

Exploitatie van gegevens inzake verkeersveiligheid

Eindrapport – maart 2004

Opdrachtgever : Federaal Wetenschapsbeleid (onderzoeksovereenkomst AG/F1/054)

Projectverantwoordelijke :

Directie van de Nationale Gegevensbank van de Federale Politie

Onderzoekskoördinator :

Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid

Onderzoeksinstellingen :

Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid

Limburgs Universitair Centrum

Provinciale Hogeschool Limburg



Politie



**Belgisch Instituut voor
de Verkeersveiligheid**

Exploitatie van gegevens inzake verkeersveiligheid

Eindrapport – maart 2004

Projectverantwoordelijke :

Directie van de Nationale Gegevensbank van de Federale Politie : Serge KINET

Onderzoeksinstituten :

Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid : Sofie BOETS, Marilys DREVET, Miran SCHEERS, promotor : P. DERWEDUWEN

Limburgs Universitair Centrum : Ellen DE BEUCKELEER, Bertold KEULEERS, promotor : G. WETS

Provinciale Hogeschool Limburg : Els HANNES, Kurt VAN HOUT, promotor : R. CUYVERS



Dankwoord

Het schrijven van dit rapport was niet mogelijk geweest zonder de medewerking van heel wat mensen die we hierbij willen bedanken.

In de eerste plaats iedereen die de tijd heeft genomen om de enquêtes in te vullen en hun suggesties en behoeften kenbaar te maken en ook al diegenen die deel hebben genomen aan één of meerdere groepsgesprekken of werkgroepen. Daarnaast willen we ook alle leden van het begeleidingscomité bedanken voor hun actieve inbreng en participatie tijdens de vergaderingen. De steeds talrijke opkomst heeft ons gevoel versterkt dat we, als onderzoekers, hebben kunnen bijdragen aan een zeer interessant en beleidsrelevant onderzoek. Er werd immers de basis gelegd van een nieuw registratiesysteem inzake verkeersongevallen en inzake handhaving, gebaseerd op de bestaande behoeften bij de (potentiële) gebruikers.

Daarnaast willen we ook in het bijzonder de projectverantwoordelijke, Serge Kinet, bedanken alsook Xavier Lefèvre, Patrizia Klinckhamers, Wendy De Wezer en Laurence De Coninck voor hun medewerking en aanwezigheid op onze maandelijkse coördinatievergaderingen. Dankzij hun inbreng, motivatie en vertrouwen hebben we dit resultaat kunnen bereiken. Onze dank gaat ook uit naar onze opdrachtgever, het Federaal Wetenschapsbeleid, die het budget voor dit onderzoek hebben vrijgemaakt en in het bijzonder Lieve Van Daele, voor de begeleiding van ons onderzoek.

Het onderzoeksproject werd uitgevoerd in een steeds evoluerende en wijzigende omgeving, wat een grote uitdaging betekende. Dankzij de politiehervorming werd er een opportuniteit gecreëerd om een nieuw registratiesysteem inzake verkeer te ontwikkelen, anderzijds kon er niet op dit project gewacht worden om binnen de nieuwe politiestructuren registratiesystemen te ontwikkelen. Dit alles maakte een voortdurende afstemming noodzakelijk. Dit betekent ook dat dit project een momentopname is waarbij de basis gelegd werd voor een nieuwe registratie inzake verkeersveiligheid.

EXPLOITATIE VAN GEGEVENS INZAKE VERKEERSVEILIGHEID

-SAMENVATTING-

Met de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid werd op de noodzaak gewezen om over betrouwbare, volledige en performante verkeersveiligheidsgegevens te beschikken. De politiediensten liggen in dit verband aan de basis van cruciale informatie, met name de verkeersongevallen en de gegevens met betrekking tot handhaving.

In opdracht van het Federaal Wetenschapsbeleid ging op 01 januari 2002 het AGORA-subproject "Exploitatie van gegevens inzake verkeersveiligheid" van start in het kader van de Agora-opdracht. Dit werd uitgevoerd in een samenwerkingsverband tussen het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV), de Provinciale Hogeschool Limburg (PHL) en het Limburgs Universitair Centrum (LUC). Het BIVV is tevens coördinator van het project. De projectverantwoordelijke is de Directie van de Nationale Gegevensbank van de Federale Politie (DSB).

Het onderzoeksproject bestaat uit twee fasen:

- De eerste fase omvat de verkenning van de huidige registratiesystemen en -stromen in België en in internationale context. Daarnaast worden de Europese en internationale standaardiseringsinitiatieven in kaart gebracht en aansluitend wordt een behoeftenanalyse uitgevoerd bij de relevante betrokken sectoren – politie, overheid, wegbeheer, onderzoek, verenigingen – op basis van enquêtes en groepsdiscussies. (jan.-dec. 2002)
- In de tweede fase van het onderzoek worden de behoeften vertaald naar een IT-formaat, waarbij de verschillende entiteiten alsook de onderlinge relaties weergegeven worden in E/R-diagramma en dataflows. De behoeften zullen geïntegreerd worden in de lopende ontwikkelingen bij de politie, FEEDIS (Feeding Information System) en ISLP (Integrated System for the Local Police), waarbij de éénmalige of automatische vassing centraal staat.

Het project richt zich op twee soorten gegevens betreffende het wegverkeer. Enerzijds de gegevens betreffende de verkeersongevallen met doden en/of gewonden, anderzijds, de gegevens betreffende de politieactiviteiten op het gebied van wegverkeer en de inbreukgegevens, de handavingsgegevens.

De gegevensverzameling inzake handhaving is tot op heden onvolledig, verouderd en beperkt tot de federale politie. Het betreft onder meer het aantal en de aard van de verkeersinbreuken die door de politiediensten worden vastgesteld via de onmiddellijke inningen en de processen-verbaal. Met de politieactiviteiten worden gegevens inzake de inspanningen van de politiediensten m.b.t. verkeerstoezicht bedoeld en in het bijzonder de inzet aan personeel, tijd en middelen.

Verkeershandhaving is een noodzakelijk element van een verkeersveiligheidsbeleid. Ten einde een maximaal effect inzake gedragsbeïnvloeding te bereiken, is het belangrijk om een beleidsstrategie te ontwikkelen op lange en op korte termijn. Een dergelijke strategie is gebaseerd op beleidskeuzes die op hun beurt een prioriteitenstelling inhouden. Daarvoor dient men zich te kunnen baseren op een volledige en betrouwbare gegevensdatabank inzake verkeershandhaving.

Handavingsstatistieken moeten toelaten de problemen te analyseren alsook de frequenties naar tijd en plaats te detecteren. Op die manier kan men de beschikbare capaciteit aan middelen en mankracht zo efficiënt mogelijk inzetten met een zo groot mogelijk resultaat inzake de verwachte effecten. Dit veronderstelt onder meer dat men de effecten van de genomen maatregelen kan inschatten. In het kader van de veiligheidsplannen is dit van groot belang. Ook hiervoor moet men zich kunnen baseren op (statistische) evaluaties van reeds gerealiseerde maatregelen.

Evaluatie wordt dankzij deze statistieken ook op beleidsniveau mogelijk. Zo zal men de handhaafbaarheid van nieuwe reglementeringen kunnen onderzoeken of kan men de toepassing van nieuwe reglementeringen of wetswijzigingen evalueren.

Ook algemeen wetenschappelijk onderzoek naar de effecten van verkeershandhaving op de verkeersveiligheid in België zal mogelijk worden.

Een verkeersdatabank inzake handhaving laat tenslotte tevens toe internationale vergelijkingen te maken en de haalbaarheid van aanbevelingen te onderzoeken.

De eerste fase van het onderzoek werd in december 2002 afgerond.

Als eindproduct van de behoeftenanalyse werden twee codeboeken (verkeersongevallen, handhaving) van te registreren variabelen voorgesteld. Deze werden bekomen na screening van de behoeften bij de eindgebruikers op basis van enquêtes en groepsgesprekken.

Een nieuwe databank

Er zal een nieuwe databank opgebouwd worden met drie mogelijke niveaus waarop de behouden variabelen beschikbaar moeten zijn: terrein, centraal en publiek (niveau gebruikers).

Op het terreinniveau worden de data in de gegevensbank ingegeven, hoofdzakelijk via het PV inbreuk en ongeval en via het registratiesysteem voor de activiteiten (PPP/ISLP ADMIN). De informatie zal slechts éénmaal in het systeem ingevoerd moeten worden. De statistische data zullen dan automatisch uit de bestaande systemen gelicht worden. De gegevens die geregistreerd zullen worden, werden geselecteerd op basis van volgende criteria:

- beschikbaar in het PV
- voorgesteld in de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid
- op termijn technisch haalbaar
- genereert beperkte werklast

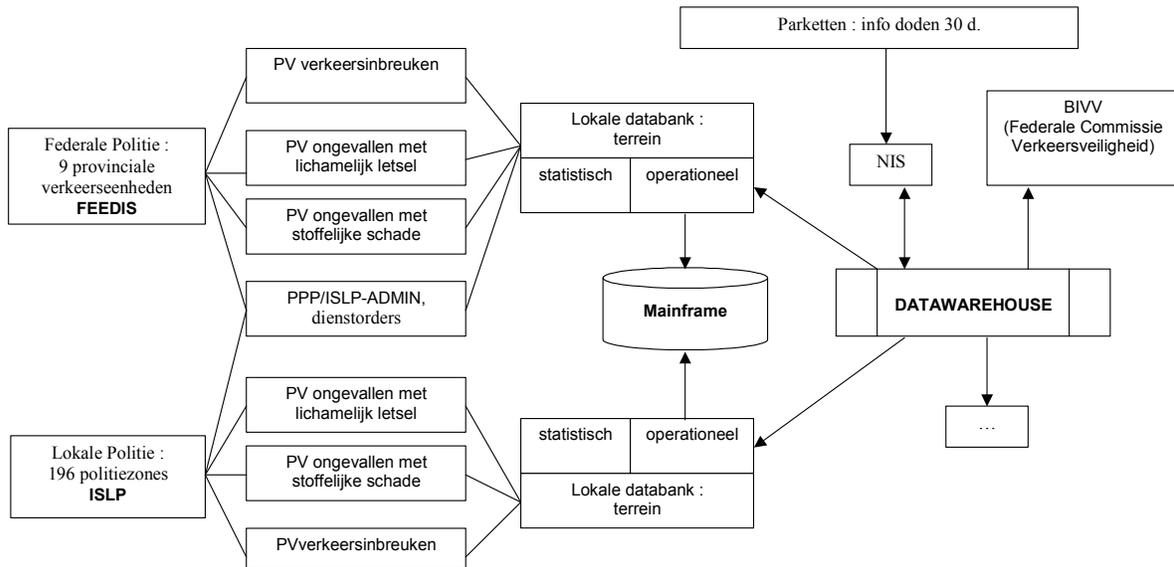
Variabelen die ook buiten de politiediensten beschikbaar zijn, geen deel uitmaken van de politietaak, in strijd zijn met de wetgeving rond de privacy of objectief niet vaststelbaar zijn, werden niet weerhouden.

Op het terreinniveau zal men uiteraard ook zijn eigen ingegeven data kunnen raadplegen, zoals bvb. de gegevens inzake ongevallen materiële schade.

Centraal is het niveau waarop de data centraal op een automatische wijze verzameld zullen worden door en voor de politiediensten en publiek is het niveau waarop de data beschikbaar gesteld worden aan de gebruikers voor analyse en/of onderzoek.

Op de onderstaande tabel is de dataflow schematisch weergegeven.

Tabel 1: Schema van de dataflow



In de tweede projectfase die van start ging in januari 2003 werden de mogelijkheden geanalyseerd om de behoeften te integreren in de lopende automatiseringsontwikkeling, FEEDIS en ISLP.

ER-diagramma

Op basis van de codeboeken ongevallen en handhaving werden twee ER-diagramma opgesteld, namelijk de ER-diagramma ongevallen en handhaving. De verschillende entiteiten die in de codeboeken ondergebracht werden, zijn tevens terug te vinden in de respectievelijke ER-diagramma. Bovendien geven de ER-diagramma de samenhang tussen de verschillende entiteiten weer. Deze samenhang wordt duidelijk gemaakt door de 'foreign keys' ('vreemde sleutels') die in de entiteiten opgenomen werden. Daarnaast werden de modellen zodanig opgesteld dat zij, mits de nodige implementatiedetails, gekoppeld kunnen worden.

De ER-diagramma zullen de basis vormen voor de implementatie van de datawarehouse, maar dient niet strikt opgevolgd te worden. De ontwikkelaars zijn vrij aanpassingen te maken welke de implementatie van het geheel ten goede komen indien hierbij de samenhang tussen de verschillende entiteiten gerespecteerd wordt. Deze soepelheid op het niveau van de ontwikkelingen is noodzakelijk om de operationele en statistische doeleinden met mekaar te verzoenen.

Het onderzoeksproject eindigde op 01 januari 2004. Het is de bedoeling dat dit programma idealiter vanaf 2006 bij de politie geïmplementeerd wordt.

Concreet betekent dit dat met dit systeem een nieuwe registratie van de statistische gegevens zal gebeuren. De inhoud van de ongevallendatabank is gebaseerd op het huidige formulier maar met bijkomende variabelen (bvb. soort kruispunt; profiel en aantal rijstroken van de eerste weg; wegwerkzaamheden) en geschrapte variabelen omdat ze niet gebruikt worden. Voor de handavingsstatistieken inzake verkeer geldt dat deze voor het eerst op een nationaal uniforme wijze verzameld zullen worden.

Met de realisatie van dit project werd bewerkstelligd dat de registratie van verkeersveiligheidsgegevens afgestemd is op de reële behoeften.

Bij de implementatie wordt rekening gehouden met de werklast: de gegevens worden slechts éénmaal gevat en de registratie gebeurt zo automatisch mogelijk via data(bestand)koppelingen. Doel is op een automatische wijze uit het PV en eventuele andere bronnen ongevallen- en politiestatistieken te genereren en daaruit volgend een performante gegevensbank inzake verkeersveiligheid ter beschikking te hebben. Aan het einde van dit project is het de Directie van de Nationale Gegevensbank die verantwoordelijk is voor de integratie van deze behoeften in de informaticasystemen van de geïntegreerde politie. Van zodra al deze ontwikkelingen gerealiseerd zijn, zullen de gegevens ter beschikking worden gesteld aan de gebruikers via de "datawarehouse" van deze directie.

Volledige en betrouwbare gegevens zijn primordiaal binnen het verkeersveiligheidsbeleid. In de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid wordt veel belang gehecht aan concrete doelstellingen met betrekking tot ongevallen, inbreuken en politieactiviteiten. Deze databank vormt een belangrijk instrument om de doelstellingen te evalueren. Anderzijds biedt deze databank de mogelijkheid om op korpsniveau analyses uit te voeren die de grondslag vormen voor de bepaling van het politiebeleid in de veiligheidsplannen.

EXPLOITATION DE DONNÉES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

-RÉSUMÉ-

Grâce aux États généraux de la sécurité routière, la nécessité de disposer de données fiables, complètes et performantes relatives à la sécurité routière a été démontrée. Les services de police sont à la source d'informations cruciales, notamment les accidents de la route et les données d'activité.

Le sous-projet AGORA « Exploitation de données en matière de sécurité routière » a été lancé le 1er janvier 2002 pour le compte de la Politique scientifique fédérale. Celui-ci fut exécuté dans le cadre d'un accord de coopération entre l'Institut belge pour la Sécurité routière (IBSR), la Haute école provinciale du Limbourg (*Provinciale Hogeschool Limburg* (PHL)) et le Centre universitaire du Limbourg (*Limburgs Universitair Centrum* (LUC)). L'IBSR coordonne également le projet. Le responsable du projet est la Direction de la Banque de données nationale de la Police fédérale (*Nationale Gegevensbank van de Federale Politie* (DSB)).

Le projet d'enquête comprend deux phases :

- La première phase englobe l'observation des flux de données et des systèmes d'enregistrement actuels en Belgique et à l'échelon international. Parallèlement, les initiatives de normalisation européennes et internationales sont exposées, complétées par une analyse des besoins réalisée auprès des secteurs concernés appropriés - police, pouvoirs publics, voirie, recherche, associations - sur base d'enquêtes et de discussions collectives. (janvier - décembre 2002)
- Au cours de la deuxième phase de l'enquête, les besoins ont été traduits en format informatique, où les différentes entités et leurs liaisons ont été repris dans les diagrammes ER et les flux de données. Ces besoins seront intégrés dans les développements en cours au sein de la police - FEEDIS et l'ISLP - où la saisie unique et automatique constitue une préoccupation majeure.

Le projet se consacre à deux catégories de données en matière de circulation routière : d'une part, les données relatives aux accidents de la route avec tués et/ou des blessés ; d'autre part, les données relatives aux activités et constatations des infractions par les services de police.

Les données collectées en ce qui concerne l'application du code de la route se révèlent jusqu'à présent incomplètes, dépassées et limitées à la police fédérale. Il s'agit entre autres du nombre et de la nature des infractions routières constatées par les services de police par le biais des perceptions immédiates et des procès-verbaux. Les données des actions policières témoignent des efforts fournis par les services de police lors des contrôles routiers et en particulier les effectifs, les heures et les ressources mis en œuvre.

La police de la circulation est un élément crucial d'une politique axée sur la sécurité routière. Dans le but de produire un impact maximal sur le comportement, il est nécessaire d'adopter une politique à long et à court terme. Une telle stratégie repose sur des choix politiques caractérisés à leur tour par une fixation des priorités. À cet égard, l'on doit pouvoir compter sur une banque de données complète et fiable en matière de police de la circulation.

Les statistiques des services de police doivent permettre d'analyser les problèmes et de déterminer également les répétitions de moments et de lieux. De cette manière, il est possible d'engager les effectifs et les ressources disponibles le plus efficacement possible et d'obtenir un aperçu très précis des résultats escomptés, ce qui suppose entre autres que l'on puisse évaluer les effets des mesures prises. Dans le cadre des plans de sécurité, cet aspect revêt une importance capitale. Grâce aux statistiques, une évaluation de la gestion est rendue possible. L'on sera ainsi en mesure d'examiner l'applicabilité de nouvelles réglementations ou d'évaluer l'application de nouvelles réglementations ou révisions de lois.

De même, une étude scientifique générale des effets de la police de la circulation sur la sécurité routière en Belgique pourra être organisée.

Enfin, une banque de données relatives à la police de la circulation permet également d'effectuer des comparaisons à l'échelon international et d'étudier le caractère réalisable de certaines recommandations.

La première phase de l'enquête s'est achevée au mois de décembre 2002.

Deux livres de codes composés de variables à enregistrer ont été proposés comme résultat final de l'analyse des besoins. Ils ont été générés à l'issue de l'examen des besoins auprès des utilisateurs finaux sur la base d'enquêtes et de discussions de groupe.

Une nouvelle banque de données

Une nouvelle banque de données sera constituée et réparties en trois niveaux : 'terrain', 'central' et 'public' (niveau des utilisateurs).

Au niveau du terrain, les données sont encodées dans la banque de données, principalement via les PV d'infractions et d'accidents et via le PPP/ISLP-admin en ce qui concerne les activités. Les informations ne devront être introduites qu'une seule fois dans le système. Les données statistiques seront ensuite extraites automatiquement des systèmes existants. Les données qui seront enregistrées ont été sélectionnées sur la base des critères suivants :

- sont disponibles dans le PV
- sont proposées aux États généraux pour la sécurité routière
- sont réalisables à terme sur le plan technique
- génèrent une charge de travail limitée.

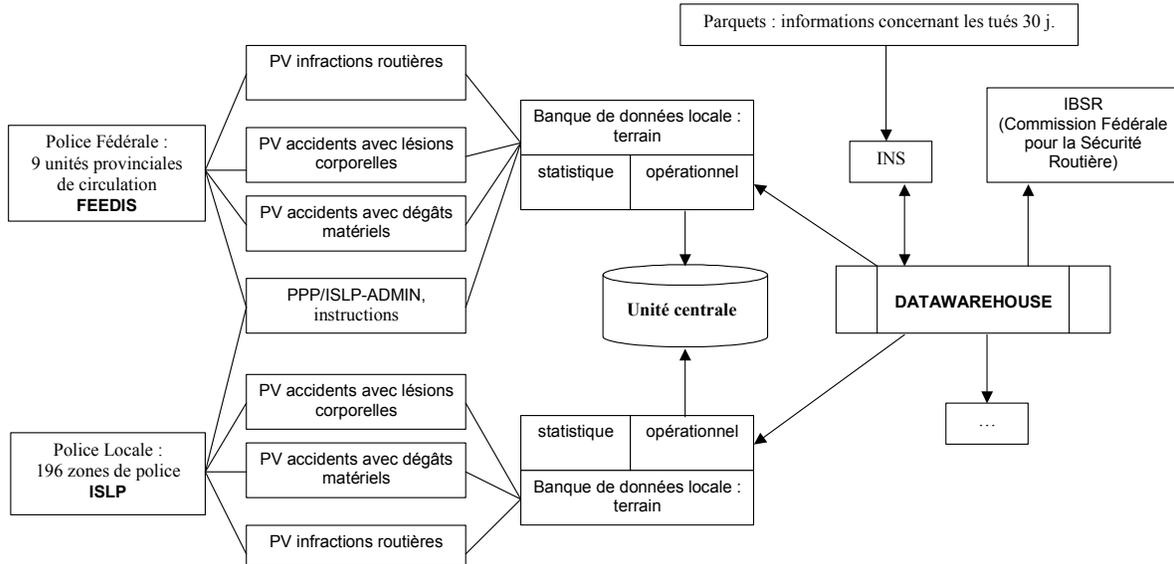
Les variables auxquelles l'on peut accéder en dehors des services de police, qui ne relèvent pas des fonctions policières, qui sont contraires à la législation en matière de protection de la vie privée ou qu'il n'est objectivement pas possible de définir, n'ont pas été retenues.

Au niveau du terrain, l'on pourra bien entendu consulter ses données , comme par exemple les données concernant les accidents avec dégâts matériels.

'Central' correspond au niveau où les données seront centralisées de manière automatique par et pour les services de police. 'Public' désigne le niveau auquel les données sont mises à la disposition d'utilisateurs externes à des fins d'analyse et/ou d'enquête.

Le tableau reproduit ci-dessous fournit une représentation schématique du flux de données.

Tableau 1 : Représentation du flux de données



Au cours de la deuxième phase du projet lancée en janvier 2003, les possibilités d'intégration des besoins dans les développements informatiques en cours FEEDIS et l'ISLP, ont été analysées.

Diagrammes ER

Deux diagrammes ER ont été dressés sur la base des recueils de codes en matière d'accidents et de police de la route, à savoir les diagrammes ER 'accidents' et 'activités'. Les différentes entités reprises dans les recueils de codes se retrouvent également dans les diagrammes ER respectifs. En outre, les diagrammes ER illustrent les liens entre les différentes entités. Ces liaisons ressortent clairement des 'foreign keys' ('clés étrangères') reprises au niveau des entités. Parallèlement, les modèles ont été rédigés de sorte à pouvoir être combinés, moyennant les formalités de mise en œuvre requises.

Les diagrammes ER constitueront la base de la mise en œuvre du data warehouse, mais ils ne doivent pas être suivis à la lettre. Les personnes en charge des développements sont libres d'apporter des modifications profitables à la mise en place de l'ensemble si la cohésion entre les différentes entités est respectée. Cette flexibilité est essentielle au niveau des développements pour concilier les objectifs opérationnels et statistiques.

Le projet d'enquête prend fin le 1^{er} janvier 2004. Le but poursuivi est de mettre en place ce programme auprès des services de police, idéalement dès 2006.

Cela signifie concrètement que ce système permettra un nouvel enregistrement des données statistiques. Le contenu de la banque de données relative aux accidents se base sur le formulaire actuel mais inclut des variables complémentaires (par exemple, le type de carrefour ; le profil et le nombre de bandes de circulation de la première voie ; les travaux de voirie) et des variables supprimées parce qu'elles ne sont pas utilisées. La collecte des statistiques des services de police en matière de circulation, sera réalisée pour la première fois d'une manière uniforme à l'échelon national.

Grâce à la réalisation de ce projet, l'on a permis que l'enregistrement des données relatives à la sécurité routière soit adapté aux besoins réels. Pour la première fois, une banque de données centrale répertoriant les statistiques des services de police est également créée.

La charge de travail est prise en considération dans le cadre de la mise en œuvre : les données ne sont introduites qu'une seule fois et l'enregistrement se déroule autant que possible par le biais de liaisons avec des banques de données externes.

Le but poursuivi vise à générer automatiquement des statistiques en matière d'accidents et de police à partir du PV et d'autres sources éventuelles et à disposer en conséquence d'une banque de données performante en termes de sécurité routière. À l'issue de ce projet, il incombe à la Direction de la Banque de données nationale d'intégrer ces besoins dans les systèmes informatiques de la police intégrée. Dès que tous ces développements auront été réalisés, les données seront mises à la disposition des utilisateurs via le «data warehouse» de cette direction.

Des données complètes et fiables revêtent une importance capitale pour la politique de sécurité routière. Dans les États généraux pour la sécurité routière, une attention particulière est accordée aux objectifs concrets afférents aux accidents, aux infractions et aux actions policières. Cette banque de données représente un instrument majeur pour l'évaluation des objectifs. D'autre part, cette banque de données permet d'effectuer des analyses au niveau des corps de police, qui à travers leurs plans de sécurité constituent la base de la définition de la politique policière.

Inhoudstafel

INLEIDING.....	16
A.0. BELGIË: INVENTARIS VAN DE GEGEVENSBRONNEN, DE VERWERKING VAN DE INFORMATIE EN DE BESTAANDE INFORMATIESTROMEN.....	17
A.0.1. ALGEMEEN KADER	18
A.0.1.1. Juridisch kader	18
A.0.1.2. Werkgroep Statistieken	20
A.0.1.3. Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid	20
A.0.2. VERKEERSONGEVALLENREGISTRATIE	21
A.0.2.1. Procedure.....	21
A.0.2.2. Controle.....	22
A.0.2.3. Variabelen	23
A.0.2.4. Gebruikers.....	23
A.0.2.5. Lokaal.....	24
A.0.3. POLITIESTATISTIEKEN INZAKE VERKEERSHANDHAVING	24
A.0.3.1. Federale politie.....	25
A.0.3.2. Lokale politie	28
A.0.3.3. Variabelen	29
A.0.3.4. Gebruikers.....	29
A.0.4. AFRONDING	29
A.1. BEST PRACTICES BUITENLAND	30
A.1.1. ONDERZOEKSVRAGEN.....	30
A.1.2. OPZET EN UITVOERING VAN DE LITERATUURSTUDIE.....	30
A.1.3. BESLUIT	32
A.1.3.1. Verkeersongevallengegevens.....	32
A.1.3.1.1 Wie.....	32
A.1.3.1.2 Wat.....	32
A.1.3.1.2.1. <i>Definities en concepten</i>	32
A.1.3.1.2.2. <i>Registratieformulier</i>	34
A.1.3.1.2.3. <i>Statistieken en producten</i>	35
A.1.3.1.3. Hoe	35
A.1.3.1.3.1. <i>Verzamelen</i>	35
A.1.3.1.3.2. <i>Verwerken</i>	36
A.1.3.1.3.3. <i>Analyseren en exploiteren</i>	36

A.1.3.1.4	Waardevolle elementen	37
A.1.3.2.	Handhavinggegevens en politieactiviteiten.....	37
A.1.3.2.1	Wie	38
A.1.3.2.2	Wat.....	38
A.1.3.2.2.1.	<i>Rijden onder invloed.....</i>	38
A.1.3.2.2.2.	<i>Snelheid.....</i>	38
A.1.3.2.2.3.	<i>Gebruik van beveiligingsmiddelen.....</i>	39
A.1.3.2.2.4.	<i>Andere.....</i>	39
A.1.3.2.3.	Hoe	39
A.1.3.2.3.1.	<i>Rijden onder invloed.....</i>	39
A.1.3.2.3.2.	<i>Snelheid.....</i>	39
A.1.3.2.3.3.	<i>Gordeldracht.....</i>	40
A.1.3.2.3	Waardevolle elementen	40
A.1.4.	BRONNEN.....	40
A.1.4.1.	Australië	40
A.1.4.2.	Denemarken.....	40
A.1.4.3.	Duitsland	41
A.1.4.4.	Europa.....	41
A.1.4.5.	Frankrijk	41
A.1.4.6.	Nederland.....	41
A.1.4.7.	Nieuw Zeeland	42
A.1.4.8.	USA.....	42
A.1.4.9.	Verenigd Koninkrijk	42
A.1.4.10.	Zweden	43
A.2.	INTERNATIONAAL KADER	44
A.2.1.	INTERNATIONALE DATABANKEN	44
A.2.1.1.	IRTAD (International Road Traffic and Accident Database).....	44
A.2.1.2.	CARE (Community database on Accidents on the Roads in Europe).....	45
A.2.2.	EUROPESE PROJECTEN	46
A.2.2.1.	CARE PLUS-project.....	46
A.2.2.2.	STAIRS (Standardisation of Accident and Injury Registration System)	46
A.2.2.2.	GALILEO (Europees Satellietnavigatiesysteem)	47
A.2.3.	BESLUIT	48
A.2.4.	BRONNEN.....	48
A.3.	BEHOEFTEANALYSE.....	50
A.3.1.	AANPAK	50
A.3.1.1.	Wat.....	50
A.3.1.2.	Wie.....	50
A.3.1.3.	Hoe.....	50

A.3.2.	SCHRIFTELIJKE ENQUÊTE	51
A.3.2.1.	Verkeersongevallenregistratie	52
A.3.2.2.	Handhavingsstatistieken inzake verkeer	53
A.3.3.	GESPREK PER SECTOR	53
A.3.3.1.	Verkeersongevallenregistratie	54
A.3.3.2.	Handhavingsstatistieken inzake verkeer	55
A.3.4.	CONFRONTATIE	55
A.3.4.1.	Variabelen verkeersongevallen.....	56
A.3.4.1.1.	Variabelen ter discussie	56
A.3.4.1.2.	Geschrapte of behouden variabelen met schriftelijke opmerkingen.....	57
A.3.4.2.	Variabelen handhaving	57
A.3.4.2.1.	Variabelen ter discussie	58
A.3.4.2.2.	Geschrapte of behouden variabelen met schriftelijke opmerkingen.....	58
A.3.5.	USERGROEP ATTRIBUUTVOORWAARDEN	58
A.3.6.	BIJKOMENDE BEHOEFTE INZAKE ZWAAR VERVOER EN ADR	59
A.3.7.	BESLUIT	61
A.4.	SWOT.....	62
A.4.1.	STRENGHT-STERKTE	62
A.4.2.	WEAKNESS-ZWAKTE.....	62
A.4.3.	OPPORTUNITIES-KANSEN	63
A.4.4.	THREATS-BEDREIGINGEN	63
A.5.	GEGEVENSBRONNEN EN GEGEVENSSTROMEN	65
A.5.1.	AANVULLENDE GEGEVENSBRONNEN	65
A.5.2.	GEGEVENSSTROMEN	65
B.0.	ER-DIAGRAM	68
B.0.0.	INLEIDING	68
B.0.1.	ONGEVALLEN	69
B.0.1.1.	Schema.....	69
B.0.1.2.	Uitleg bij ER model	70
B.0.1.3.	Concrete voorbeelden en uitwerking in tabelvorm.....	72
B.0.1.3.1.	Val.....	72
B.0.1.3.2.	Auto met passagier tegen obstakel (1 aanrijding).....	73
B.0.1.3.3.	Auto met passagier tegen auto zonder passagier.....	74
B.0.1.3.4.	Auto met fietser gevolgd door botsing van 3 voertuigen	75
B.0.1.4.	Bemerkingen huidig ISLP model (ongevalstatistieken)	76
B.0.2.	HANDHAVING.....	77
B.0.2.1.	Schema.....	77

B.0.2.2.	Uitleg bij ER model	78
B.0.2.3.	Voorbeeld	79
B.0.2.3.1.	Overdreven snelheid in kader van een gerichte snelheidscontrole	79
B.1.	DFD-DIAGRAM.....	81
B.1.1.	GEWENSTE, TOEKOMSTIGE DATAFLOW	82
B.1.1.1.	Algemeen	83
B.1.1.1.1.	Terrein	83
B.1.1.1.2.	Centraal.....	83
B.1.1.1.3.	Gebruikers	84
B.1.1.2.	Doden 30 dagen.....	84
B.1.2.	Huidige dataflow	86
B.1.2.1.	Algemeen	87
B.1.2.1.1.	Terrein	87
B.1.2.1.2.	Centraal.....	87
B.1.2.1.3.	Gebruikers	87
B.1.2.2.	Doden 30 dagen.....	87
B.1.3.	OVERZICHT PLAATS ELEMENTEN IN HUIDIGE EN TOEKOMSTIGE SYSTEMEN.....	89
B.1.3.1.	Ongevallen	90
B.1.3.2.	Handhaving	95
C.	BESLUIT EN AANBEVELINGEN.....	100
D.	BIJLAGEN	102

Dit onderzoeksproject kadert in de AGORA-opdracht van het Federaal Wetenschapsbeleid.

In het verlengde hiervan wil AGORA bijdragen tot de intrede in de informatiemaatschappij. Zo is het de bedoeling een ruim publiek (onderzoekscentra, bedrijven, verenigingen en burgers) gaandeweg een gebruiksvriendelijk zoekinstrument te verschaffen. Dit zoekinstrument, geïnspireerd op de metadatabank 'duurzame ontwikkeling' van het Federaal Wetenschapsbeleid, dient om sociaal-economische informatie binnen overheidsinstellingen op te zoeken.

De doelstelling van het project: "exploitatie van verkeersveiligheidsgegevens" in het kader van deze AGORA-opdracht, is dubbel. Enerzijds is het objectief een inventaris op te maken van de behoefte aan gegevens, de exploitatie ervan door de verschillende potentiële gebruikers, alsook de inventaris van de bestaande gegevensbronnen en instrumenten, onder andere op lokaal niveau. Anderzijds dient een analyse gemaakt te worden van de mogelijkheden om de behoeften te integreren in de lopende automatiseringsontwikkeling (FEEDIS en ISLP).

Het project richt zich op twee soorten gegevens betreffende het wegverkeer. Aan de ene kant zijn dat de gegevens betreffende de verkeersongevallen met doden of gekwetsten. Deze gegevens worden verzameld op papiersupport en nadien gecodeerd door de Federale Politie die het aanlevert aan het Nationaal Instituut voor de Statistiek. Ten tweede zijn het de gegevens betreffende de politieactiviteiten op het gebied van het wegverkeer, waaronder ook de gegevens inzake vastgestelde inbreuken.

In deel A van dit rapport, de inventarisatie van de behoeften, de beschikbaarheid en de wijzen van verzameling en verwerking van gegevens inzake verkeersveiligheid, werden verschillende stappen doorlopen. In de eerste plaats werd de Belgische situatie beschreven. Daarna volgde een internationale verkenning van de 'best practices' op het vlak van registratie en exploitatie van verkeersveiligheidsgegevens, en werden de Europese en internationale standaardiseringsinitiatieven in kaart gebracht. Deze taken dienden ter ondersteuning van de volgende stappen, namelijk het in kaart brengen van de noden aan data bij beleidsmakers en verkeershandhavers en het in kaart brengen van bestaande gegevensbronnen en gegevensstromen. Dit leidde uiteindelijk tot een sterkte-zwakte-analyse (SWOT¹) met de aanduiding van mogelijke of wenselijke toekomstige ontwikkelingen, waaronder een voorstel voor een gestructureerde nomenclatuur voor variabelen.

In deel B van dit rapport, de analyse van de mogelijkheden om de behoeften te integreren in de lopende ontwikkelingen, werden de huidige databasestructuren geïnventariseerd. Verder werden de noden aan data zoals gedefinieerd door de gebruikers vertaald naar een IT-formaat.

Hierbij werden de verschillende entiteiten alsook de relaties die bestaan tussen deze entiteiten weergegeven in een E/R-diagramma.

Deel C tenslotte bevat het besluit van het onderzoeksproject alsook een aantal aanbevelingen m.b.t. de implementatie van het voorgestelde registratiesysteem.

¹ SWOT-analyse = Analyse van de 'Strength, Weakness, Opportunities, Threats'

A.0. België: inventaris van de gegevensbronnen, de verwerking van de informatie en de bestaande informatiestromen

In dit eerste deel wordt een overzicht gegeven van de stand van zaken met betrekking tot de registratie van gegevens inzake verkeersveiligheid in België².

De registratie van de gegevens van de letselongevallen gebeurt op basis van het “Analyseformulier voor verkeersongevallen met doden of gewonden³ (VOF)” van het Nationaal Instituut voor de Statistiek. ⁴Dit formulier wordt opgesteld voor een verkeersongeval met lichamelijk letsel of met doden op de openbare weg vastgesteld door de politie. Er wordt geen VOF opgesteld bij een ongeval met stoffelijk schade.

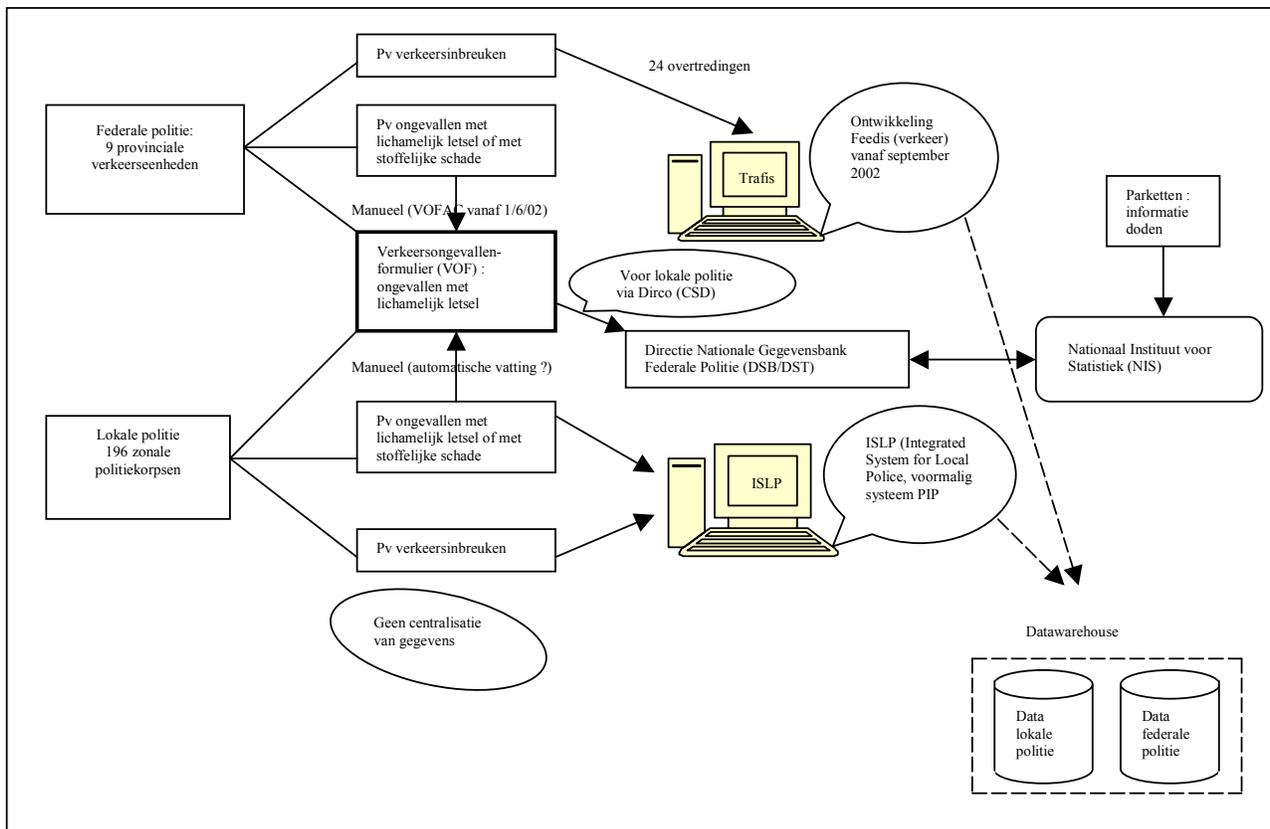
De registratie en centrale vatting van de gegevens inzake de handhavingsactiviteiten bestonden tot voor de politiehervorming enkel bij de Rijkswacht via de Trafis-applicatie. Als gevolg van de nieuwe politiestructuur werden een aantal ontwikkelingen gestart met name FEEDIS (Feeding Information System) voor de federale politie en ISLP (Integrated System for the Local Police) voor de lokale politie, waarbinnen de registratie en exploitatie van politiestatistieken inzake verkeer wenselijk worden geacht. Deze recente ontwikkelingen vormen het kader waarbinnen de resultaten van dit onderzoeksproject geïntegreerd dienen te worden.

Hieronder vindt men een schematische weergave van het Belgische kader met betrekking tot de ongevallen- en handhavingsregistratie.

² Scheers, M., Vlamincq, F., Cursus Verkeershandhaving, Hogeschool voor Verkeerskunde, Diepenbeek, 2001.

³ Zie bijlage 1 : voorbeeld van het analyseformulier voor verkeersongevallen met doden of gewonden

⁴ Algemene Nationale Gegevensbank: Statistieken Verkeersongevallen met lichamelijk letsel. Fiche nr: VOF, Versie nr. 1, 24/09/01.



A.0.1. Algemeen kader

A.0.1.1. Juridisch kader

De wet op het politieambt (5 augustus 1992) bepaalt in Artikel 44/1 e.v. de oprichting van de Nationale Gegevensbank bij de Federale Politie⁵:

Art. 44/1 "Bij het vervullen van de opdrachten die hun zijn toevertrouwd, kunnen de politiediensten gegevens van persoonlijke aard en inlichtingen inwinnen en verwerken, meer bepaald met betrekking tot de gebeurtenissen, de groeperingen en de personen die een concreet belang vertonen voor de uitoefening van hun opdrachten van bestuurlijke politie en voor de uitoefening van hun opdrachten van gerechtelijke politie overeenkomstig de artikelen 28bis, 28ter, 55 en 56 van het Wetboek van Strafvordering.(...)"

Art. 44/2. "Het inwinnen, de verwerking en het toezenden van de inlichtingen en gegevens bedoeld in artikel 44/1, eerste lid, gebeurt overeenkomstig de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens. Deze inlichtingen en gegevens moeten in rechtstreeks

⁵ 5 AUGUSTUS 1992. - Wet op het politieambt. (NOTA : Raadpleging van vroegere versies vanaf 22-12-1992 en tekstbijwerking tot 29-08-2002) Bron : BINNENLANDSE ZAKEN.OPENBAAR AMBT.JUSTITIE Publicatie : 22-12-1992 Inwerkingtreding : 01-01-1993 Dossiernummer : 1992-08-05/52

verband staan met de bestaansreden van het gegevensbestand en beperkt blijven tot de vereisten die eruit voortvloeien. (...)"

Art. 44/3. "De inlichtingen en gegevens bedoeld in artikel 44/1, eerste lid, met betrekking tot de opdrachten van bestuurlijke politie worden ingewonnen en verwerkt onder het gezag van de minister van Binnenlandse Zaken. Onverminderd de eigen bevoegdheden van de gerechtelijke overheden, worden de inlichtingen en gegevens bedoeld in artikel 44/1, eerste lid, met betrekking tot de opdrachten van gerechtelijke politie ingewonnen en verwerkt onder het gezag van de minister van Justitie."

Art. 44/4. "De inlichtingen en gegevens bedoeld in artikel 44/1, eerste lid, worden, volgens de modaliteiten bepaald door de Koning bij een in Ministerraad overlegd besluit, verwerkt in een algemene nationale gegevensbank, opgericht binnen één van de algemene directies belast met de ondersteuning, bedoeld in artikel 93, 2°, van de wet van 7 december 1998 tot organisatie van een geïntegreerde politiedienst, gestructureerd op twee niveaus (...)"

De bevoegdheden van de Algemene Directie Operationele Ondersteuning inzake het beheer van deze algemene Nationale Gegevensbank wordt bepaald in Artikel 10 van het KB van 03/09/2000 met betrekking tot de commissaris-generaal en de algemene directies van de federale politie⁶:

Art. 10. De volgende opdrachten worden toegewezen aan de algemene directie operationele ondersteuning : 1° het beheer van de algemene nationale gegevensbank bedoeld in artikel 44/4 van de wet op het politieambt van 5 augustus 1992.

Voor de bevoegdheden van het NIS verwijzen we naar de Wet betreffende de openbare statistiek van 4 juli 1962⁷.

Gegevensverzameling en -verwerking zijn onderworpen aan de ⁸Wet tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens⁹.

Persoonsgegevens mogen slechts verzameld worden met het oog op één of meer specifieke en gerechtvaardigde doelstellingen. Zij mogen slechts gebruikt worden in overeenstemming met die doelstellingen. Bijkomend moet één van volgende voorwaarden zich voordoen: er is toestemming gegeven; er is een overeenkomst; de verwerking is vereist bij wet, decreet of ordonnantie; de verwerking is van vitaal belang; de verwerking is van openbaar belang of van gerechtvaardigd belang van een derde tenzij de rechten van de betrokken persoon zwaarder doorwegen. Gevoelige gegevens mogen verzameld worden indien de verwerking noodzakelijk is voor wetenschappelijk onderzoek.

⁶ 3 SEPTEMBER 2000. - Koninklijk besluit met betrekking tot de <commissaris>-<generaal> en de algemene directies van de federale politie. Bron : BINNENLANDSE ZAKEN.JUSTITIE Publicatie : 23-09-2000 Inwerkingtreding : 01-09-2000 Dossiernummer : 2000-09-03/37

⁷ 4 JULI 1962. - [Wet betreffende de openbare statistiek.] (W 01-08-1985, art. 64) (NOTA : Raadpleging van vroegere versies vanaf 01-01-1990 en tekstbijwerking tot 03-01-2001) Publicatie : 20-07-1962 Inwerkingtreding : 30-07-1962 Dossiernummer : 1962-07-04/30

⁸ Wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens. Gecoördineerde versie (1998).

⁹ Persoonsgegevens: iedere informatie betreffende een geïdentificeerde of identificeerbare (direct of indirect) natuurlijke persoon.

A.0.1.2. Werkgroep Statistieken

Op 30 november 2000 werd door de Minister van Mobiliteit en Vervoer, I. Durant, een werkgroep “verkeersveiligheidsstatistieken” in het leven geroepen die door het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) gecoördineerd wordt. In deze werkgroep zitten vertegenwoordigers van de betrokken Federale Overheidsdiensten (Verkeer en Infrastructuur, Binnenlandse Zaken en Justitie) alsook vertegenwoordigers van de politiediensten en van het Nationaal Instituut voor Statistiek (NIS). Deze werkgroep werd opgesplitst in een werkgroep verkeersongevallen en een werkgroep verkeershandhavingsstatistieken.

In eerste instantie had de werkgroep verkeersongevallen de opdracht om te onderzoeken of de continuïteit van de verkeersongevallenregistratie ten tijde van de politiehervorming gewaarborgd is. Dit leidde tot een nieuwe procedure voor de verzameling en vassing van de verkeersongevallenformulieren (VOF) met ingang van 1 juli 2001.

Het BIVV realiseerde in 2002 een haalbaarheidsstudie¹⁰ met betrekking tot een mogelijke registratie van handhavingsstatistieken. Het gaat hier om een initiatief in het kader van de werkgroep verkeershandhavingsstatistieken waarbij gezocht werd in hoeverre een beperkte registratie van gegevens met betrekking tot alcohol en drugs, snelheid, GSM, gordeldracht en zwaar vervoer mogelijk is. De automatische registratie en centralisatie van deze gegevens zal vermoedelijk in 2004 van start gaan. Aanvullend werd met de Federale Overheidsdienst Justitie afgesproken om eveneens gegevens uit de parketregistratie te centraliseren. Een eerste analyse en exploitatie van deze gegevens zal ten vroegste in 2004 mogelijk zijn.

A.0.1.3. Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid

In het kader van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid (SGVV), opgericht door de Ministerraad van 18 mei 2001 naar aanleiding van de grote verkeersonveiligheid in België, wordt “het beschikken over volledige, betrouwbare en voldoende gedetailleerde statistieken” als prioritair gedefinieerd. Verder werden kwantitatieve doelstellingen bepaald en wordt veel belang gehecht aan het ontwikkelen van verkeersveiligheidsindicatoren en de opvolging ervan. Het gaat hier om een evolutie die ook op Europees vlak werd ingezet. Centraal in het maatregelenpakket van de SGVV is de verhoging van het aantal controles. Daartoe werden een aantal duidelijke kwantitatieve doelstellingen bepaald, bvb. tegen 2005 minstens 625.000 ademtesten per jaar.

Naar aanleiding van de SGVV werden bij KB van 26 juni 2002 (Belgisch Staatsblad 17/07/2002) een “Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid ” en een “Interministerieel Comité voor de Verkeersveiligheid” opgericht. Opdrachten van de Federale Commissie zijn:

- de becijferde indicatoren te bepalen die nuttig zijn voor de verkeersveiligheid;
- becijferde doelstellingen te bepalen die inzake verkeersveiligheid tijdens een gegeven periode worden bereikt;
- maatregelen voor de stellen die ten uitvoer moeten worden gelegd om de vooropgestelde becijferde doelstellingen te bereiken;

¹⁰ BIVV, Haalbaarheidsstudie registratie verkeershandhavingsstatistieken, november 2002, werkdocument ten behoeve van de federale werkgroep “verkeershandhavingsstatistieken”.

- de nodige middelen bepalen om deze maatregelen te ontwikkelen en van deze doelstellingen te bereiken.

Het voorzitterschap van de Commissie wordt waargenomen door de Afgevaardigd Beheerder van het BIVV, die van rechtswege lid is van de Commissie. Het ondervoorzitterschap wordt waargenomen door een lid van de commissie aangeduid door de Minister van Mobiliteit en Vervoer. Het BIVV staat ook in voor de ontwikkeling en rapportage aan de Commissie inzake de hiervoor vermelde indicatoren. De verzameling en exploitatie van statistieken inzake verkeersongevallen en inzake activiteiten en vaststellingen van de politiediensten is hierbij van cruciaal belang.

A.0.2. Verkeersongevallenregistratie

A.0.2.1. Procedure

De verkeersongevallengegevens moeten relevante informatie verschaffen over de mogelijke oorzaken, de omstandigheden en de gevolgen van de ongevallen, over de weggebruikers, de voertuigen, de weg en de omgeving.

Op 1 juli 1990 werd het “analyseformulier voor verkeersongevallen met doden en gewonden”, ook VOF (verkeersongevallenformulier) of blauw formulier genoemd, in gebruik genomen. Dit formulier wordt manueel ingevuld door de politie op basis van het proces-verbaal van het ongeval en voor statistische verwerking naar het NIS gestuurd. De gemeentepolitie stuurde dit rechtstreeks, voor de rijkswacht gebeurde dit via een centrale vatting op de Generale Staf van de Rijkswacht.

¹¹Sinds 1 juli 2001 gebeurt de vatting van de gegevens van het ongevallenformulier voor zowel federale als lokale politie bij de Directie Telematica van de federale Politie (DST). De analyseformulieren van de lokale politie worden eerst verzameld bij de territoriaal bevoegde Coördinatie- en Steundienst (CSD)¹². In de loop van 2004 zullen de verkeersongevallengegevens elektronisch overgemaakt worden.

Sinds 1 juni 2002 is de Federale Politie gestart met een test van VOFAC¹³ (Verkeers-Ongevallen-Formulier – Formulaire d’analyse des Accidents de la Circulation) waardoor het afdrukken van de VOF-formulieren geautomatiseerd wordt. Er is tevens een koppeling gemaakt met Word om een proces-verbaal verkeersongevallen te genereren. Aangezien de toepassing gegevens genereert uit Trafis en gegevens van alle verkeersongevallen vereist zijn, zullen zowel ongevallen met stoffelijke schade en met lichamelijk letsel als de directe regelingen (RDR) in Trafis gevat moeten worden. Voordelen zijn dat dubbele vatting niet meer nodig is en dat het VOF pas afgedrukt of verzonden kan worden nadat alle relevante velden volledig en correct ingevuld zijn. Een proces-verbaal kan ook pas

¹¹ STATISTIEKEN VERKEER (Inspecteur Laurence De Koninck, Directie Nationale Gegevensbank, vergadering 22 jan. 2002).

¹² Of ook Directie Coördinatie en administratie (DirCo): de directeur van de CSD.

¹³ De Breuck, M. & de Mondt, B. Handleiding Vofac: samenvatting opleiding. Verkeerspost Antwerpen, mei 2002.

opgemaakt worden nadat het VOF afgerond is. In de loop van 2002 werden enkele proefprojecten binnen ISLP opgestart waarbij de mogelijkheid van eenmalige vating getest werd.

De door de DST verwerkte en gedigitaliseerde gegevens worden op regelmatige tijdstippen via CD-rom aan het Nationaal Instituut voor de Statistiek (NIS) overgemaakt. De Federale Politie en het NIS beschikken bijgevolg over hetzelfde gegevensbestand. Het bestand van de DST is echter enkel voor politieel gebruik. Het NIS zorgt voor de externe verspreiding. De Directie van de Nationale Gegevensbank (DSB) is de geadresseerde van de VOF's waarbij fouten werden vastgesteld door de Directie Telematica. Wanneer de gegevens elektronisch overgemaakt zullen worden, zal deze controle automatisch bij de vating gebeuren.

De gegevens inzake dodelijke ongevallen (doden 30 dagen) worden aan de hand van een individuele fiche die door het parket van de Procureur des Konings aan het NIS wordt overgemaakt, vervolledigd. Bij het afsluiten van een periode corrigeert het NIS de zwaar gewonden naar doden en maakt deze gegevens in listings over aan DSB.

Voor de ongevallen met uitsluitend materiële schade worden momenteel geen formulieren ingevuld en worden ook geen statistieken opgemaakt, tenzij gedecentraliseerd door een aantal politiekorpsen op eigen initiatief.

A.0.2.2. Controle

Op elk niveau dient de kwaliteit van de gegevens van de VOF's nagestreefd te worden.

Het lokale niveau moet nagaan of bij elk verkeersongeval met lichamelijk letsel dat wordt vastgesteld op de openbare weg een analyseformulier wordt opgesteld en of slechts één VOF opgesteld wordt voor een zelfde verkeersongeval.

De CSD¹⁴ is het 2^{de} niveau dat de kwaliteit van de VOF-gegevens controleert (op samenhangendheid van de informatie; of op andere aandachtspunten die hen kenbaar gemaakt werden door de DSB). Zij verzekeren de opvolging van de verbeteringen. Indien nodig informeren zij de lokale diensten over de terugkerende fouten vastgesteld bij de redactie van de VOF's. Tevens kijken zij toe op het respecteren van de overmakingstermijn. Wanneer de redactie en de overmaking van het VOF via elektronische weg geïntegreerd zal zijn in de redactiesystemen van het proces verbaal (ISLP/FEEDIS) zal de taak van de CSD inzake kwaliteitscontrole aanzienlijk vereenvoudigd worden.

De Directie Telematica controleert of de gegevens op een volledige en coherente manier verwerkt worden. In de applicatie voor het vatten van de analyseformulieren werden een reeks controles ingebouwd, zodanig dat wanneer bepaalde gegevens niet coherent zijn, het systeem een foutmelding geeft. In zo een 10% van de VOF's komen incoherenties voor, vooral wat betreft de lokalisatie. Het GIS (Geografisch Informatiesysteem) doet controles maar de gevonden fouten worden niet automatisch teruggekoppeld naar de DSB.

Indien de VOF's aangepast moeten worden, wordt het dossier overgemaakt aan de Directie van de Nationale Gegevensbank. De DSB voert de verbeteringen uit die zij zelf kunnen uitvoeren al dan niet na contactname met de politie-eenheid. Indien dit niet mogelijk is, wordt het analyseformulier

¹⁴ Algemene Nationale Gegevensbank: Statistieken Verkeersongevallen met lichamelijk letsel. Fiche nr.: VOF, Versie nr. 1, 24/09/01.

teruggestuurd naar de DirCo/CSD, die dan de opstellende politiedienst contacteert. Dit gebeurt om de twee maanden.

¹⁵Het NIS staat in voor de controle alsook de opvolging van de verkeersongevallen met doden en dodelijke verwondingen in samenwerking met de respectievelijke parketten. Ontbrekende dossiers – namelijk van doden die door het parket geregistreerd zijn maar waarvan geen VOF bestaat –, worden door het NIS aan de DSB voor vervollediging overgemaakt.

A.0.2.3. Variabelen

Cf. VOF¹⁶ Momenteel worden de VOF-gegevens ingezameld via een standaardformulier verschaft door het NIS. Vanaf 2004 zullen deze functionaliteiten geïntegreerd worden in de systemen voor de redactie van de processen-verbaal (ISLP/Feedis) zodat de gegevens slechts éénmaal gevat dienen te worden. De overmaking van de VOF's zal dus kunnen gebeuren op elektronische wijze zodat de verwerking ervan bijna onmiddellijk kan gebeuren, mits de toevoegingen van de informatie over de doden die door de parketten aan het NIS worden overgemaakt. De bevraging van de databank zou dan ook quasi onmiddellijk mogelijk zijn.

A.0.2.4. Gebruikers

- De wegbeheerders (lokaal, provinciaal, gewestelijk)
- De politiediensten

Het NIS¹⁷ stuurt naar de lokale korpsen een synthese van verkeersongevallen met lichamelijk letsel die zich het voorbije jaar hebben voorgedaan op hun grondgebied. Specifieke aanvragen (bepaalde periode, bepaalde lokalisatie,...) kunnen gericht worden naar hun CSD. Na de analyse van de haalbaarheid van de vraag zal deze overgemaakt worden aan de DSB die op haar beurt het resultaat van de bevraging overmaakt via de CSD.

- BIVV
- Federale Overheidsdienst Verkeer en Infrastructuur
- Federale Overheidsdienst Justitie
- Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken
- Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
- Interministerieel Comité voor de Verkeersveiligheid
- Dienst 100
- Brandweer

¹⁵ Algemene Nationale Gegevensbank: Statistieken Verkeersongevallen met lichamelijk letsel. Fiche nr.: VOF, Versie nr. 1, 24/09/01.

¹⁶ Algemene Nationale Gegevensbank: Statistieken Verkeersongevallen met lichamelijk letsel. Fiche nr.: VOF, Versie nr. 1, 24/09/01.

¹⁷ Algemene Nationale Gegevensbank: Statistieken Verkeersongevallen met lichamelijk letsel. Fiche nr.: VOF, Versie nr. 1, 24/09/01.

- Federale Overheidsdienst Volksgezondheid
- Belangenorganisaties (bvb. Fietsersbond, Vereniging van Ouders van Verongelukte Kinderen,...)
- Verzekeringsmaatschappijen
- Onderzoeksinstellingen
- Onderwijsinstellingen
- ...

A.0.2.5. Lokaal

Uit een enquête¹⁸ naar alternatieve systemen voor ongevallenregistratie bij de lokale politie, uitgevoerd door de provincies, blijkt dat zo een 30% van de Vlaamse gemeenten gebruik maakt van een (in sommige gevallen gedeeld) alternatief – meestal gecomputeriseerd – registratiesysteem om zo een vollediger en juister beeld te krijgen van de ongevallenspreiding¹⁹. 112 van de 270 gemeenten analyseert zelf hun ongevalgegevens, vooral diegenen met een eigen registratiesysteem (85). Meestal worden analyses uitgevoerd ter bepaling van zwarte punten.

A.0.3. Politie-statistieken inzake verkeer

²⁰Ten behoeve van het operationeel niveau inzake verkeershandhaving zullen politie-statistieken toelaten de problemen te analyseren alsook de frequenties naar tijd en naar plaats te detecteren. Dit is belangrijke informatie voor het opstellen van de actieplannen verkeer in het kader van de veiligheidsplannen. Op die manier kan men de beschikbare capaciteit aan middelen en mankracht zo efficiënt mogelijk inzetten met een zo groot mogelijk resultaat inzake de verwachte effecten. Dit veronderstelt onder meer dat men de effecten van de genomen maatregelen kan inschatten. Hiervoor moet men zich kunnen baseren op evaluaties van reeds gerealiseerde maatregelen. Daarvoor zijn eveneens statistieken nodig.

Daarnaast vormen politie-statistieken inzake verkeer de noodzakelijke onderbouw van een verkeersveiligheidsbeleid. Een permanente analyse van de gegevens heeft een beleidsoriënterend belang en zal toelaten om met kennis van zaken prioriteiten te stellen waarvoor dan maatregelen kunnen uitgewerkt worden. De beschikbaarheid van gegevens inzake verkeerstoezicht zal bovendien

¹⁸ Rapport Vlaams Gewest: Bespreking enquêteresultaten “Alternatieve systemen voor ongevallenregistratie bij de lokale politie, uitgevoerd door de provincies.” OngevallenGIS – Resultaten bevraging door provincies.

¹⁹ Andere redenen die aangegeven werden: informatie over niet-letselongevallen; up-to-date informatie; ontevredenheid met NIS-data; afgesloten veiligheidscharter; afspraken binnen politiezone; op vraag van Federale Politie/Binnenlandse Zaken.

²⁰ DEVROE, E. & SCHEERS, M., 2002. Spanningen in de publieke ruimte. Overlast en verkeerscriminaliteit. “Nood aan politie-statistieken inzake verkeer.” In DUHAUT, G., PONSAERS, P., PYL, G. & VAND DE SOMPEL, R. (eds.), 2002. Voor verder onderzoek...essays over de politie en haar rol in onze samenleving (pp 750). Politeia Editions.

toelaten om indicatoren te ontwikkelen die richtinggevend kunnen zijn bij de ontwikkeling van een verkeersveiligheidsbeleid.

Evaluatie wordt dankzij deze statistieken ook op beleidsniveau mogelijk. Zo zal men de handhaafbaarheid van nieuwe reglementeringen kunnen onderzoeken of kan men de toepassing van nieuwe reglementeringen of wetwijzigingen evalueren. Ook algemeen wetenschappelijk onderzoek naar de effecten van verkeershandhaving op de verkeersveiligheid in België zal mogelijk worden.

Dankzij de gecentraliseerde structuur bij de vroegere Rijkswacht beschikte dit korps over een registratie van een aantal vastgestelde verkeersovertredingen, opgedeeld in 24 categorieën. Voor de gemeentepolitie, met haar 589 autonome korpsen, waren er tot op heden geen gecentraliseerde gegevens inzake verkeershandhaving beschikbaar. Wel werden reeds enkele initiatieven ondernomen. In 1999 werd een project uitgewerkt met betrekking tot de verkeersvaststellingen door de gemeentepolitie²¹ en de Minister van Binnenlandse Zaken verzamelde in het kader van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid een lijst van beperkte indicatoren 2002 bij de lokale politie²². Het ging hier om gegevens met betrekking tot snelheid (o.a. aantal mobiele radars, onbemande camera's, gecontroleerde voertuigen door deze radars en camera's), alcohol (o.a. aantal uitgevoerde tests (S+A+P), aantal positieve tests (A+P), aantal opgestelde pv's n.a.v. die testen) en drugs (o.a. aantal drugscontroles (testbatterijen), aantal positieve tests, aantal opgestelde pv's n.a.v. die testen).

A.0.3.1. Federale politie

Het betreft de procedures die gebruikt werden door de districten/brigades en de provinciale verkeerseenheden/verkeersposten van de ex-rijkswacht. De procedure wordt nog gebruikt door de verkeerseenheden/verkeersposten van de federale politie.

Het verzamelen van de gegevens inzake verkeershandhaving gebeurt op vier manieren: de 24 categorieën, gegevens inzake snelheidscontroles, gegevens inzake alcoholcontroles en gegevens van controles met de weegbruggen van de Vlaamse Gemeenschap.

-1- 24 categorieën

Volgende 24 categorieën worden geregistreerd: bevelen, snelheid, voorrang, kruising, inhalen, verkeerslichten, doorlopende witte lijn, vervoer gevaarlijke goederen, niet naleven andere verkeerstekens, inhalen en kruisen tram, houding tegenover voetgangers, richtingsverandering, overweg, verkeer op autosnelweg, stilstaan en parkeren, gebruik van lichten, veiligheidsgordel, lading, banden, tachograaf, ontbreken van verzekering, technische controle behalve banden en lading, rijbewijs en andere inbreuken globaal. Dit gebeurt op basis van de formulieren B1, B2 en B3²³ waarop de verschillende soorten vaststellingen verzameld worden (aantal inbreuken, pv's van waarschuwing (PVW), pv's, onmiddellijke inningen (OI), etc.).

²¹ Scheers, M. & Adam, J.F., 2001. Vaststellingen verkeersovertredingen door de gemeentepolitie in 1999. In: De Politieofficier, Nr. 4 (21 april – 20 mei), Jaargang 2001.

²² 03 december 2002, Staten-Generaal van de verkeersveiligheid Statistieken van de lokale politie voor 2002, B.S. 14/01/2003, p. 1175.

²³ Zie bijlage 2 : Formulieren B1 B2 B3

De verkeerspost (Vkp)²⁴ maakt om de maand de formulieren aan. De gegevens die op deze formulieren staan, kunnen automatisch uit het programma TRAFIS gehaald worden. Trafis registreert enkel verkeersongevallen en -inbreuken. De pv's ongevallen en vaststellingen van verkeersovertredingen worden in het programma gemaakt en de nodige gegevens voor het invullen van de formulieren B1, B2, B3 kunnen hieruit gedistilleerd worden (speciale module werd kort voor het verdwijnen van de rijkswacht nog bijgevoegd aan het programma). De formulieren B1 en B2 worden door de PVE uit Trafis geprint en manueel ingegeven in de applicatie SEM²⁵. Elke maand wordt de informatie uit SEM via interne mail overgemaakt aan DSB.

De samengevoegde gegevens, gegroepeerd per ondereenheid, worden dan overgemaakt aan het commissariaat generaal die een globale vating maakt. Deze globale statistieken geven de totalen voor de federale politie inzake activiteiten verkeershandhaving.

Het commissariaat generaal stuurt de statistieken tenslotte naar de eenheden en ondereenheden met een bijkomende vergelijking met dezelfde periode van het vorige jaar (in aantallen) en een evolutie (in %) gegeven.

Daarnaast worden ook de absolute aantallen processen-verbaal, onmiddellijke inningen en processen-verbaal van waarschuwing ter beschikking gesteld, per politieambtenaar volgens de organisatietabellen aanwezig in de ondereenheid, per 10 000 inwoners en per 100 ongevallen. Dit ook weer voor de beschouwde periode en voor dezelfde periode van het vorige jaar en met de groei-index.

-2- Verzameling van de gegevens inzake snelheidscontroles

De gegevens van de snelheidscontroles worden door de technische sectie van de PVE – via de rechtstreekse link met de mainframe (applicatie pv-radar) – dagelijks geleverd. Deze gegevens worden automatisch geleverd door het programma waarmee de pv's gemaakt worden.

Er worden verschillende bladzijden geleverd met telkens dezelfde vorm maar voor verschillende wegtypes.²⁶

Gevat wordt voor verschillende snelheidscategorieën²⁷: het aantal uren radarcontrole, het aantal gecontroleerde voertuigen, het aantal voertuigen in overtreding²⁸. Telkens worden de gegevens van het vorige jaar, het huidige jaar en de groei-index gegeven²⁹. Voor het aantal uren controle wordt ook het onderscheid tussen discrete (verdekt opgestelde radar) of zichtbare controle gemaakt.

²⁴Vkp zijnde ondereenheid van de provinciale verkeersseenheid

²⁵ SEM: Semestriële gegevens. Naar de situatie vroeger, toen de data per semester overgemaakt werd.

²⁶ De wegtypes zijn: autosnelweg, 2x2 rijstroken met centrale berm, 2x2 rijstroken zonder centrale berm en andere wegen. Er wordt ook een globale statistiek geleverd (alle wegen).

²⁷ 50, 60, 70, 75, 80, 90, 100, 110, 120 Km/uur

²⁸ Hiervan wordt gevat: aantal voertuigen boven de reglementaire snelheid, aantal voertuigen boven de toegelaten snelheid (meer dan 15 Km/uur te snel) en het aantal opgestelde processen verbaal

²⁹ Voor Voertuigen in overtreding, Huidig jaar wordt ook het aantal boven reglementaire snelheid per uur, het aantal boven toegelaten snelheid per uur en het aantal PV's per uur controle gegeven

Er moet opgemerkt worden dat het programma ook gedetailleerde bevestigingen toelaat zoals resultaten per weg (ganse traject in de provincie of een te bepalen gedeelte van de weg door het aangeven van Km/Hm van begin en einde van het gewenste deel), resultaten van alle metingen op het grondgebied van een bepaalde gemeente en resultaten per weg per richting. Het aantal manuren dat werd besteed (bvb. bij controle met onderschepping) wordt niet geregistreerd.

-3- Verzamelen van de gegevens inzake alcoholcontroles

Het betreft hier de gegevens die geleverd worden door de ethylometer (ademanalysetoestel). Het toestel slaat automatisch een aantal gegevens op die voor verdere statistische analyse kunnen gebruikt worden.

Alle gegevens van de onder eenheid (Vkp) worden opgeslagen in een nieuwe applicatie ETT. De gegevens worden maandelijks via optie 34 elektronisch overgemaakt aan de DSB die ze maand per maand bewerkt. Vanuit de DSB is er retour naar de DAC en PVE.

Als de gegevens van alle onder eenheden zijn ingebracht kan de eenheid een pendeldiskette maken voor het commissariaat generaal. De gegevens zijn exploiteerbaar op niveau onder eenheid en eenheid. De inzameling gebeurt tweemaandelijks.

Op de resultaten verschijnen volgende gegevens:

- a. Controles afgenomen bij betrokkenen in een ongeval met lichamelijk letsel (aantal opgelegde tests³⁰, aantal alarm en positieve tests en het totaal van deze twee waarden, % positieve tests, aantal ingetrokken rijbewijzen (niet "ingehouden" rijbewijzen), aantal opgelegde bloedproeven)
- b. Controles afgenomen bij betrokkenen in een ongeval met enkel stoffelijke schade: (idem als a)
- c. Een rubriek "totaal bij ongeval": (som van a en b)
- d. Controles bij bestuurders buiten ongeval (tijdens de gewone dienst): (idem als a)
- e. Controles bij "aanstalten tot sturen": (idem als a)
- f. Een rubriek "totaal gewone dienst": (som van a, b, d en e)
- g. Controles afgenomen bij gerichte controle acties (zelfde registratie als in a, daarenboven wordt het aantal gecontroleerde voertuigen en het gepresteerde aantal manuren geregistreerd)
- h. Een rubriek "Globaal totaal": (idem als a)

Voor alle rubrieken worden de resultaten van de periode (per maand) vermeld en het totaal van het lopende jaar, telkens met het onderscheid tussen week en weekend. Ook het totaal van week en weekend wordt gegeven.

Voor de exploitatie kunnen gegevens weergegeven worden per eenheid, per gerechtelijk arrondissement, per provincie, per gewest, per periode.

³⁰ Er wordt op de formulieren steeds gesproken over tests, terwijl analyse wordt bedoeld (resultaten van de controle met het ademanalysetoestel). Er bestaat geen registratie van de controles met het ademtesttoestel.

-4- Registratie van de controles met de weegbruggen van de Vlaamse gemeenschap

Dit betreft de resultaten van de wegingen (gewicht, asdruk, hoogte lading) met de weegbruggen gelegen langs (vooral) autosnelwegen.

A.0.3.2. Lokale politie

Van de vaststellingen inzake verkeersinbreuken door de voormalige gemeentepolitie bestaat geen centrale databank. Bij de ontwikkeling in 1991 van de geïntegreerde criminaliteitsstatistiek op het niveau van het Ministerie van Binnenlandse Zaken werden de vaststellingen inzake verkeer uit het systeem gefilterd.

Aan de basis van de criminaliteitsstatistiek ligt het Politie Informatica Project (PIP), nu ISLP. De module verkeer binnen de PIP-module wordt tot op heden uitsluitend gebruikt voor het opstellen van het pv (verkeersovertredingen en verkeersongevallen). Voor handhavingsinspanningen zijn geen registratiemodaliteiten voorzien. Hoewel de meeste korpsen met dit systeem werken, gebeurt er geen centrale vassing van de gegevens.

Desalniettemin blijkt uit een onderzoek waarbij gemeentelijke politiekorpsen gevraagd werden een overzicht te geven van de door hen vastgestelde verkeersovertredingen (vaststellingen rond rijden onder invloed van alcohol; aantal pv's bij verkeersovertredingen en bij verkeersongevallen met lichamelijk letsel of stoffelijke schade; aantal OI en geïnde consignaties) dat een centralisatie van deze gegevens mogelijk is, mits een duidelijke bepaling van te registreren variabelen.³¹

In verschillende gemeentelijke politiekorpsen wordt gewerkt met een eigen registratieformulier waarmee men een databank opgebouwd heeft. De bedoeling is de verkeersveiligheid te verbeteren door het uitwerken van een handhavingsbeleid, gebaseerd op de verwerking van lokale gegevens. In Oostende bijvoorbeeld worden handhavingsstatistieken nauwgezet geregistreerd. Op basis van de lokale ongevalanalyse tracht men de belangrijkste oorzaken van verkeersonveiligheid te achterhalen en te lokaliseren. Dit leidt tot themaprojecten rond onder meer snelheid, gordel, alcohol, etc. Volgens de impact per thema wordt beslist hoeveel manuren aan elk thema besteed zullen worden. Door de systematische registratie (in Excel) van het aantal manuren per thema, het aantal aanmaningen en pv's, het aantal overtredingen etc. kan men de evolutie in kaart brengen en aldus de inspanningen evalueren.

Bij de overgang naar ISLP is het de bedoeling om via dit systeem een politiestatistiek inzake verkeer mogelijk te maken voor wat het lokale politieniveau betreft. Het nieuwe systeem bevat eveneens de module 'planning politieactiviteiten en -opdrachten', waardoor politieactiviteiten geregistreerd kunnen worden.

³¹ Scheers, M. & Adam, J.F., 2001. Vaststellingen verkeersovertredingen door de gemeentepolitie in 1999. In: De Politieofficier, Nr. 4 (21 april – 20 mei), Jaargang 2001.

A.0.3.3. Variabelen

Basis van de beschikbare gegevens vormt het proces-verbaal dat door de politie wordt opgesteld. Een overzicht van deze gegevens is terug te vinden in de bijlage³². De verschillende onderdelen betreffen:

- De verkeersovertreding
- De overtreder
- Het voertuig
- Genomen maatregelen t.a.v. voertuig of t.a.v. overtreder
- Controle-activiteit

A.0.3.4. Gebruikers

- Politiediensten
- Federale Overheidsdienst Justitie
- Federale Overheidsdienst Binnenlandse Zaken
- Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
- Interministerieel Comité voor de Verkeersveiligheid
- Wegbeheerders (lokaal, provinciaal, gewestelijk)
- BIVV
- Onderzoeksinstituten
- Belangenverenigingen
- ...

A.0.4. Afronding

Het project “Exploitatie van gegevens inzake verkeersveiligheid” kadert binnen de huidige ontwikkelingen van de geïnformatiseerde politiediensten (FEEDIS/ISLP). Doel is een codeboek op te stellen dat toelaat op een automatische wijze uit het pv en eventuele andere bronnen, ongevallen- en politiestatistieken te genereren en daaruit volgend een performante gegevensbank inzake verkeersveiligheid ter beschikking te hebben.

³² Zie bijlage 3 : Lijst van variabelen beschikbaar in het pv

A.1. Best practices buitenland

A.1.1. Onderzoeksvragen

Een aantal problemen bij de exploitatie van verkeersveiligheidsgegevens zijn algemeen gekend. Er is het probleem van de onderregistratie en de niet-representativiteit van gegevens, het probleem van de te trage beschikbaarheid en de beperkte toegankelijkheid van gegevens, enz.

Het doel van deze internationale literatuurstudie bestaat erin te ontdekken hoe men in andere landen omgaat met dergelijke problemen. Wat zijn de 'best practices' in het buitenland? Wat betekent kwaliteit op het vlak van registratie en exploitatie van verkeersveiligheids- en verkeershandavingsgegevens en hoe komt die tot stand? De doelstelling van dit AGORA-project indachtig, richt dit deelonderzoek zich vooral tot die landen die de digitale of elektronische (en centrale) registratie van verkeersongevallen en handavingsgegevens op een succesvolle wijze geïmplementeerd hebben.

Concrete onderzoeksvragen in deze literatuurstudie zijn:

- Wie verzamelt, analyseert en exploiteert ongevallen- en handavingsgegevens?
- Wat wordt er verzameld, geanalyseerd en beschikbaar gesteld?
- Hoe gebeurt dit?
- Wat kunnen we hieruit leren voor België?

A.1.2. Opzet en uitvoering van de literatuurstudie

Een eerste verkenning van de problematiek verliep via het Internet, via links³³ naar gegevens met betrekking tot verkeersveiligheid zoals ze te vinden zijn op de websites van onderzoeksinstituten, instellingen voor statistiek en politiediensten.

Er werd ook een literatuurscan uitgevoerd door de documentalist van het BIVV met een aantal trefwoorden³⁴. Via titels en abstracts zijn mogelijk interessante werken geselecteerd en is nagegaan of het betreffende document beschikbaar was.

Deze eerste verkenning via het Internet en de literatuurscan leverde slechts beperkt bronnen op met betrekking tot 'best practices' op het gebied van exploitatie van verkeersveiligheidsgegevens.

³³ Links op volgende websites: www.trafficing.com/research.htm, www.injuryprevention.org/links/links-trans-a.htm, www.statbel.fgov.be en www.police.be/newlinks.htm

³⁴ Trefwoorden: "Verkeersveiligheidsgegevens, verkeersveiligheidsdata, dataverzameling, dataverwerking, data-analyse, analyse-instrumenten, verkeersveiligheidsstatistieken, ongevallenstatistieken, registratie(systeem), handavinggegevens"

Dataverzameling en verwerking van ongevalgegevens zijn weinig gedocumenteerd. Referenties met betrekking tot de (digitale en centrale) verzameling en verwerking van handhavingsgegevens bleken nagenoeg onbestaand. De voorlopige selectie van landen op basis van deze informatie was: Denemarken, Frankrijk, Nederland, Nieuw Zeeland, USA en het Verenigd Koninkrijk. Zweden werd aan dit lijstje toegevoegd omdat het één van de best presterende landen is op het vlak van verkeersveiligheid in Europa.

Om meer informatie te verkrijgen, werd besloten een gerichte vragenlijst³⁵ voor te leggen aan diverse experts in het buitenland. De projectcoördinator heeft eind maart 2002 een oproep gedaan aan de verbindingsofficieren van verschillende landen om geschikte contactpersonen te zoeken. In de loop van april en mei zijn hierop reacties gekomen vanuit Nederland, Denemarken, Verenigd Koninkrijk, Duitsland en Australië. Aan deze contactpersonen werd gevraagd schriftelijk een antwoord te formuleren op de verschillende vragen, of documentatie op te sturen waaruit het antwoord op de onderzoeksvragen afgeleid kon worden.

In de loop van juli en augustus 2002 kwamen er nog reacties op de vragenlijst van Slovenië, Oostenrijk en Spanje. Omdat het onderzoek en de rapportage van dit hoofdstuk op dat moment al in een eindfase verkeerde, werd in eerste instantie nagegaan of de verstrekte informatie bijkomend nieuwe elementen opleverde. Dit bleek niet het geval, en bijgevolg werd besloten de gegevens uit deze landen niet verder op te nemen in het onderzoek.

Vervolgens werd per land gerapporteerd over de manier waarop de verkeersongevalgegevens en de handhavingsgegevens verzameld, verwerkt en geanalyseerd worden. Voor elk onderdeel is nagegaan welke organisaties betrokken zijn, om welke gegevens het precies gaat en hoe men te werk gaat. Tot slot werd bij elk land kort vermeld wat mogelijk waardevolle elementen zijn voor de Belgische praktijk. Een overzicht van deze gegevens per land is te vinden in de samenvattende tabel in bijlage³⁶, evenals een overzicht³⁷ van al de verschillende variabelen die in deze landen geregistreerd worden.

Hieronder wordt een algemeen besluit bij het onderdeel 'Best practices buitenland' geformuleerd. Zowel van de verkeersongevalgegevens als van de handhavingsgegevens wordt samengevat weergegeven wie in de verschillende landen betrokken zijn bij de exploitatie van verkeersveiligheidsgegevens, welke gegevens verzameld, verwerkt en geanalyseerd worden en hoe dit gebeurt. Daarnaast worden de belangrijkste waardevolle elementen op een rij gezet.

³⁵ Zie bijlage 4 : "Gestructureerde vragenlijst"

³⁶ Zie bijlage 5: "Samenvattende tabel 'best practices' buitenland"

³⁷ Zie bijlage 6 : "Overzicht variabelen buitenland"

A.1.3. Besluit

A.1.3.1. Verkeersongevallengegevens

A.1.3.1.1. Wie

Politie en, in voorkomend geval, Federale Politie verzamelen in alle onderzochte landen³⁸ in eerste instantie de basisgegevens voor de verkeersongevallenstatistieken op basis van vaststellingen ter plaatse of getuigenissen bij aangifte van een ongeval.

De belangrijkste betrokken partijen bij het verwerken van ongevallengegevens zijn: politiediensten (Frankrijk, Verenigd Koninkrijk), nationale instituten voor statistiek (Denemarken, Duitsland) en wegbeheerders (Australië, Frankrijk, Nederland, Nieuw Zeeland, Zweden) of gespecialiseerde overheidsdiensten (Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk en de Verenigde Staten).

In de meeste landen worden de verkeersongevallengegevens aangevuld met gegevens uit andere databanken. Op Duitsland na zorgen wegbeheerders in alle onderzochte landen voor een koppeling van de ongevalslocatie in een GIS, of verrijken ze de ongevallendatabank met weg- en verkeerskenmerken. In Nederland, Frankrijk en de USA worden de ongevallendata ook gekoppeld aan andere databanken, met onder meer voertuigkenmerken en medische gegevens (de USA). In Zweden zal men in 2003 over het hele land een gecombineerd systeem van politie- en hospitaalregistratie, STRADA genaamd, implementeren.

Het analyseren van de gegevens en het publiceren van statistieken gebeurt in de meeste landen zowel door de nationale instituten voor statistiek (Australië, Denemarken, Duitsland, Frankrijk, Nieuw Zeeland, het Verenigd Koninkrijk, de USA en Zweden), als door gespecialiseerde onderzoeksinstituten, vergelijkbaar met het BIVV (Australië, Frankrijk, Nederland, het Verenigd Koninkrijk, de USA en Zweden).

In Nederland, Nieuw Zeeland, Verenigd Koninkrijk en de USA zijn de wegbeheerders belangrijke schakels in de verdere exploitatie van de verkeersongevallengegevens (zie ook A.1.3.1.2.3. Statistieken en producten).

A.1.3.1.2. Wat

A.1.3.1.2.1. Definities en concepten

De meeste landen hanteren de internationaal gangbare definitie van een verkeersongeval³⁹. Er wordt doorgaans ook een onderscheid gemaakt tussen verkeersongevallen met uitsluitend materiële schade en verkeersongevallen met lichamelijk letsel.

³⁸ Australië, Denemarken, Duitsland, Frankrijk, Nederland, Nieuw Zeeland, de USA, het Verenigd Koninkrijk en Zweden

De ongevallen met uitsluitend materiële schade (UMS) kunnen opgedeeld worden in twee groepen, namelijk de ongevallen waarbij een betrokken voertuig moet weggesleept worden (“UMS+” of “tow-away-accidents”) en de ongevallen waarbij de bestuurder na het ongeval nog zelfstandig met het voertuig kan verder rijden.

Naargelang de ernst van de verwondingen categoriseert men de letselgevallen als ongevallen met licht gekwetsten, ernstige letselgevallen of dodelijke verkeersongevallen. Ernstig letsel betekent dat een opname in het ziekenhuis noodzakelijk was. Men spreekt van een dodelijk ongeval wanneer het slachtoffer van een verkeersongeval binnen 30 dagen na het ongeval overlijdt aan zijn verwondingen, behalve in Frankrijk waar men de definitie ‘dood binnen 6 dagen’ hanteert.

Van ongevallen met uitsluitend materiële schade worden in de meeste onderzochte landen op nationaal niveau niet systematisch statistische gegevens verzameld. In Nederland deed men dat tot op heden wel voor alle verkeersongevallen, maar in de nabije toekomst zal het invullen van een verkeersongevallenregistratieformulier bij UMS-ongevallen beperkt worden tot de ongevallen waarbij een voertuig weggesleept moet worden. In Duitsland worden van de UMS-ongevallen beperkt gegevens geregistreerd, zoals het aantal en de locatie. In Australië en de USA zijn er verschillende gebruiken in verschillende deelstaten.

Karakteristieken van letselgevallen die gemeld worden aan de politie worden in alle onderzochte landen wel systematisch geïnventariseerd voor statistische doeleinden, behalve in de USA. Daar vindt men wel een nationale databank met talrijke gegevens van alle ongevallen met doden binnen 30 dagen, het ‘Fatal Analysis Reporting System’, maar de nationale databank met betrekking tot alle ongevallen, het ‘General Estimating System’, is er gebaseerd op een steekproef van ongeveer 48000 ‘police accident reports’ per jaar. In Nederland zullen in het nieuwe systeem de ‘letsel-overig’-ongevallen niet meer uitgebreid geregistreerd worden. Dit zijn ongevallen waarbij slachtoffers verwondingen opliepen van een dusdanige aard dat zijn niet in een ziekenhuis opgenomen dienden te worden en ook geen medische verzorging nodig hadden, bvb. blauwe plekken, lichte schrammen.

Algemeen geldt dat de registratiegraad van verkeersongevallen afneemt met dalende ernst van de gevolgen van een ongeval. Dit is zelfs zo in Nieuw-Zeeland waar de melding van een letselongeval aan de politie verplicht is, en in sommige staten van Australië waar alle verkeersongevallen bij wet gemeld moeten worden aan de politie. Verder maakt men in de meeste landen gewag van een ondervetegenwoordiging van bepaalde groepen in de ongevallenstatistieken, vooral fietsers, voetgangers, en kinderen of jongeren.

Ter controle van het aantal definitieve ongevalrapporten en om sneller een indicatie te kunnen geven van het aantal verkeersslachtoffers, wordt in Denemarken en in Nederland (nieuw systeem) gebruik gemaakt van voorlopige gegevens na de eerste vaststellingen (Denemarken) of bij melding (Nederland) van een verkeersongeval aan de politie.

³⁹ “Accidents which occurred or originated on a way or street open to public traffic; which resulted in one or more persons being killed or injured and in which at least one or more moving vehicles was involved” (IRTAD, 1198)

A.1.3.1.2.2. Registratieformulier

In Denemarken, Duitsland, Frankrijk, Nieuw Zeeland, het UK en Zweden bestaat een landelijk, uniform registratiesysteem voor het verzamelen van letselongevallengegevens. In Denemarken en Duitsland gaat het om een systeem dat de gegevens voor de ongevallenstatistieken automatisch genereert uit de rapportage van het ongeval op computer die gemaakt wordt in functie van het proces verbaal of andere administratieve verplichtingen door de politieagent die de vaststellingen deed. In Frankrijk, Nieuw Zeeland, het UK en Zweden gebruikt men veelal nog papieren registratieformulieren, al bestaan ook daar lokale initiatieven om het proces te informatiseren. In Zweden wil men in het kader van STRADA een volledige automatisering van het registratieproces tot stand brengen, waarbij de gegevens al in de politiewagen ingevoerd worden op een draagbare computer. In het UK is er geen standaard papieren formulier, maar de elementen die aangeleverd worden voor de statistieken, zijn wel overal dezelfde. In Nederland zal in de nabije toekomst een landelijk uniform registratiesysteem ingevoerd worden, met zowel een papieren als een digitale of elektronische versie van het registratieformulier.

Het huidige systeem in Nederland, Australië en de USA is niet uniform in het hele land, maar de geïnventariseerde elementen zijn wel in grote lijnen gelijk in de verschillende deelgebieden. Om de gegevens van de verschillende deelstaten beter met elkaar te kunnen vergelijken, werd in de USA een serie richtlijnen opgesteld waaraan elke registratieset ten minste moet voldoen, het zogenaamde 'Model Minimum Uniform Crash Criteria'.

Algemeen is er in de verschillende landen een informatiserings- en automatiseringstendens van het registratieproces waar te nemen. In sommige landen is die ontwikkeling ook aanleiding tot het herzien van de basisgegevens van het registratieformulier (Nederland, Frankrijk, het UK, de USA en delen van Australië). In Zweden zou de invoering van STRADA moeten leiden tot betrouwbaardere verkeersongevallengegevens.

Traditioneel worden op een ongevallenformulier gegevens verzameld met betrekking tot de betrokken personen, de betrokken voertuigen, de ongevallocatie en het ongeval. In bijlage vindt men een overzicht⁴⁰ van alle variabelen die op de ongevallenformulieren in de verschillende landen voorkomen.

In alle onderzochte landen vinden we op persoonsniveau kenmerken van de betrokken bestuurders en voetgangers (geslacht, leeftijd, bestuurder van) en van de slachtoffers, met een inschatting van de letsels in categorieën.

Bijzondere elementen bij de voertuiggegevens zijn de identificatie van de eigenaar van het voertuig (Frankrijk, Nederland en de USA.) en een raming van de schade (Duitsland, UK, USA en sommige deelstaten van Australië).

Wegnaam of wegnummer en hectometernummer of huisnummer zijn de belangrijkste bronnen voor de identificatie van de ongevallocatie. In een aantal landen (Australië, Nederland, USA.) zijn er lokale experimenten geweest met de toepassing van GPS (Global Positioning System) voor de locatiebepaling van ongevallen, maar deze techniek laat vooralsnog vaak te wensen over (onnauwkeurig, tijdrovend, technisch onvolkomen,...). Ook binnen het STRADA-systeem in Zweden zal gewerkt worden met een GPS-systeem voor de bepaling van de exacte ongevallocatie.

⁴⁰ Zie bijlage 6: "Overzicht variabelen buitenland"

Voor de registratie van de kenmerken van het ongeval zélf zijn er verschillende systemen in gebruik. Ofwel vertaalt de politieagent het ongevalgebeuren in standaardcategorieën en vooraf gedefinieerde ongevalcodes (Denemarken, Duitsland, Frankrijk, Nederland (nieuw systeem), het UK en de USA.), ofwel wordt in het registratieformulier door de politieagent een ongevalbeschrijving (tekst) opgenomen en een situatieschets (tekening), aan de hand waarvan speciaal opgeleide codeurs achteraf het ongeval omzetten in een manoeuverdiagramma (Australië, Nederland (huidig systeem), Nieuw Zeeland en Zweden).

A.1.3.1.2.3. Statistieken en produkten

Zoals al eerder vermeld, gebeurt het analyseren van de gegevens en het publiceren van statistieken in de meeste landen zowel door de nationale instituten voor statistiek (Australië, Denemarken, Duitsland, Frankrijk, Nieuw Zeeland, het UK, de USA. en Zweden), als door gespecialiseerde onderzoeksinstellingen, vergelijkbaar met het BIVV (Australië, Frankrijk, Nederland, het UK, de USA en Zweden).

Verkeersongevallenstatistieken worden doorgaans met enige vertraging gepubliceerd. Denemarken is het snelste, met maandelijks statistieken (op basis van voorlopige gegevens) binnen 11 tot 17 dagen na de telling, waarbij men ook de index (aantal voorlopige / aantal definitieve slachtoffers) van dezelfde maand van het voorgaande jaar vermeldt. Ook in Zweden gaat men snel te werk. Daar moeten ongevallenformulieren binnen de week na het ongeval opgestuurd worden naar de SNRA, de nationale dienst die onder meer instaat voor het verkeersveiligheidsbeleid. Deze dienst krijgt dus als belangrijkste partij in het verkeersveiligheidsbeleid als eerste alle informatie.

Verkeersongevallenstatistieken worden niet alleen gepubliceerd ter informatie van geïnteresseerden. Ze zijn een essentieel element voor het bepalen en het monitoren van het verkeersveiligheidsbeleid.

In landen waar wegbeheerders actief betrokken zijn bij de registratieprocedure, worden de ongevallengegevens op een eerder gedesaggregeerd niveau geëxploiteerd door die wegbeheerder. Dit is het geval in Nederland ('BLack spots In Kaart' en 'VISIE'), Nieuw Zeeland ('Central Analysis System') en de USA ('Highway Safety Information System'). Zij stellen de verrijkte databank en bijhorende software-instrumenten voor bevraging via het Internet ter beschikking aan belanghebbenden, al dan niet tegen betaling of onder bepaalde voorwaarden.

Dergelijke systemen maken niet alleen macroscopische analyses mogelijk, maar ook analyses op intermediair niveau of gedetailleerd site-onderzoek. De infrastructurele aanpak van 'black spots' en de gerichte handhavingacties varen er wel bij.

A.1.3.1.3. Hoe

A.1.3.1.3.1. Verzamelen

Wanneer een verkeersongeval gemeld wordt of aangegeven wordt op het politiekantoor door een van de betrokkenen, kan een registratie gebeuren. Wanneer een ongeval gemeld wordt aan de politie, wordt meestal een politiewagen naar de plaats van het ongeval gestuurd. Het verzamelen van informatie met betrekking tot het ongeval is daar slechts één van de taken van een politieagent. Terug op het politiekantoor is ook het invullen van het registratieformulier met de gegevens voor de ongevallenstatistieken maar een klein onderdeel van de hele verdere administratieve afhandeling van

een verkeersongeval. In Denemarken en Duitsland wordt de statistische informatie door de computer automatisch gegenereerd uit de totale ongevaladministratie van de agent.

A.1.3.1.3.2. Verwerken

De manier waarop de ongevalgegevens in eerste instantie door de politie verzameld worden, bepaalt in belangrijke mate hoe de gegevens verder verwerkt worden. In landen waar politieagenten zelf het ongevalgebeuren coderen, is de verdere verwerking doorgaans beperkt tot het invoeren van de door de politie op papier aangeleverde gegevens in een centrale databank of het voeren van kwaliteitscontroles (Denemarken, Duitsland, Frankrijk, Nederland (nieuw systeem), het UK en de USA). Opdat alle politieagenten de codeerregels op een eenvormige manier zouden toepassen, zijn strikte richtlijnen hierbij van cruciaal belang.

In landen waar een ongevalbeschrijving en een situatieschets deel uitmaken van het initiële ongevalrapport, zorgen gespecialiseerde codeurs (meestal in opdracht van de wegbeheerder) voor de codering van de registratieformulieren en de omzetting van de ongevalbeschrijving en de situatieschets in een manoeuvre-diagram (Australië, Nederland (huidig systeem), Nieuw Zeeland en Zweden). Dit systeem is arbeidsintensief en de kans op interpretatiefouten neemt toe.

In een aantal landen waar de wegbeheerder actief betrokken is bij de registratieprocedure worden de ongevalgegevens verder aangevuld met informatie uit de wegendatabank (Australië, Denemarken, Frankrijk, Nederland, Nieuw Zeeland, het UK en de USA). Vaak wordt de locatie dan ook in een 'Geografisch Informatie Systeem' gebracht (Denemarken, Nederland, Nieuw Zeeland, de USA en Zweden). Dit gebeurt nu nog handmatig, maar ook dat zal in de toekomst ongetwijfeld verder geautomatiseerd worden.

Er worden nog meer bronnen gebruikt voor de aanvulling van ongevalgegevens. In Frankrijk, Nederland (nieuw systeem), en de USA (FARS) wordt er een koppeling gemaakt met de voertuigdatabank waardoor gegevens met betrekking tot de staat van het voertuig voor het ongeval aangevuld kunnen worden. In de USA (FARS) wordt een koppeling gemaakt met het register van de rijbewijzen. In het UK, de USA (FARS) en Zweden (STRADA) wordt een koppeling gemaakt met medische databanken, en in Nederland zal men in de toekomst elementen met betrekking tot weers- en lichtgesteldheid opvragen bij het KNMI en de Koninklijke Sterrenwacht.

A.1.3.1.3.3. Analyseren en exploiteren

Zie ook A.1.3.1.2.3. Statistieken en produkten.

In de meeste gevallen is de ongevaldatabank opgebouwd als een relationele databank. Deze kan bevestigd worden door middel van gespecialiseerde statistische software, zoals SAS.

Ongevallenstatistieken die opgemaakt worden en gepubliceerd worden door de nationale instellingen voor statistiek of door gespecialiseerde onderzoeksinstituten zijn vaak macroscopische analyses waarbij de exacte geografische locatie van weinig belang is. Voorbeelden zijn trends in het aantal slachtoffers, trends per soort weggebruiker, trends in betrokken leeftijdscategorieën etc.

Vooraf in die landen waar de wegbeheerder nauw betrokken is in het registratieproces, worden op een succesvolle manier gedetailleerde analyses op microniveau uitgevoerd, zoals bvb. de analyse van

zwarte punten. Een goede registratie van de locatie en de mogelijkheid tot schematische reconstructie van het ongeval in een ongevaldiagram, zijn daarbij van cruciaal belang.

A.1.3.1.4. Waardevolle elementen

- Het gebruik van **voorlopige gegevens of meldkamergegevens** zorgt voor een controlemogelijkheid op het aantal definitieve ongevalformulieren en maakt de opmaak van snel beschikbare voorlopige statistieken mogelijk.
- De zogenaamde **eenmalige vatting** of het automatisch genereren van de gegevens voor de ongevallenstatistieken uit de ongevaladministratie van de agent is bijzonder efficiënt. Uiteraard is de volledige informatisering van de politieadministratie hierbij een noodzakelijke voorwaarde. Hierdoor wordt ook de nodige verwerkingstijd en werklast gevoelig verminderd.
- Om de taakbelasting van agenten verder te verminderen, is de **afloopafhankelijke registratie** een optie. Hierbij worden er meer gegevens geïnventariseerd naarmate de ernst van het ongeval groter is. Bij ongevallen met uitsluitend materiële schade zou een opsplitsing in ongevallen waarbij het voertuig weggesleept dient te worden, en andere ongevallen zinvol kunnen zijn. Bij letselongevallen kan het afvoeren met een ambulance van de slachtoffers of een eventuele opname in het ziekenhuis richtinggevend zijn.
- De **koppeling van ongevalgegevens met andere databanken** biedt meerdere voordelen. Enerzijds kan ook hierdoor de taakbelasting van de agent verminderd worden. Anderzijds kan dit een substantiële verrijking betekenen van de ongevallendatabank, waardoor meer elementen in de analyses betrokken kunnen worden. Vooral het Zweedse STRADA-systeem waarbij politie- en hospitaalgegevens gecombineerd worden, is een goed model. Invoering van een dergelijk systeem kan leiden tot een betrouwbaardere registratie van verkeersongevalgegevens. Belangrijke randvoorwaarde voor de koppeling van ongevalgegevens met andere databanken in België is de Belgische Wet tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens.
- De **actieve betrokkenheid van de wegbeheerder** in het registratieproces (aanvulling locatiegegevens, koppeling van het ongeval in een GIS,...), schept in de onderzochte landen de mogelijkheid tot een succesvolle analyse van de ongevalgegevens op detailniveau. Deze landen zijn ook het meest succesvol op het vlak van de exploitatie van de ongevalgegevens: de ongevallendatabank wordt er (al dan niet mits vergoeding of onder bepaalde voorwaarden) op een eerder gedesaggregeerd niveau via het Internet ter beschikking gesteld aan alle belanghebbenden. De toegankelijkheid van dit systeem zorgt voor een maximale benutting van de analysemogelijkheden van de ongevalgegevens.

A.1.3.2. Handhavinggegevens en politieactiviteiten

Slechts in vier landen (Frankrijk, Nederland, het Verenigd Koninkrijk en Zweden) werd er beperkt informatie gevonden over de centrale landelijke registratie van handhavinggegevens en gegevens met betrekking tot politieactiviteiten of inbreukgegevens.

A.1.3.2.1. Wie

Het ontplooiën van handhavingactiviteiten en het vaststellen van verkeersovertredingen is een taak van de politie. De verdere (gerechtelijke) afhandeling van de vastgestelde overtredingen is een taak van justitie.

De uitvoering van specifiek onderzoek in functie van kennis over snelheid, gordeldracht, enz... gebeurt in Frankrijk en Nederland door gespecialiseerde onderzoeksinstituten, soms met hulp van de politie.

In Zweden verzamelen de 21 politie-eenheden en de SNRA verkeershandhavinggegevens. De verschillende eenheden gebruiken echter verschillende verzamelmethodes en soms zelfs verschillende definities van gegevens. Er wordt op dit moment een nieuw registratiesysteem ontwikkeld dat de datakwaliteit ten goede zal komen. In het nationaal 'resultaatmodel', een digitaal databestand, worden de statistieken geïntegreerd weergegeven. De SNP (Swedish National Police Board) is verantwoordelijk voor de gegevensverwerking. Tabellen worden jaarlijks in rapportvorm naar de overheid verzonden en verder vindt men deze gegevens ook terug op het intranet van de politie en bij de lokale politieautoriteiten (in verschillende vormen).

A.1.3.2.2. Wat

Statistieken met betrekking tot het aantal vaststellingen en het aantal processen-verbaal per inbreuk geven een indicatie van de handhavinginspanningen van de politie op een bepaald terrein of van de verwerkingscapaciteit van justitie.

Gegevens met betrekking tot het werkelijke verkeersgedrag (bvb. snelheidsverdeling van het verkeer per wegtype, percentage gordeldracht,...) worden in Frankrijk en Nederland verzameld door middel van specifiek onderzoek.

A.1.3.2.2.1. Rijden onder invloed

Met betrekking tot alcohol zijn er bij de politie twee belangrijke bronnen: de gegevens van politiecontroles, en de gegevens uit de ongevalregistratie. In het UK worden bij politiecontroles volgende variabelen gemeten: het aantal ademtests, het aantal positieve tests en het aantal geweigerde tests. In Nederland en het UK worden de bestuurders betrokken bij een letselongeval niet systematisch gecontroleerd op alcoholgebruik. Bijgevolg zijn deze statistieken geen betrouwbare indicator van de verkeersonveiligheid ten gevolge van alcoholgebruik.

In Nederland en Frankrijk bestaan er statistieken van justitie met het aantal veroordelingen met betrekking tot het rijden onder invloed.

Om een indicatie te krijgen van het werkelijke alcoholgebruik in het verkeer wordt in Nederland jaarlijks het onderzoek rij- en drinkgewoonten uitgevoerd. Bij dit onderzoek worden automobilisten in weekendnachten van het najaar aselekt uit het rijdende verkeer gehaald en op alcoholgebruik getest.

A 1.3.2.2.2. Snelheid

In Nederland wordt het aantal processen-verbaal dat opgemaakt is voor overdreven snelheid jaarlijks gepubliceerd door het Openbaar Ministerie. Deze indicator is weinig betrouwbaar voor de werkelijke

snelheid van het verkeer, omdat veranderingen daarin ook veranderingen in het toezichtniveau en de toezichtstrategie van de politie weerspiegelen.

In Frankrijk en Nederland worden systematisch snelheidsmetingen gehouden op verschillende wegtypen door gespecialiseerde onderzoekers. In Frankrijk worden sinds 1996 elke vier maanden snelheidsmetingen gehouden op open terrein, overdag. In Nederland worden door de wegbeheerder maandelijks snelheidsgegevens gepubliceerd over voertuigen op autosnelwegen.

A.1.3.2.2.3. Gebruik van beveiligingsmiddelen

In Nederland publiceert het O.M. (Openbaar Ministerie) jaarlijks cijfers van het aantal geconstateerde overtredingen met betrekking tot gordeldracht. In het UK worden volgende gegevens verzameld: gordeldracht bij bestuurder, en gordeldracht bij passagiers (volwassenen en kinderen) vooraan en achteraan.

In Frankrijk en Nederland wordt er regelmatig specifiek onderzoek verricht naar het gebruik van beveiligingsmiddelen. In het UK worden statistieken gepubliceerd in verband met het niet dragen van een helm.

A.1.3.2.2.4. Andere

Andere overtredingen die in statistieken aan bod komen zijn: rijden onder invloed van drugs (Nederland, het UK), overtreding van parkeerregels (Frankrijk, het UK), overtreding van administratieve regels zoals die met betrekking tot het rijbewijs, de verzekering of de inschrijving (het UK), overtreding van regels met betrekking tot verlichting, lawaai, onvoorzichtig rijgedrag, staat van het voertuig, brommers, de rechten van voetgangers (het UK), negatie van signalisatie (Frankrijk, het UK).

A.1.3.2.3 Hoe

A.1.3.2.3.1. Rijden onder invloed

De ademtest wordt het vaakst gebruikt voor het meten van alcoholgebruik. In Nederland en Zweden kan alcoholgebruik bij de betrokkenen van een ongeval ook vastgesteld worden door de analyse van urine- en bloedmonsters, maar dit gebeurt niet systematisch.

In het UK zijn er verschillende korpsen met getrainde officieren in technieken om het gebruik van drugs te herkennen. Er zijn op dit moment geen drug-screeners in gebruik of specifieke apparatuur voor het verzamelen van bewijzen van het gebruik van drugs.

A.1.3.2.3.2. Snelheid

Voor het vaststellen van overdreven snelheid wordt de radar ingezet, of camera's. De radar wordt gebruikt bij snelheidsmetingen vanuit een (al dan niet verdekt opgestelde) wagen. Camera's worden geplaatst in flitspalen of portalen boven de weg.

Het meten van de snelheid gebeurt in Nederland ook door middel van lussen in het wegdek en meetapparaten die de gegevens verwerken tot bvb. uurmetingen intensiteiten en snelheden. Deze apparaten zijn niet bedoeld om overtreders te betrappen.

In Engeland hebben alle politie-eenheden de middelen om snelheidsmetingen te doen vanuit de auto, met een handapparaat of van op een vaste plaats. Ze gebruiken ook mobiele snelheidsdetectie, en elk korps heeft ten minste in één voertuig een apparaat dat automatisch nummerplaten herkent.

A.1.3.2.3.3. Gordeldracht

In Frankrijk en Nederland wordt gordeldracht door gespecialiseerde onderzoekers vastgesteld op basis gordeldracht-tellingen die langs de kant van de weg gebeuren. Vaststelling van het gebruik van beveiligingsmiddelen achter in het voertuig is op deze manier niet mogelijk.

A.1.3.2.4. Waardevolle elementen

Inbreukgegevens of gegevens met betrekking tot politieactiviteiten geven een indicatie van de handhavinginspanningen van de politie op een bepaald terrein, of de verwerkingscapaciteit van justitie. Dit zijn zonder meer waardevolle gegevens, maar voor een indicatie van het werkelijke verkeersgedrag op het vlak van alcohol, snelheid, gordeldracht, etc, zijn gedragsmetingen nodig. De resultaten van dergelijke onderzoeken zijn een belangrijke bron voor het richten en het monitoren van de handhavinginspanningen van de politie.

A.1.4. Bronnen

A.1.4.1. Australië

BTE, "The Blackspot Programme 1996-2002, an evaluation of the first three years", Australië, 18/01/2002, <http://wwwf.dotrs.gov.au/bte/docs/r104/htm/contents/htm>

Giles M.J., "Data For The Study Of Road Crashes In Australia", in: "Road Safety Research, Policing, Education Conference, 2nd", Canberra, ACT, Australia, 1999, p 7-17.

Mihai F., mail van Flori Mihai, Mainroads, Western Australië in antwoord op de vragenlijst, d.d. 31 mei 2002 (via de verbindingsofficier in Australië)

Vincent E.N., "Collection and Use of Road Crash Information", in: "Traffic Engineering and Management", Monash University, Australia, 1996, p 509-529.

A.1.4.2. Denemarken

Berns S. & E. Brühning, "IRTAD Special Report. Definitions and data availability. Compilation and evaluation of A-level roads and hospitalised victims in OECD countries", OECD-RTR, BAST, Germany, juni 1998, 37p.

Hemdorff S., "A new Danish Approach to Accident Data Collection and the Use of that Information in Local Traffic Safety Work", in: "VTI konferens 1A part 2, Den Haag, September 22-24, 1993", Zweden, 1994, p.13-22.

Taul B., "Declaration of contents, Road Traffic Accidents, Administrative information about the Statistical Product", Danmark Statistik, SDA, den 18-9-2001, <http://www2.dst.dk/internet/varedeklaration/en/V00969.htm>

Taul B van Danmark Statistik in een e-mail d.d. 22/03/02.

A.1.4.3. Duitsland

Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, reihe 7, 2000 (info bezorgd op 18/04/2002 door Rudolf Kaiser van het Statistisches Bundesamt, via de verbindingsofficier in Duitsland).

A.1.4.4. Europa

DUMAS, Developing Urban Management and Safety, Work Package 4 – Accident investigation, Activity 4.6 Final Report, DENCO, Development and Engineering Consultants Ltd, AUTh, Aristotle's University of Thessaloniki, Greece, April 1998

A.1.4.5. Frankrijk

La Sécurité Routière en France, Bilan de l'année 2000, la documentation française

Le fichier national des accidents corporels de la circulation routière en France, Jean Chapelon et Fabrice Loones, Observatoire national interministériel de sécurité routière

A.1.4.6. Nederland

AVV, "Het SAVOG-concept voor de registratie van verkeersongevallen. Het testament", d.d. 27/28 november 2001, 23p.

Berns S. & E. Brühning, "IRTAD Special Report. Definitions and data availability. Compilation and evaluation of A-level roads and hospitalised victims in OECD countries", OECD-RTR, BAST, Germany, juni 1998, 37p.

Blokpoel T., interview met Ton Blokpoel, afdelingshoofd databaseer van de SWOV, dd. 04/04/2002.

Brookhuis K., "Effecten van het gebruik van alcohol, drugs en psychoactieve geneesmiddelen op het functioneren van de mens en de gevolgen daarvan voor het verkeersgedrag", SWOV, Cursus alcohol, drugs, medicijnen en verkeersveiligheid, 21/03/2002.

BVOM, Bureau Verkeershandhaving Openbaar ministerie, <http://www.openbaarministerie.nl/bvom>, dd. 05/04/2002.

Gruis A., mail van Aart Gruis, afdeling BasisGegevens VerkeersVeiligheid van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, dd. 08/04/2002.

Gruis A., mail van Aart Gruis, afdeling BasisGegevens VerkeersVeiligheid van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, dd. 16/04/2002.

Hage A., "Contouren van een nieuw overheidsbeleid ter bestrijding van het gebruik van psychoactieve stoffen in het verkeer", SWOV, Cursus alcohol, drugs, medicijnen en verkeersveiligheid, 21/03/2002.

SWOV, "16.1. Verkeersongevallenregistratie (VOR)", uit: "WISDOM", intern informatiesysteem van de SWOV voor onderzoekers, 2002.

SWOV, "gegevensbronnen", uit: "WISDOM", intern informatiesysteem van de SWOV voor onderzoekers, 2002.

Ter Meulen P., "Methode om drugs- en geneesmiddelengebruikers op te sporen", SWOV, Cursus alcohol, drugs, medicijnen en verkeersveiligheid, 21/03/2002.

van der Sluis J. (ed.), "Traffic Safety Information in South Africa", SWOV, Leidschendam, R-2001-18, 100p.

A.1.4.7. Nieuw Zeeland

Badger S., "The Land Transport Safety Authority's Crash Analysis System", in: "Proceedings of the International Seminar on Road Traffic and Accident Data Needs for the new Century, Vienna, September 2000, Session I", Vienna.

Frith W.J., "Road Safety Data and Analysis in New Zealand", in: "Proceedings of the International Seminar on International Road Traffic Accident Databases, Helsinki, September 1995, Session I", Helsinki, p. 149-160.

Frith W.J., "Road Safety Management in New Zealand", in: "Proceedings of the International Seminar on Road Traffic and Accident Data Needs for the new Century, Vienna, September 2000, Session I", Vienna.

LTSA, 2002, http://www.ltsa.govt.nz/research/annual_statistics_2000/breath_blood_alcohol.html

A.1.4.8. USA

<http://www-nrd.nhtsa.dot.gov/departments/nrd-30/ncsa/MMUCC.html>

<http://www.nhtsa.dot.gov/people/ncsa/TSF96GESOp.html>

National Center for Statistics & Analysis of the National Highway Traffic Safety Administration (NCSA), DOT HS 809 249, June 2000

NCSA, NTSA (United States Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration, Joseph S. Carra, Ph.D., Director

A.1.4.9. Verenigd Koninkrijk

TRL, Police Fatal road accident reports: phase II, R.Minton

Breath Test Statistics, England and Wales 1999, Graham Wilkins and Paul Hayward

Transport Statistics Bulletin, Vehicle Speeds in Great Britain: 2000 Data

Motoring offences and breath test statistics, England and Wales 2000, Margaret Ayres and Paul Hayward

Department of the environment, transport and the regions, Scottish executive, National Assembly for Wales, Road accidents Great Britain 1999 The casualty report, published September 2000

A.1.4.10. Zweden

Bergman, C., Berglund, K., Andersson, L. & Jones, A.W. Ten years experience of evidential breath-alcohol testing in Sweden. National Laboratory of Forensic Science, Linköping, and Department of Forensic Chemistry, University Hospital, Linköping, Sweden.

Sjölander, K. Traffic Safety on three continents: STRADA National information system concerning injuries and accidents within the road transport system. SNRA, Sweden.

Vagverket, 2001. Sectoral report 2000. SNRA, Publication 2001:31E.

<http://www.sika-institute.se/statistikfr.html>

<http://www.vv.se/trafsak/statistik/nationell/index.htm>

Brodin, O. van de Nationale Zweedse politie in een e-mail d.d. 15/11/2002

Lekander, T. van het SNRA in een e-mail d.d. 11/07/2002

A.2. Internationaal kader

In dit hoofdstuk wordt het internationale kader geschetst voor de informatiecycclus⁴¹ van verkeersveiligheidsgegevens. Dit is geen uitvoerige beschrijving van al de verschillende internationale organisaties en instellingen die verkeersveiligheidsdata verzamelen, analyseren of ontsluiten. Het is wel een beschrijving van de randvoorwaarden voor de Belgische praktijk vanuit dit internationale kader.

A.2.1. Internationale databanken

Er bestaan tal van internationale bronnen met betrekking tot verkeersveiligheid. Er zijn de databanken van de Europese Unie (CARE, EuroStat), en andere gegevensbronnen die ook de landen van de EU omvatten (IRTAD, ECMT, IRF, UN-ECE)⁴². Met uitzondering van CARE bevatten deze databanken gegevens die op één of andere manier geaggregeerd zijn. In sommige gevallen is de informatie geharmoniseerd om vergelijking van de waarden tussen verschillende landen mogelijk te maken.

De verschillende internationale instanties die databanken beheren, leggen zich in de eerste plaats toe op het vinden van manieren om al bestaande data vergelijkbaar te maken voor verschillende landen. Richtlijnen voor de standaardisering van de te gebruiken definities of pogingen tot harmonisering van de verzamelmethode zelf in de verschillende landen zijn zeldzaam. De kwaliteit van de aangeleverde data neemt men voor wat ze is.

De belangrijkste (omvangrijkste) databanken met betrekking tot verkeersonveiligheid zijn IRTAD en CARE.

A.2.1.1. IRTAD (International Road Traffic and Accident Database)

Sinds 1988 wordt deze databank beheerd door BAST in Duitsland onder toezicht van het OECD. Deze databank levert internationaal vergelijkbare geaggregeerde gegevens per jaar met betrekking tot letselongevallen in 29 landen. De organisatie stimuleert het gebruik van internationale standaarddefinities en spoort aan tot een verbeterde dataverzameling en datavergelijking.

Zo is bvb. voor alle lidstaten het (gecorrigeerde) aantal 'doden 30 dagen' beschikbaar. Lidstaten werden bij herhaling aangemoedigd om deze 30-dagen limiet voor verkeersslachtoffers te hanteren (ETSC, 2001). In België is dit al de gangbare definitie⁴³. Ook de door IRTAD gehanteerde definitie

⁴¹ Verzamelen – analyseren – ontsluiten, naar analogie met de cirkelgang van de menselijke informatieverwerking: waarnemen, beslissen, handelen (Wildervanck, 1988).

⁴² Een kort overzicht van deze databanken en hun inhoud is te vinden in Brouwer et al. (1999). De ETSC (2001) maakte recent nog een overzicht van alle beschikbare ongevalgegevens voor de EU.

⁴³ Definitie van een dode 30 dagen in België: elke persoon die overleed ter plaatse of voor opname in het ziekenhuis of elke persoon die overleed aan de gevolgen van het ongeval en dit binnen de 30 dagen na de datum van dit ongeval, maar die niet is gestorven ter plaatse of voor opname in het ziekenhuis (BIVV, 2002).

voor een 'ernstig gewonde' persoon – te verstaan als een gekwetste die ter verzorging opgenomen is in het ziekenhuis – is in België al van toepassing⁴⁴, al is daarbij niet duidelijk om welke minimale duur van ziekenhuisopname het moet gaan.

De toegang tot de databank is beperkt tot leden van de organisatie.

A.2.1.2. CARE (Community database on Accidents on the Roads in Europe)

Sinds 1984 worden er op het niveau van de Europese Gemeenschap verschillende maatregelen genomen om het aantal verkeersongevallen te verminderen. Zo besliste de Raad in een Besluit van 30 november 1993 tot de oprichting van een eigen databank voor verkeersongevallen (CARE). Er werd afgezien van een eenvormig registratiesysteem omdat dit aanzienlijke veranderingen zou vergen van de nationale administraties en omdat het een (te) langdurig proces zou worden (Europese Commissie, 1997).

In plaats daarvan werden nationale datasets met hun originele nationale structuur en definities (maar zonder de vertrouwelijke gegevens) geïntegreerd in de CARE database. Het belangrijkste verschil tussen CARE en de meeste andere internationale databanken is dus de hoge graad van desaggregatie aangezien CARE alle data bevat met betrekking tot individuele letselongevallen zoals ze verzameld worden door de lidstaten. De toegang tot de databank is beperkt door de wetgeving ter zake van de nationale overheden (ETSC, 2001).

Lidstaten van de Europese Unie zullen gevolg moeten geven aan de Beslissing van de Raad (93/704/EC) met betrekking tot het tijdig aanleveren van de nationale ongevalldata. Deze richtlijn stelt dat alle lidstaten hun jaarlijkse data moeten overmaken aan CARE voor september van het volgende jaar (Brouwer, 1999). Dit is een belangrijk gegeven voor de Belgische praktijk.

De zogenaamde CARE PLUS-projecten (1 en 2) hebben als doel de vergelijkbaarheid van de gegevens in deze CARE-databank te verbeteren. Daartoe worden de bestaande data geherstructureerd en er worden transformatieregels opgesteld om de oorspronkelijke nationale variabelen om te zetten in Europese of gemeenschappelijke variabelen. Tot op heden zijn er een 50-tal gemeenschappelijke ongevalvariabelen gedefinieerd (Lejeune, 2000).

In de aanbevelingen van het eindverslag van CARE PLUS 2 wordt vermeld dat: "op basis van de ervaring en de resultaten van de CARE PLUS-projecten, een aanbevolen set van door elke lidstaat te verzamelen ongevalvariabelen voor vergelijkingen op Europees niveau zou vastgesteld moeten worden. Deze aanbevolen set zouden lidstaten en toetredende landen kunnen overwegen wanneer ze hun dataregistratieprocedures veranderen of ontwikkelen." (DG TREN E3, 2000). Een dergelijke set met 'door Europa aanbevolen variabelen' is er op dit moment nog niet.

⁴⁴ Definitie van een ernstig gewonde in België: elke persoon die in een verkeersongeval gewond wordt en wiens toestand zodanig is dat een opname voor meer dan 24 uur in het ziekenhuis noodzakelijk is (BIVV, 2002).

A.2.2. Europese projecten

De European Traffic and Safety Council (2001) maakte recent een overzicht van alle beschikbare ongevalgegevens voor de EU. In dit rapport worden verder ook de gegevensbehoeften op Europees vlak op een rij gezet. De noden van de EU reflecteren (uiteeraard) de bevoegdheden van Europa met betrekking tot verkeersveiligheid. Die situeren zich vooral op het vlak van de veiligheid van voertuigen. Daarnaast heeft de Europese Commissie ook de plicht een Europese verkeersveiligheidsstrategie te ontwikkelen, in gedeelde verantwoordelijkheid met de lidstaten. Tenslotte zijn er ook de bevoegdheden met betrekking tot het rijbewijs.

De gegevensbehoefte op Europees niveau op het vlak van verkeersveiligheid wordt ook weerspiegeld in verschillende Europese onderzoeksprojecten.

A.2.2.1. CARE PLUS-project

cfr. Supra

A.2.2.2. STAIRS (Standardisation of Accident and Injury Registration System)

Het uiteindelijke doel van dit project dat gefinancierd werd door de Europese Commissie in haar Vierde Kaderprogramma, is het opmaken van een set van richtlijnen voor het verzamelen van gegevens van letselongevallen uit diepteanalyse. Die gegevens kunnen bijdragen in de besluitvorming rond botsingbestendigheid van voertuigen en zij moeten meteen ook het meten van de effectiviteit van veiligheidsmaatregelen mogelijk maken (Ross, 1998).

Het gaat dus om gegevens die alle fasen van een ongeval – precrash, crash en postcrash – op een zeer gedetailleerde manier beschrijven. Bijgevolg zal het aantal beschreven cases eerder beperkt zijn. Crash en postcrash data zijn vooral belangrijk voor de analyse van voertuigschade en menselijke letsels, en dus voor de regelgeving die de gevolgen van een ongeval probeert te beperken. Precrash data zijn vooral van belang om de oorzaken van ongevallen te duiden om tot efficiënte preventieve verkeersveiligheidsmaatregelen te komen.

Het STAIRS-project werd uitgevoerd door organisaties in Frankrijk, Duitsland en het Verenigd Koninkrijk. Dit zijn landen met een sterke traditie op het vlak van 'in-depth'-onderzoek van verkeersongevallen. Er werden goede vorderingen gemaakt voor het definiëren van de essentiële elementen van een dergelijke Europese databank⁴⁵ en de bijhorende statistische correctiefactoren, maar het systeem is nog lang niet operationeel. (ETSC, 2001). Men stuit nu o.m. op de Europese regelgeving met betrekking tot gegevensuitwisseling en op nationale verschillen inzake post-mortem onderzoek. Bovendien maakt een groter engagement van de Europese Unie in Genève de link van verdere harmoniseringactiviteiten met het bredere internationale kader noodzakelijk (Thomas, 2000).

Tot op heden worden dergelijke zeer gedetailleerde ongevalgegevens in België niet verzameld, maar de behoefte eraan werd recent wel onderkend. In het verslag van het begeleidingscomité aan het bestuurscomité van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid geeft het begeleidingscomité de

⁴⁵ Een gedetailleerd overzicht is te vinden in Ross et al, 1998.

aanbeveling: “een onafhankelijk orgaan in het stellen voor het onderzoek naar verkeersongevallen ... dat de opdracht zou krijgen bepaalde ongevallen te analyseren teneinde te bepalen hoe het ongeval plaatsvond, waarom het plaatsvond en welke maatregelen moeten worden genomen om te vermijden dat een gelijkaardig ongeval in de toekomst kan worden vermeden, of om te bepalen hoe de gevolgen van een dergelijk ongeval kunnen worden ingeperkt” (SGVV, 2002).

In het buitenland bestaan ‘in-depth’-onderzoeksteams meestal uit medische en technische experts en specialisten van de politie (Thomas, 2000). Of en in hoeverre dergelijk onderzoek in België een politionele bevoegdheid zal worden, valt nog af te wachten. Duidelijk is wel dat de ervaring en het verrichte onderzoek in het STAIRS-project een belangrijke inspiratiebron moet zijn⁴⁶.

A.2.2.2. GALILEO (Europees Satellietnavigatiesysteem)

In de marge wordt hier ook nog melding gemaakt van het GALILEO⁴⁷-project van de Europese Unie. Dit project heeft geen directe doelstelling op het vlak van verkeersveiligheid, maar het kan in de toekomst kansen bieden voor het verbeteren van de registratie van de locatie bij verkeersongevallen.

Wereldwijd wordt er immers gezocht naar manieren om de kwaliteit van geregistreerde gegevens te verbeteren en tegelijkertijd de taak van politieagenten eenvoudiger te maken. Daarbij wordt steeds vaker geëxperimenteerd met geavanceerde technieken zoals draagbare computers, handcomputers, en het gebruik van geografische informatiesystemen. Satellietnavigatiesystemen worden ingezet voor de registratie van de locatie van verkeersongevallen (Maurer, 1999).

Op dit ogenblik zijn de satellieten van het Global Positioning System (GPS) van de USA en het Global Navigation Satellite System (GLONASS) van Rusland beperkt beschikbaar voor civiel gebruik, elk met hun eigen mogelijkheden en beperkingen. De nauwkeurigheid en gebruiksvriendelijkheid van registratiesystemen die gebruik maken van deze satellietnavigatie laten vooralsnog te wensen over. Het duurt doorgaans nog (te) lang voor de positie t.o.v. de satellieten vastgelegd kan worden, en de plaatsbepaling blijkt niet altijd exact genoeg, zeker niet in een dicht bebouwde omgeving (Maurer, 1999).

In december 1994 besliste de Europese Unie, de ESA en Eurocontrol een Europees satellietnavigatiesysteem op te zetten, GALILEO genaamd. De constellatie zal zeer gelijken op de bestaande systemen, maar het beheer en gebruik is bedoeld voor burgerlijke i.p.v. militaire overheden. De eerste Galileo-satellieten zullen in 2004 gelanceerd worden. Tegen 2006 zal het aantal satellieten voldoende zijn om locatiebepalingen mogelijk te maken. Het volledige systeem met 30 satellieten zal echter ten vroegste in 2008 operationeel zijn (Khoo & Luk, 2002; EU, 2002).

Naar verwachting zal de nauwkeurigheid van een plaatsbepaling voor één punt minder dan 10 meter bedragen, en zullen de controlediensten van GALILEO gebruikers binnen 6 seconden kunnen waarschuwen van een mislukte poging tot verbinding met een satelliet.

De integratie van dergelijke geavanceerde technieken in het ongevallenregistratiesysteem van de politie is niet vanzelfsprekend. Niet alleen heeft het systeem zelf zijn beperkingen, maar de nodige hardware en software dient ook ontwikkeld en ter beschikking gesteld te worden, en de man of vrouw op het terrein moet opgeleid worden.

⁴⁶ Het webadres van dit project is: <http://www.vsrc.org.uk/stairs/index.htm>

⁴⁷ Het webadres van dit project is: <http://www.galileo-pgm.org>

A.2.3. Besluit

Op internationaal niveau zijn er geen strikte regels voor de nationale praktijk betreffende gegevensverzameling en verwerking van verkeersveiligheidsgegevens, behalve de Europese richtlijn die stelt dat de lidstaten hun jaarlijkse ongevalldata aan de Europese CARE-databank dienen aan te leveren voor september van het volgende jaar.

De door IRTAD aanbevolen definitie van een verkeersdode 'binnen dertig dagen' wordt in België al gehanteerd.

Het nog op te starten 'in-depth'-onderzoek van ongevallen in België kan geïnspireerd worden door het Europese STAIRS-project.

Het GALILEO-project biedt mogelijkheden voor een verbeterde toepassing van satellietnavigatiesystemen bij de plaatsbepaling van ongevallen. Het systeem zal echter pas ten vroegste in 2008 helemaal operationeel zijn. De integratie van dergelijke geavanceerde technieken in het ongevallenregistratiesysteem van de politie is ook niet vanzelfsprekend.

A.2.4. Bronnen

BIVV, <http://www.bivv.be/nl/22stats.htm>, 2002

Brouwer M., F. Poppe, T. Blokpoel & V. Kars, "CRASH – Community Road Accident System Homepage", SWOV, R-1999-22, Leidschendam, 1999, 107 p.

Brühning E. & S. Berns, "IRTAD Special Report – Definitions and data availability. Compilation and evaluation of A-level roads and hospitalised victims in OECD countries. Accident and Injury Definitions.", OECD – RTR, BASt, Germany, juni 1998, 37p.

DG TREN E3, "CARE PLUS 2. Volume 1, Final Report", Europese Commissie, maart 2000, 40p.

ETSC, "EU Transport Accident, Incident and Casualty Databases: Current Status and Future Needs", Brussel, 2001, 26 p.

EU, "Galileo: Yes, at last!", DN: IP/02/478 d.d. 26.03.2002, Brussel, [http://www.europa.eu.int/rapid/start/cgi/questen.ksh?p_action.gettxt=gt&doc=IP/02/478\[0\]AGED&lg=EN](http://www.europa.eu.int/rapid/start/cgi/questen.ksh?p_action.gettxt=gt&doc=IP/02/478[0]AGED&lg=EN)

Europese Commissie, "CARE. On progress with the project and its future prospects", COM(97) 238 final, Brussels, 26.05.1997, 16p.

Khoo V.H.S. & J.Y.K. Luk, "GPS technology and enhancement positioning developments: application to road transport in Signapore", in: "Road & Transport Research", vol 11, No 3, September 2002, AARB Transport Research Ltd, Australia, p.34 – 46.

Lejeune P., "CARE PLUS Project", in: "Proceedings of the International Seminar on Road Traffic and Accident Data Needs for the new Century, Vienna, September 2000, Session I", Vienna, p. 131-138.

Maurer P., "Safety data and modelling. A worldwide uniform system to register locations of traffic accidents – only a vision?", in: "VTI konferens 13A part1, Proceedings of the 10th International

Conference on Traffic Safety on two Continents, Malmö, 20th to 22th September 1999”, Zweden, p.111-127.

Ross R., et al, “An approach to the standardisation of accident and injury registration systems (STAIRS) in Europe”, in: “Proceedings of the 16th international technical conference on the enhanced safety of vehicles, held windsor, Ontario, Canada, 31 may – 4 june 1998, Volume 2 1998/10”, Washington, p. 1298-1305.

Ross R., G. Vallet, P. Thomas & D. Otte, “Values and variables for: the STAIRS project. Work Package 1.ii”, DGVII – European Commission under the 4th Framework Programme, version 10 – november 1998, 103 p.

SGVV, “Verslag van het begeleidingscomité van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid aan het Bestuurscomité”, in: “Openbare zittingsdag van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid, 25/02/2002”, Brussel, 17 p.

Thomas P., “STAIRS and future developments in EU crash and injury data provision”, in: “Proceedings of the International Seminar on Road Traffic and Accident Data Needs for the new Century, Vienna, September 2000, Session III”, Vienna, p. 22-29.

Wildervanck C., “Inleiding in de sociale verkeerskunde”, Dick Coutinho, Muiderberg, 1988, 110 p.

A.3. Behoeftenanalyse

A.3.1. Aanpak

A.3.1.1. Wat

In dit deel van het onderzoek wordt een antwoord gezocht op vragen als: welke data worden reeds gebruikt en over welke data zouden (potentiële) gebruikers graag beschikken in de toekomst? Welke analyses voeren zij uit of wensen zij uit te kunnen voeren? Welke zijn de prioriteiten? Wat is de motivatie? Dit alles teneinde een nieuwe gestructureerde databank voor verkeersveiligheidsgegevens op te stellen.

A.3.1.2. Wie

Verschillende instanties en personen zijn betrokken bij het verzamelen, verwerken en analyseren van de gegevens uit het verkeersongevallenformulier (VOF) en de politiestatistieken inzake verkeer. Het verzamelen van gegevens gebeurt door de politie. Ook bij het verwerken van de gegevens is de politie de belangrijkste actor, naast het NIS en justitie (doden 30 dagen). Het analyseren van de gegevens gebeurt door tal van eindgebruikers. Eenieder heeft daarbij zijn eigen doelstellingen en dus zijn eigen specifieke behoeften aan bepaalde gegevens.

De potentiële eindgebruikers kunnen we in 5 sectoren clusteren:

1. politie: alle mogelijke diensten van federale en lokale politie
2. overheid: beleidsmensen, overheidsdiensten en administraties die in meerdere of mindere mate betrokken zijn bij het verkeersveiligheidsbeleid, maar die niet tot politie of wegbeheerders gerekend kunnen worden
3. wegbeheer: diensten van gewesten, provincies en gemeenten, bevoegd voor het beheer van het wegennet
4. onderzoek: organisaties, instellingen, bedrijven die onderzoek verrichten inzake verkeersveiligheid
5. verenigingen: zeer heterogene groep van organisaties, diensten, verenigingen die specifieke belangen van bepaalde groepen of sectoren behartigen, onder meer op het vlak van verkeersveiligheid, bvb. voetgangersbond, BTTB, FEBIAC, BVVO, SERV, vervoersmaatschappijen,...

A.3.1.3. Hoe

Om de diverse behoeften van deze eindgebruikers in kaart te brengen, werd de zogenaamde Delphi-methode gehanteerd. In eerste instantie zijn vertegenwoordigers van alle gebruikersgroepen bevroegd aan de hand van een schriftelijke enquête. Vervolgens zijn in een groeps gesprek per sector de noden van elke sector apart scherp gesteld. Tot slot werden in een groeps gesprek met vertegenwoordigers

van alle sectoren de verschillende behoeften met elkaar geconfronteerd. Op basis daarvan werden tot besluit de gewenste toekomstige ontwikkelingen in kaart gebracht, en werd een voorstel van gestructureerde nomenclatuur voor variabelen opgemaakt.

A.3.2. Schriftelijke enquête

Eind juni 2002 werd naar vertegenwoordigers van alle sectoren een schriftelijke enquête gestuurd in twee delen⁴⁸. Deel 1 betrof de gegevens van het verkeersongevallenformulier. Deel 2 van de vragenlijst handelde over de politiestatistiek inzake verkeer.

In totaal werden 298 enquêtes verstuurd. Er werd aan de geadresseerde ook steeds gevraagd de vragenlijst door te geven aan 1 of meerdere anderen binnen de organisatie, indien hij zelf de enquête niet wenste in te vullen. De respondent kreeg de gelegenheid zelf aan te geven in welke groep hij ingedeeld diende te worden. Er kwamen in eerste instantie 127 reacties op onze enquête met betrekking tot ongevallen en 131 reacties met betrekking tot politieactiviteiten. De verdeling volgens de verschillende sectoren ziet er als volgt uit:

	Aantal vragenlijsten verstuurd			Aantal ontvangen antwoorden ongevallen			Aantal ontvangen antwoorden handhaving		
	Fed.	Lok.	Ander*	Fed.	Lok.	Onbek.	Fed.	Lok.	Onbek.
Politie	111 (+25 à 30)			70			71		
	17 (+25 à 30)**	76	18	49	15	6	47 (+4)***	20	0
Overheid	69			16 (+5)***			16 (+5)***		
Wegbeheer	55			7 (+2)***			5 (+4)***		
Onderzoek	26			11 (+5)***			7 (+9)***		
Verenigingen	30			8 (+3)***			6 (+5)***		
Totaal	298 (+25)**			112 (+15)***			104 (+27)***		

* Ander: Politieparketten: 14, politierechtbanken: 2, Min. Binnenlandse Zaken SAT: 1, DAVC: 1

** 1 persoon van de federale verkeerspolitie stuurde de enquête naar meer dan 25 mensen verder

*** Wel een reactie, geen ingevulde vragenlijst

Om een betere respons te bekomen en de non-respons verder in kaart te brengen, werd in de loop van september 2002 beslist een aantal sleutelfiguren uit de verschillende groepen die in eerste instantie niet reageerden, telefonisch opnieuw te contacteren.

⁴⁸ Zie bijlage 7 : Vragenlijst behoeftenanalyse

Daarbij werd rekening gehouden met de spreiding van de verschillende soorten groepen, diensten of beleidsniveaus per sector. Er werd gevraagd of de organisatie gebruik maakt van of behoefte heeft aan verkeersveiligheidsgegevens. Indien dit bevestigd werd, is gevraagd of de enquête een tweede maal mocht opgestuurd worden en of men deze alsnog wilde invullen.

	Opnieuw gecontacteerd	Opnieuw vragenlijst gestuurd	Aantal ontvangen antwoorden ongevallen	Aantal ontvangen antwoorden handhaving
Politie (lokale)	1*	1*	0	0
Overheid	17	6	3	3
Wegbeheer	14	8	2	1
Onderzoek	4	2	2	1
Verenigingen	8	6	3	3
Totaal	44	23	10	8

* Deze persoon werd gevraagd de 10 leden van de Vaste Commissie van de Lokale Politie die nog niet geantwoord hadden, te contacteren. Er bleek echter geen bereidheid tot het invullen van de vragenlijst.

De personen die opnieuw gecontacteerd werden voor de enquête waren niet altijd bereid om alsnog een vragenlijst in te vullen. Soms bleek de hele problematiek niet van toepassing voor hun organisatie of voor henzelf. In dat laatste geval kon de vragenlijst vaak wel doorgestuurd worden naar iemand anders binnen de organisatie waarvan de contactpersoon vermoedde dat het die persoon zou interesseren. Een aantal keren werd ook 'tijdsgebrek' als verklarend element aangehaald, en het feit dat het om een zeer omvangrijke enquête ging.

A.3.2.1. Verkeersongevallenregistratie

Het eerste stuk van de enquête met betrekking tot de verkeersongevallenregistratie bestond uit twee onderdelen. In het eerste deel van de vragenlijst werden de verschillende elementen van het verkeersongevallenformulier opgesomd. Aan de respondent werd gevraagd voor elk element aan te geven:

- of het desbetreffende element op dit moment gebruikt werd in de eigen organisatie of dienst,
- of de variabele in de toekomst gebruikt zou worden zoals die nu beschikbaar is,
- of de variabele in de toekomst gebruikt zou worden onder bepaalde voorwaarden, zoals een betere registratie, of een andere manier van registreren, of een andere categorie-indeling, enz.

Daarbij kon door middel van een cijfer meteen ook het relatieve belang van elke variabele aangegeven worden.

In het tweede deel van de vragenlijst werd door middel van open vragen gepeild naar de behoefte aan bijkomende gegevens met betrekking tot de betrokkenen, de voertuigen, de omgeving en het ongeval

voor wat betreft de letselgevallen, en naar de behoefte aan gegevens in verband met ongevallen met uitsluitend materiële schade.

De respons verschilt sterk naargelang de sector. Ondanks het beperkte aantal terug ontvangen enquêtes uit sommige sectoren, was de respons inhoudelijk goed te noemen.

A.3.2.2. Handhavingsstatistieken inzake verkeer

In het tweede gedeelte van de schriftelijke enquête werd de behoefte aan politiestatistieken inzake verkeer bevestigd, enerzijds de statistieken inzake de activiteiten van de politiediensten (inzet personeel, tijd en middelen) en anderzijds de statistieken met betrekking tot de vaststellingen (aantal en aard van verkeersinbreuken).

In de eerste plaats dienden de respondenten aan te duiden welke variabelen van politieactiviteiten zij nodig achtten om een nuttige analyse van cijfergegevens mogelijk te maken. Wat de verkeersinbreuken betreft, diende men eerst aan te geven welke algemene speerpunten (thema's van verkeersinbreuken) voor zijn/haar organisatie al dan niet in de politiestatistieken aan bod moeten komen en vervolgens werd gepeild naar de concrete invulling van die speerpunten, met name naar welke specifieke variabelen men nodig dan wel niet nodig heeft voor analyse.

Aangezien er – in tegenstelling tot voor de verkeersongevallen – nog geen nationaal registratiesysteem bestaat voor politiestatistieken inzake verkeer en bijgevolg niet iedereen direct kan bepalen wat zijn/haar noden zijn op dit gebied, werd naast de antwoordopties 'niet nodig' (0) en 'nodig' (1) tevens een antwoordoptie 'weet niet' (2) voorzien. Bij de politieactiviteiten en de speerpunten verkeersinbreuken werd tevens plaats voorzien voor bijkomende gewenste gegevens.

Aansluitend werd door middel van een open vraag gepeild naar de behoefte aan nog andere bijkomende gegevens met betrekking tot politiestatistieken. Hier werd ook plaats open gelaten voor eventuele opmerkingen.

Net als bij de verkeersongevallenstatistieken verschilt de respons sterk naargelang de sector.

A.3.3. Gesprek per sector

53 personen schreven zich in voor deelname aan één of meerdere gespreksrondes. Niet iedereen kwam opdagen.

	Aantal ingeschreven	Aantal aanwezig
Politie	25	24
Overheid	16	9
Wegbeheer	9	6
Onderzoek	13	9
Verenigingen	13	8

Tijdens de groepsgesprekken werd in elke groep de respons op de schriftelijke enquête toegelicht alsook het resultaat van de bevraging per sector.

A.3.3.1. Verkeersongevallenregistratie

Voor het deel ongevallenregistratie werden er na presentatie van de resultaten een aantal discussiepunten aangereikt, waarbij het de bedoeling was tot een gezamenlijk standpunt te komen voor de groep in kwestie, of toch op zijn minst alle argumenten op een rij gezet te krijgen.

Behandelde discussiepunten per sector:

- Politie:
 - afdwingen invullen VOF
 - de schets
 - plaats van het ongeval
 - registratie van ongevallen met uitsluitend materiële schade
- Overheid:
 - toegankelijkheid, beschikbaarheid en kwaliteit van gegevens
 - de schets
 - de plaats van het ongeval
 - registratie van ongevallen met uitsluitend materiële schade
- Wegbeheer:
 - toegankelijkheid, beschikbaarheid en kwaliteit van gegevens
 - de schets
 - de plaats van het ongeval
 - registratie van ongevallen met uitsluitend materiële schade
- Onderzoek:
 - toegankelijkheid, beschikbaarheid en kwaliteit van gegevens
 - de schets
 - registratie van ongevallen met uitsluitend materiële schade
 - de plaats van het ongeval
- Verenigingen:
 - gebruik, toegankelijkheid, beschikbaarheid en kwaliteit van gegevens
 - de schets
 - registratie van ongevallen met uitsluitend materiële schade
 - de plaats van het ongeval

A.3.3.2. Handhavingsstatistieken inzake verkeer

Tijdens de groepsgesprekken per sector werden de resultaten van de enquête handhavingsstatistieken inzake verkeer voorgesteld. Nadien konden de respondenten hierover hun opmerkingen kwijt en werd nagegaan in welke mate men überhaupt behoefte heeft aan deze gegevens en wat het nut ervan is voor de verschillende sectoren.

A.3.4. Confrontatie

Iedereen die aanwezig was tijdens de groepsgesprekken per sector kon zich inschrijven voor het confrontatiegesprek waarin de behoeften van de verschillende groepen tegenover elkaar geplaatst zouden worden. In totaal schreven 36 geïnteresseerden zich in. 24 personen waren aanwezig op de dag van de vergadering.

Op basis van de resultaten van de enquêtes en de groepsgesprekken per sector werd een eerste voorstel uitgewerkt van een gestructureerde lijst van verkeersongevallenvariabelen (VOF) en van politievariabelen inzake verkeer⁴⁹. Deze lijst met variabelen werd bij de uitnodiging voor het confrontatiegesprek gevoegd. Al de variabelen met hun opmerkingen en al de in de loop van het proces bijkomend geformuleerde behoeften werden door de onderzoekers vooraf ingedeeld in drie categorieën: behouden, nog ter discussie of geschrapt. Dit gebeurde aan de hand van volgende criteria:

<u>Behouden</u>	<u>Ter discussie</u>	<u>Geschrapt</u>
Beschikbaar in PV	Beschikbaar bij politie buiten PV	Beschikbaar buiten politie
Gevraagd in de Staten Generaal	Er is consensus m.b.t. behoefte	Geen deel politietaak
	Op termijn technisch haalbaar	Op termijn niet haalbaar
	Genereert administratieve werklust	In strijd met wetgeving privacy
		Objectief niet vaststelbaar

De 'behouden' elementen werden vervolgens geplaatst in het niveau waarop ze beschikbaar moeten zijn:

- **Terrein:** dit is het niveau waarop de data in de gegevensbank ingegeven kunnen worden. Op dit niveau zal men uiteraard ook zijn eigen ingegeven data kunnen raadplegen.
- **Centraal:** dit is het niveau waarop de data centraal verzameld zullen worden door en voor de politiediensten.
- **Publiek:** dit is het niveau waarop de data beschikbaar gesteld worden aan het brede publiek.

⁴⁹ Zie bijlage 8 : Overzicht van variabelen voor het confrontatiegesprek

Op centraal niveau zijn er **verplichte** en **niet-verplichte** elementen gedefinieerd. De verplichte elementen van het centrale niveau zullen automatisch ook verplicht in te vullen zijn op het niveau van het terrein. De niet-verplichte elementen van het centrale niveau kunnen op het niveau van het terrein op hun beurt niet-verplicht zijn, of juist wél verplicht, afhankelijk van het beleid op het terrein ter zake. Zo kan men bvb. op het terrein beslissen of men de gegevens met betrekking tot ongevallen met uitsluitend materiële schade al dan niet zal verzamelen in deze databank. De mogelijkheid om dit te doen wordt voorzien in dit systeem, maar het is geen verplichting opgelegd vanuit het centrale niveau. De verplichte elementen van het centrale niveau die publiek gemaakt worden, zullen voor de eindgebruikers bruikbare informatie opleveren.

De elementen die na deze eerste toetsing nog **ter discussie** overbleven, werden op de confrontatie van de verschillende gebruikersgroepen voorgelegd aan de deelnemers, in de hoop ze te kunnen categoriseren bij één van de twee andere categorieën.

Van de **behouden** en **geschrapte** elementen werden die variabelen op de confrontatie besproken, waarvoor bij aanvang van de vergadering schriftelijk opmerkingen geformuleerd werden.

A.3.4.1. Variabelen verkeersongevallen

A.3.4.1.1. Variabelen ter discussie

- Motief van de verplaatsing: er wordt besloten dit element te schrappen. Er is geen echte behoefte, en er zijn problemen met de nauwkeurigheid en de betrouwbaarheid.
- Titularis voertuig: er wordt besloten deze variabele te behouden indien dit automatisch gegenereerd kan worden uit de informatie van DIV.
- Belading conform CMR: zowel het element CMR als het element 'overlading' worden geschrappt wegens technisch niet haalbaar.
- Snelheid: snelheid als oorzaak van het ongeval wordt geschrappt. Er zijn te veel technische bezwaren, en het zou de waarde van de andere ongevalsoorzaken in het gedrang brengen.
- Oorzaak controleverlies over het stuur: de oorzaak van het controleverlies over het stuur zal niet verder gespecificeerd moeten worden, omwille van de geringe betrouwbaarheid en het feit dat het dit niet objectief vast te stellen is.
- Beweging na de aanrijding: algemeen wordt de relevantie van dit gegeven betwijfeld. Het element wordt dan ook geschrappt wegens niet relevant en geen behoefte.
- Zichtafstand weggebruiker: onderdelen van dit element komen al elders in het VOF aan bod. Het is objectief niet altijd waarneembaar. Infrastructurele tekortkomingen zullen bij diepgaand analyseonderzoek door de wegbeheerder wel achterhaald worden. Dit element wordt dus geschrappt, wegens niet haalbaar.

A.3.4.1.2. Geschrapte of behouden variabelen met schriftelijke opmerkingen

Naast enkele algemene opmerkingen met betrekking tot werklust en de gehanteerde criteria en enkele algemene vragen, werden enkele bijkomende discussiepunten behandeld:

Het geschrapte 'herkomst en bestemming' zou een input kunnen geven aan verkeersmodellen. Dit element werd eerder geschrapt omwille van een te zware belasting. Er bestaan bovendien andere en betere bronnen voor de opbouw van verkeersmodellen, zoals het onderzoek naar verplaatsingsgedrag.

Er worden vraagtekens geplaatst bij het behouden 'nabijheid van bijzondere plaatsen van invloed op het ongeval'. De definiëring van zowel 'invloed' als 'nabijheid' is hier een probleem. Bovendien kan dit bij analyse in een GIS, eenvoudig afgeleid worden. Bijgevolg wordt dit element geschrapt.

Bij de 'aard van de verwondingen' blijkt het onderscheid tussen licht of zwaar gewond een probleem. De ernst van de verwondingen zou beter naar boven kunnen komen in ziekenhuisgegevens. In de bepaling van de attribuutwaarden dient men rekening te houden met een zo goed mogelijk vaststelbaar criterium op het terrein.

Veiligheidsuitrusting van de inzittenden: het is erg moeilijk vast te stellen of een betrokkene zijn gordel droeg. Betrokkenen verklaren gewoonlijk allemaal dat dat het geval was. De betrouwbaarheid van dit gegeven is dus gering. Het zou beter zijn dergelijke gegevens te verzamelen door middel van diepgaand projectmatig onderzoek. Of een betrokkene al dan niet een helm droeg, kan eenvoudiger afgeleid worden, en wordt behouden.

Informatie met betrekking tot remsporen is niet relevant. De aanwezigheid, aard en lengte van remsporen hangt zo nauw samen met voertuigkarakteristieken, dat daar (voor een leek) meestal niets zinvols uit af te leiden valt. Bovendien zijn steeds meer voertuigen uitgerust met ABS, en dan ontbreekt elk spoor.

Voor het verzamelen van het element 'vervoer voor eigen rekening of voor rekening van derden' ontbreekt elke relevantie. Ook dit wordt geschrapt.

Respect rij- en rusttijden bezoldigd vervoer: hierover kan de verbalisant geen uitspraak doen, dat is de taak van de rechtbank. Dit element wordt geschrapt, maar er blijft de mogelijkheid om gegevens hierover te weten te komen via de handhavingsstatistieken, indien er een pv wordt opgesteld.

A.3.4.2. Variabelen handhaving

De gegevens met betrekking tot de politiestatistieken inzake verkeer kunnen ingedeeld worden in 3 entiteiten:

- **VERBALISATIEVARIABLEN:** vervolgings-, overtredingsvariabelen en personificatie. Bij elke onderschepte verkeersinbreuk zal een selectie van deze variabelen zeker gevat worden.
- **ACTIEVARIABLEN:** onderscheid repressieve – preventieve gerichte actie. Deze variabelen dienen enkel gevat te worden bij gerichte controles of bij georganiseerde preventieve acties. Een probleem stelt zich bij de exacte definiëring van een gerichte controle.
- **SPEERPUNTVARIABLEN:** Dit betreft de specifieke variabelen binnen een speerpunt, die bijkomend gevat dienen te worden.

A.3.4.2.1. Variabelen ter discussie

- Plaats van de gerichte controle: dit element wordt behouden aangezien de registratie technisch haalbaar is via koppeling met het pv aan de hand van een unieke code van de gerichte controle.
- Type preventieve actie: dit element wordt behouden, want recupereerbaar (PPP: planification des prestations du personnel).
- Definitie gerichte controle: Deze definitie is gekoppeld aan de organisatie.

A.3.4.2.2. Geschrapte of behouden variabelen met schriftelijke opmerkingen

Met betrekking tot het aantal controle-uren en manuren bij de politieactiviteiten wijst men erop dat deze data te genereren zijn uit de "PPP" of ISLP-ADMIN applicatie. Het is inderdaad de bedoeling zo geïntegreerd mogelijk te werken met zoveel mogelijk koppelingen tussen bestaande databestanden.

Er wordt gemeld dat men bij verkeersongevallen niet systematisch een pv opstelt voor een verkeersovertreding. Het parket bepaalt of men verder ingaat op de overtreding. De variabelen 'aantal overtredingen bij ongeval met lichamelijk letsel / stoffelijke schade' worden toch behouden en zullen zich dus beperken tot die ongevallen waarbij wel een pv voor de overtreding opgesteld is.

Tenslotte wijst iemand op het belang van het bijhouden van het aantal gecontroleerde, gestopte en gepasseerde voertuigen bij gerichte controles. Dit wordt enkel weerhouden voor de snelheidscontroles waarbij deze variabelen automatisch bijgehouden worden (aantal gecontroleerd = aantal gepasseerd). Bij alcohol- en drugscontroles heeft men wel een indicatie van het aantal gecontroleerde voertuigen uit het aantal opgelegde ademtesten en het aantal opgelegde gestandaardiseerde drugstestbatterijen, doch dit is niet sluitend. Voor andere controles kan men in de toekomst eventueel werken met lussen op het wegdek om het aantal gepasseerde voertuigen te bepalen. Wanneer dit niet op een dergelijke geautomatiseerde manier geteld kan worden, leidt het bijhouden van deze gegevens tot administratieve overlast.

A.3.5. Usergroep attribuutwaarden

Alle deelnemers van het confrontatiegesprek werden uitgenodigd deel uit te maken van de 'usergroep attribuutwaarden'. 15 personen schreven zich in. Daarnaast werden ook specialisten met betrekking tot Feedis en ISLP gevraagd deze sessie bij te wonen. Dit om van in het begin een zo groot mogelijke aansluiting met de bestaande systemen te realiseren.

De lijst met te inventariseren variabelen na het confrontatiegesprek, werd door de onderzoekers verder uitgewerkt tot een codeboek voor verkeersongevallengegevens en handhavingsgegevens inzake verkeer. Een eerste voorstel van codeboek met een specificatie van de attribuutwaarden voor de verschillende variabelen werd daarna voorgelegd aan een groep van experts in de 'usergroep attribuutwaarden'.

Tijdens deze vergadering werden ook alle nieuwe elementen t.o.v. het huidige VOF en alle gewijzigde variabelen in detail besproken, en werd voor elk van de elementen een standpunt geformuleerd.

A.3.6. Bijkomende behoeften inzake zwaar vervoer en ADR

In juni 2003 werd op initiatief van Minister Onkelinx belast met Mobiliteit en Vervoer een overlegronde (stand van zaken, raakpunten, verschilpunten, geïntegreerd karakter, knelpunten,...) georganiseerd rond de verkeersveiligheidsindicatoren van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid bij het BIVV en de Agora-projecten "Exploitatie van gegevens inzake verkeersveiligheid" bij de Federale Politie en "Oprichting van een centrale databank voor veroordelingen bij de Directie Controle" bij het DG Vervoer te Land⁵⁰.

Tijdens deze vergadering bleek het wenselijk de integratie tussen beide Agora-projecten te bevorderen door de afstemming van de codeboeken. Naar aanleiding hiervan gaf de onderzoeksgroep van het Agora-project "Oprichting van een centrale databank voor veroordelingen bij de directie controle" concreet aan welke bijkomende variabelen interessant zouden zijn vanuit het perspectief van de controle op het wegvervoer van personen en goederen.

Er werd tevens afgesproken dat het BIVV en de Dienst Controle van DG Vervoer te Land mekaar zouden ontmoeten teneinde de op heden beschikbare gegevens inzake zwaar vervoer en ADR te bespreken. De bedoeling was om na te gaan of er een afstemming tussen de toekomstige politiestatistieken – de registratie die ontwikkeld wordt in het kader van de Agora-projecten – en de statistieken van de FOD kan bereikt worden. Deze vergadering vond plaats op 03 juli 2003⁵¹.

Uit de voorstelling van de huidige registratie door de Dienst Controle bleek dat de cijfergegevens die tot op heden aangeleverd worden door de politie niet toelaten de statistieken gevraagd door de Europese Commissie aan te vullen⁵². Aansluitend werd gevraagd om in het kader van dit Agora-project na te gaan in hoeverre de gevraagde gegevens van het controlerapport automatisch uit de pv-registratie (ISLP-Feedis) kunnen gehaald worden. Daarnaast bleek dat de Dienst Controle een andere definitie van zwaar vervoer hanteert, namelijk +3,5 ton, terwijl de politie als definitie +7,5 ton gebruikt. Daarom werd voorgesteld dat de Dienst Controle met ingang van januari 2004 een categorie +7,5 ton zou toevoegen zodat de cijfers van politie en de Dienst Controle samengevoegd kunnen worden. In het kader van dit Agora-project zou dezelfde indeling gebruikt moeten worden.

⁵⁰ Bijlage 9 :verslag van de vergadering dd. 23 juni 2003

⁵¹ Bijlage 10 : verslag van de vergadering dd. 3 juli 2003

⁵² Bij de Directie Controle worden maandelijks en jaarlijkse rapporten gemaakt inzake het vervoer van zaken en het personenvervoer. Het betreft een rapportage van de controleactiviteiten uitgevoerd door de ambtenaren van deze directie. Voor de variabelen die gevat worden betreffende de controles op de weg: Zie bijlage 11: "Commissie van de Europese Gemeenschappen: C(93) 364 def., Brussel 22 februari 1993: Beschikking van de Commissie van 22 februari 1993 tot vaststelling van het standaardschema als bedoeld in artikel 16 van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer: 2000".

Deze statistieken worden gemaakt op basis van een "controlerapport" dat door de controleurs wordt ingevuld (Zie bijlage12: "FOD Mobiliteit en Vervoer, Vervoer te Land, Dienst Wegcontrole: Controlerapport").

De statistieken die door de Dienst ADR verzameld worden, zijn gebaseerd op een controleformulier⁵³ dat door de controleurs van de dienst en door de politie moet ingevuld worden. De verkeerspolitie stuurde ons het huidige ADR-controleformulier door met de vraag de gewenste gegevens te integreren in het codeboek handhaving inzake verkeer.

Voor de onderzoekers van voorliggend onderzoek kwamen deze bijkomende behoeften vrij laat aangezien de inventarisatie van de behoeften⁵⁴ reeds in 2002 werd afgerond en inmiddels de ER-diagramma in voorbereiding waren. Aangezien de Directie van de Nationale Gegevensbank de wens uitte om zoveel mogelijk de integratie van de behoeften zwaar vervoer na te streven werd besloten deze laattijdig geformuleerde behoeften alsnog op te nemen in het onderzoek.

Concreet werden deze behoeften met betrekking tot zwaar vervoer en ADR net als in de oorspronkelijke behoeftenanalyse getoetst aan de verschillende criteria alvorens te besluiten ze al dan niet op te nemen in het codeboek. Alle gewenste variabelen die automatisch uit de pv-registratie gehaald kunnen worden, werden behouden. De variabelen onderhevig aan de bescherming van de privacy werden geschrapt. Wel werd een sleutelvariabele opgenomen die toelaat rechtspersonen te identificeren. Een specifieke behoefte van de Dienst Controle van het DG Vervoer te Land was de vassing en centralisering van persoonsgegevens ten einde gerichte controles in transportbedrijven te kunnen uitvoeren. Enkel op het niveau van de rechtspersoon kan dit opgenomen worden in het codeboek handhaving aangezien deze gegevens niet beschermd worden door de privacy-wetgeving. Alle variabelen die niet bruikbaar zijn voor statistische doeleinden, werden eveneens geschrapt (bvb. aantal gepresterde controle-uren per ingezette persoon). Als basis voor de verdere uitwerking van de bijkomende behoeften zwaar vervoer werd gebruik gemaakt van het codeboek dat binnen het Agora-project "Oprichting van een centrale databank voor veroordelingen bij de directie controle" opgesteld werd.

Een aantal bijkomende behoeften waren louter specificaties van typische zwaar vervoer overtredingen (tachograaf, rij- en rusttijden, ADR, overlading,...). Deze waren met andere woorden reeds in het codeboek opgenomen via de link met de nomenclatuur van de overtredingen.

Teneinde de afstemming tussen het codeboek verkeersongevallen en handhaving te vergroten, werd tenslotte een aantal variabelen op een uniforme wijze in beide codeboeken opgenomen (bvb. soort weggebruiker).

Deze analyse resulteerde in een aangepast codeboek handhaving waarin de behouden bijkomende variabelen opgenomen werden.

⁵³ Bijlage 13: formulier "Koninkrijk België: ADR Controle"

⁵⁴ Er dient opgemerkt dat "zwaar vervoer" deel uitmaakte van de vragenlijsten uit de eerste fase en dat de betrokken partijen de vragenlijsten inzake hadden ontvangen maar op dat moment geen melding hebben gemaakt van deze bijkomende behoeften.

A.3.7. Besluit

Het resultaat van de werkzaamheden in dit onderdeel 'behoefteanalyse' bestaat uit een codeboek met de variabelen en attribuutwaarden met betrekking tot de verkeersongevallen⁵⁵ en een codeboek inzake politieactiviteiten en -vaststellingen⁵⁶. De lijst met alle geschrapte variabelen werd in bijlage⁵⁷ gevoegd.

Op vraag van de projectcoördinator werden de codeboeken ook naar het Frans, het Duits en het Engels vertaald.

⁵⁵ Zie bijlage 14 : codeboek verkeersongevallen

⁵⁶ Zie bijlage 15: codeboek handhaving

⁵⁷ Zie bijlage 16 : lijst van geschrapte variabelen

A.4. SWOT

Een SWOT analyse van het gewenste registratiesysteem werd opgesteld. Een dergelijke analyse is heel effectief om de sterkten en zwakten van een systeem te identificeren (interne analyse) alsook de mogelijkheden/kansen die het biedt en de bedreigingen of obstakels die het efficiënte gebruik ervan kunnen hinderen (externe analyse).

A.4.1. STRENGTH – sterkte

Registratie / verwerking:

- Automatisering van het nieuwe systeem => Nieuw systeem = geautomatiseerd:
- Tegenstrijdige informatie vermijden door bvb. inbouwen interne controles
- Ontbrekende informatie vermijden door het definiëren van verplichte velden
- Schrijffouten vermijden door het invoeren van keuzelijsten
- Vermindering administratieve belasting voor de vatter door de invoering van de eenmalige vating
- Interpretatiefouten uitschakelen door het tot een minimum herleiden van de input

Exploitatie (indien vergelijkbaar met huidig systeem via het NIS)

- Aanwezigheid van filter tussen vatter en eindgebruiker (onder meer voor toezicht naleving wetgeving privacy)

A.4.2. WEAKNESS – zwakte

Registratie / verwerking:

- Bepaling van de plaats
- Procedure voor de registratie van doden 30 dagen
- Link met databank justitie

Exploitatie (indien vergelijkbaar met huidig systeem via het NIS)

- (On)toegankelijkheid van de gegevens: kostprijs / selectieve beschikbaarheid (bvb. PV nr) / gespecialiseerd formaat van aanlevering (gespecialiseerde kennis nodig)
- Termijn waarop de gegevens beschikbaar zijn
- Man op het terrein ziet niet onmiddellijk het nut van het verzamelen van statistisch materiaal
- Beperkt gebruik van de gegevens bij bepaalde potentiële gebruikers

- Het bijstaan van individuele eindgebruikers bij het gebruik en de analyse van ongevalgegevens is geen kerntaak van het NIS, noch van enige andere organisatie. Er is echter wel behoefte aan een dergelijke 'helpdesk', in het bijzonder voor kleine organisaties.

A.4.3. OPPORTUNITIES – kansen

Registratie / verwerking

- Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid: noodzaak tot registreren beleidsmatig verankerd => draagvlak
- FEEDIS en ISLP: systemen in ontwikkeling, waardoor integratie bespoedigd kan worden
- Snellere beschikbaarheid gegevens door automatische registratie
- Aanvulling / verrijking gegevens met gegevens uit andere databanken 'binnen' en 'buiten' politie (datawarehousing) DIV, GOCA, rijksregister, bestand rijbewijzen, justitie, wegbeheer, ziekenhuizen...
- Ontwikkeling van nieuwe technologieën (GPS, Astrid, GSM, GALILEO) => betere plaatsbepaling mogelijk
- Ontwikkeling van gespecialiseerde software voor het opmaken van de schets van het pv => mogelijkheid om automatisch statistische informatie af te leiden. Link met systemen om de schets van het pv op computer te maken?
- Invoering systeem koppelen aan opnieuw opleiden en motiveren van mensen op het terrein, ook met betrekking tot exploitatie / analyse van de gegevens
- Ontwikkeling datawarehouse inzake verkeer

Exploitatie

- Duidelijke behoefte bij diverse gebruikersgroepen aan meer toegankelijke informatie, sneller beschikbaar
- Maatschappelijke interesse in verkeersveiligheid
- Ontwikkeling / bestaan van gespecialiseerde analysesoftware in het buitenland: Accident Analysis Systems: MAAP in het VK, AURORE en CONCERTO in FR, UNDAT in AT, VIS in DK, en analysetools voor de aanpak van zwarte punten: VERAS en d'Ongeval in NL
- Bestaan van en vulgarisering van het Internet

A.4.4. THREATS – bedreigingen

Registratie / verwerking

- Geautomatiseerd systeem staat of valt met beschikbaarheid en de gebruiksvriendelijkheid van de toepassingen

- Indien geen éénmalige vattling of geen geautomatiseerd systeem: grotere administratieve belasting door uitbreiding aantal te registreren variabelen
- Er bestaan sterke lokale verschillen in de 'mentaliteit' en de 'gebruiken' ten aanzien van verzameling statistische gegevens => bedreiging voor de representativiteit
- Er bestaan sterke lokale verschillen in de manier van opmaak pv (lokale politie: nog niet iedereen gebruikt ISLP) => bedreiging voor de representativiteit
- Er bestaan lokale verschillen in de interpretatie van verschillende categorieën en waarden => bedreiging voor de representativiteit
- Onderhoud van het systeem vergt energie: aanvullingen / wijzigingen / hulp bij problemen... (bv. Up to date nomenclatuur van verkeersovertredingen)

Exploitatie

- Kwaliteit van de aangevulde informatie uit andere bronnen is afhankelijk van de kwaliteit (accuraatheid, beschikbaarheid, onderhoud,...) van die andere bronnen
- Niet iedereen is expert. De gegevens moeten ook op een juiste manier geïnterpreteerd worden. Dit vraagt gespecialiseerde kennis en die is niet overal in huis.

A.5. Gegevensbronnen en gegevensstromen

A.5.1. Aanvullende gegevensbronnen

De bestaande gegevensbronnen zijn reeds besproken in het eerste hoofdstuk van dit rapport.

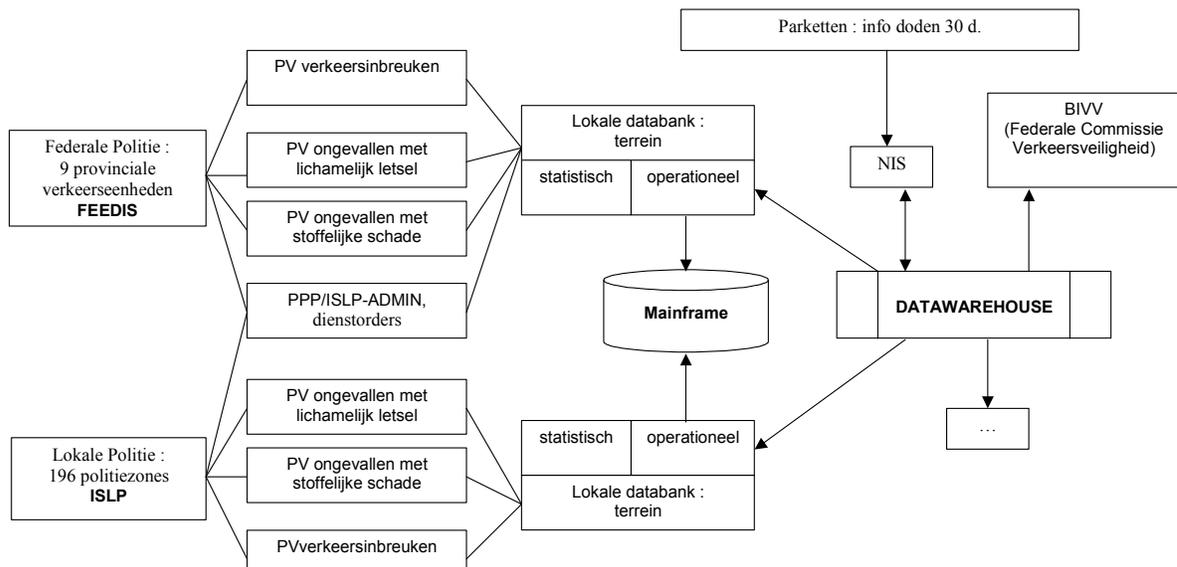
Het systeem van de éénmalige vassing kan geoptimaliseerd worden door de link met andere databanken, zowel intern binnen de politie, als extern. De – liefst automatische – aanvulling van de registratiegegevens met gegevens uit andere databanken kan leiden tot een efficiëntere inzet van mankracht. Niet alleen kan het de administratieve werklast verminderen, maar een verrijking van de statistieken kan leiden tot een betere kennis van de verkeersonveiligheid en dus een meer gerichte inzet van mensen en middelen.

Volgende databanken komen in aanmerking voor verrijking van de ongevalgegevens:

- Rijksregister (bestaande link)
- Dienst voor Inschrijving van de Voertuigen (DIV) (bestaande link)
- Groepering van erkende ondernemingen voor autokeuring en rijbewijs (GOCA) (heeft een centrale databank, kan telefonisch geraadpleegd worden)
- Justitie (doden 30 dagen, afhandeling pv's,...)
- Wegendatabank (probleem: verschillende wegbeheerders op verschillende niveau's)
- Register van de rijbewijzen
- Verzekeringsmaatschappijen (probleem: geen centrale databank)
- Ziekenhuizen (in onderzoek: Optimalisatie van verkeersongevallenstatistieken (OPTIMA))
- Gewesten (Geographic Information System (GIS), localisatiegegevens)

A.5.2. Gegevensstromen

De bestaande gegevensstromen zijn reeds uitvoerig besproken in de literatuurstudie waar de Belgische context beschreven wordt. Hieronder wordt een tabel weergegeven van de gegevensstromen in het nieuwe systeem.



Binnen de applicaties Feedis en ISLP van de federale, respectievelijk de lokale politie, zullen de drie soorten pv's, namelijk de pv's verkeersinbreuken en de pv's ongevallen met lichamelijk letsel en stoffelijke schade, automatisch en via eenmalige vassing opgeslagen worden. Deze gegevens alsook de politionele activiteitengegevens (o.a. uit de PPP) worden in eerste instantie opgeslagen in een lokale databank op het terreinniveau. Alle statistische gegevens zullen dagelijks overgemaakt en automatisch opgeslagen worden in de mainframe bij de dienst Telematica (DST) van de Federale Politie. Dit betreft alle gegevens in de codeboeken die geen identificatie mogelijk maken, dus ook de niet verplicht te vatten terreingegevens, bvb. de ongevallen stoffelijke schade. De operationele gegevens die identificatie mogelijk maken, blijven enkel beschikbaar op het niveau van de input. De gegevens op de mainframe – dus zowel ongevallengegevens als handavingsgegevens – worden opgeslagen in de datawarehouse van de Nationale Gegevensbank. Vanuit deze datawarehouse krijgen de politiekorpsen periodiek een exploiterebare output van hun eigen data.

Vanuit de datawarehouse-applicatie wordt een dataflow voorzien naar externe gebruikers. Dit gebeurt na validatie van de data. De externe gebruikers zullen bijgevolg nooit over niet verplichte terreingegevens in de codeboeken kunnen beschikken, deze worden enkel teruggestuurd naar het betrokken korps. Het NIS en het BIVV ontvangen op regelmatige basis een output van de verkeersongevallengegevens, respectievelijk de handavingsgegevens.

Het is noodzakelijk een duidelijk kader te creëren voor de dataflow van de datawarehouse naar de externe gebruikers. Daarbij dient ook rekening gehouden te worden met de behoefte om sneller over de statistieken te kunnen beschikken. Een automatische inzameling en registratie zoals in het kader van dit project voorgesteld, maakt dit in principe mogelijk.

Daarenboven voorziet de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid een driemaandelijke rapportage van de verkeersveiligheidsindicatoren aan de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid. Zowel de ongevalgegevens als de handhavingsgegevens maken hier deel van uit.

Het NIS (officiële statistieken ongevallen) en het BIVV (rapportage aan de Federale Commissie) zijn in dit verband sleutelorganisaties. Er dient dus een overleg georganiseerd te worden binnen DSB, NIS en BIVV ten einde de dataflow en de beschikbaarheid van de gegevens te bepalen. Dit overleg vond plaats op 5 juni 2003. Met de Gewesten en het NIS dienen eveneens afspraken gemaakt te worden inzake de permanente actualisatie van het wegenbestand.

B.0. ER-Diagramma

B.0.0. Inleiding

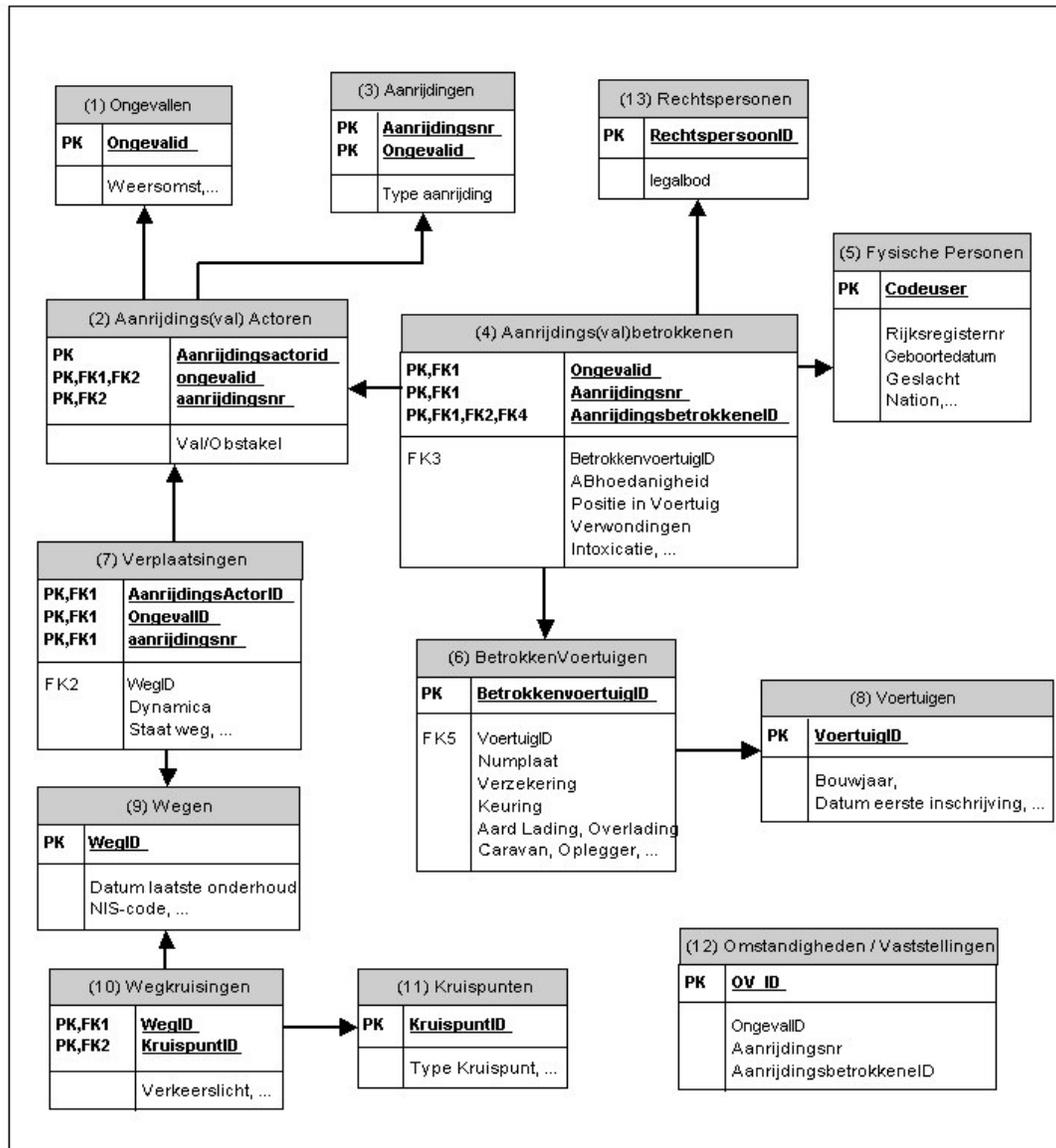
Tijdens het jaar 2002 werd gebruikt gemaakt van de Delphi methode om in het kader van het onderzoeksproject "Exploitatie van gegevens inzake verkeersveiligheid" de informatiebehoeften te identificeren van verschillende diensten i.v.m. ongeval- en handhavingstatistieken. Als resultaat werden er twee codeboeken opgesteld, één voor ongevallen en één voor handhaving (zie deel A).

Als dusdanig bevatten deze codeboeken slechts een opsomming, een set van variabelen met hun mogelijke attribuutwaarden. De achterliggende onderlinge structuur tussen deze variabelen kan gevat worden in ER-diagramma. Dit laat toe bepaalde relaties en beperkingen te identificeren en zal in de implementatiefase een belangrijk hulpmiddel blijken te zijn. Het eerste deel van dit document beschrijft het gewenste ER-model voor beide codeboeken. Telkens worden een aantal uitgewerkte voorbeelden aangehaald om het model verder te verduidelijken.

Een tweede luik in dit project betreft het identificeren van de gegevensstromen tussen de verschillende politiediensten en externe partners. Voor dit doel maken we gebruik van Data Flow Diagrammen (DFD). Het tweede deel van dit document werkt drie DFD's uit. Het eerste DFD beschrijft de gewenste toekomstige dataflow. Deze DFD wordt gevolgd door de DFD die de gewenste toekomstige procedure voor 'doden 30-dagen' beschrijft. De laatste DFD beschouwt de huidige gegevensstromen, zowel algemeen als voor 'doden 30-dagen'. Vergelijking van de DFD's geeft aan waar precies er in de toekomst wijzigingen zullen dienen doorgevoerd te worden.

B.0.1. Ongevallen

B.0.1.1. Schema



Figuur 1: ER-diagram ongevallen

B.0.1.2. Uitleg bij ER model :

In dit onderdeel vindt u een korte beschrijving van de verschillende tabellen uit het ER model aangevuld met de overeenkomstige variabelen uit de codeboeken. De codeboeken bevatten de gegevens voor letselongevallen en voor ongevallen met uitsluitend materiële schade en is volledig terug te vinden in bijlage 14. De gegevens m.b.t. UMS (Uitsluitend Materiële Schade) van al de politiediensten zullen niet op centraal niveau systematisch verzameld worden. De gegevens worden verzameld op lokaal niveau en zullen daarna getransfereerd worden naar het centrale niveau (Cfr. Upload en download DaWa). De mogelijkheid bestaat wel om deze op een gelijkaardige manier op te slaan in het systeem voor lokaal gebruik (zie ook B.1. DFD-diagramma).

(1) Ongeval

Bevat alle attributen die niet specifiek toe te wijzen zijn aan een betrokkene, weggebruiker of omstandigheid. Deze zijn Unitrec, UNnumber, Date, Time, Light, Weather, Sketch, Typeske, Finding, Numbuser, Numbvict, Namenum, Postcod, Niscod, Inbuarea, Crossing, Xcoord, Ycoord, Locchar, WeatherInf, Damdom, Varia, Expert en het sleutelattribuut OngevalID.

(2) Aanrijdings(val) Actoren

Elke record beschrijft een *actieve* ongevalbetrokkene bij het ongeval: bestuurders, voetgangers, rollerbladers. **Geen** passagiers, getuigen, ... Merk op dat er op deze wijze meerdere bestuurders bij één aanrijding betrokken kunnen zijn (i.t.t. het huidige ISLP). De opgenomen attributen zijn AgainstObst, Againstactor, Nature, Useracc, Hitarun, Holder, Catdrivl, Revdrivl, Medsel, Numbpass, Injpass, Factuser, Varia en de sleutelattributen AanrijdingsactorID, OngevalID en Aanrijdingsnr.

(3) Aanrijdingen

Bevat attributen die specifiek zijn voor een bepaalde aanrijding, namelijk Typecoll en de sleutelattributen Aanrijdingsnr en OngevalID.

(4) Aanrijdings (val) Betrokkenen

Bevat de verdere specificaties voor de actieve EN passieve betrokkenen met betrekking tot het ongeval zoals intoxicatie, letselgegevens,... Op dit moment worden er in de ongevallen-statistieken geen gegevens over getuigen opgenomen. Indien dit wel gewenst zou zijn, zouden deze gegevens ook in deze tabel opgenomen worden. De op dit moment opgenomen attributen zijn Alcotest, Alcoanal, Alcoval, Bloodalc, Testdriv, Urindriv, Resurin, Blooddru, Condit, Helmet, Belt, Childseat, DateBir, Conseq, Plapass, Violation en de foreign key BetrokkervoertuigID. Verder bevat deze tabel de sleutelattributen ongevalID, aanrijdingsnr en AanrijdingsbetrokkeneID. Voor de actieve aanrijdingsbetrokkenen, d.w.z. diegenen die ook voorkomen in de tabel Aanrijdings(val)Actoren, komt de waarde van het sleutelattribuut AanrijdingsbetrokkeneID overeen met de waarde van het sleutelattribuut AanrijdingsactorID uit de tabel Aanrijdings(val)Actoren. Verder wordt het sleutelattribuut AanrijdingsbetrokkeneID geassocieerd aan de sleutel Codeuser uit de tabel Fysische personen of de sleutel RechtspersoonID uit de tabel Rechtspersonen indien het een rechtspersoon betreft.

(5) Fysische persoon

Bevat de verdere specificaties van een betrokken persoon die onafhankelijk van het ongeval zijn, meerbepaald Register, Perscod, Gender, Nisres, Nation, Telephone, Nrdrivlic, Datdrivlic, Pldrivlic en het sleutelattribuut Codeuser.

(6) Betrokken voertuigen

Bevat de verdere specificaties voor alle voertuigen met betrekking tot het ongeval: verzekering, keuring, overlading, ... De opgenomen attributen zijn Numerpl, Technok, Datetec, Kilom, Insurok, Dateins, Insucom, Policnr, Damveh, LocDam, Stolen, Signs, Inscrip, Satecargo, Natcargo, Factorv, de foreign key VoertuigID en het sleutelattribuut BetrokkenVoertuigID.

(7) Verplaatsingen

Vormt de eigenlijke koppeling tussen een bestuurder en een weg. Zo kan men de attributen Kmmark, Nrblndg, Speed, Profile, Numbt Roadwork, Dirtr, Stater, Badstate, Plabike, Cyclane, Plapedes, Crossvis, Roadpla, Dirmove, Movement, Factorr en de sleutelattributen AanrijdingsactorID, OngevalID en aanrijdingsnr hier terugvinden.

(8) Voertuigen

Bevat de verdere specificaties van een betrokken voertuig die onafhankelijk van het ongeval zijn, namelijk Countreg, NrregDIV, Chassis, Daterreg, Brandtype, Color, Cylinder, Fuel, Verder bevat deze tabel ook het sleutelattribuut VoertuigID.

(9) Wegen

Bevat de algemene gegevens van een bepaalde weg onafhankelijk van een plaats of tijdstip. De attributen Roadnm, Ident, Roadsrt, Roadtype, Roadnr, Roadind en het sleutelattribuut WegID zijn in deze tabel terug te vinden.

(10) Wegkruisingen

Elke record van deze tabel beschrijft een arm op het kruispunt. Hiertoe wordt het attribuut Crosreg opgenomen aangevuld met de sleutelattributen WegID en KruispuntID.

(11) Kruispunten

Bevat de specifieke gegevens van een kruispunt indien het ongeval op een kruispunt plaatsvond. Deze tabel bevat het attribuut Srtcross en het sleutelattribuut KruispuntID.

(12) Omstandigheden

In ISLP worden de meeste omstandigheden in een externe tabel bijgehouden (*Technische vaststellingen*). Echter het zou beter zijn als deze vaststellingen/omstandigheden onder de vorige entiteiten zouden ondergebracht worden. Omwille van comptabiliteitsredenen is deze entiteit hier *voorlopig* toch opgenomen.

(13) Rechtspersoon

Deze entiteit bevat gegevens van rechtspersonen die bij een bepaald ongeval betrokken zijn. Enkel het attribuut Legalbod wordt hierin bewaard samen met de sleutel RechtspersoonID.

B.0.1.3. Concrete voorbeelden en uitwerking in tabelvorm

Volgende voorbeelden geven aan hoe bovenstaand ER-diagramma gebruikt kan worden om onderstaande voorbeelden verder in te vullen. Per voorbeeld zullen slechts enkele tabellen aangehaald worden.

- a) Val
- b) Ongeval: Auto met passagier tegen obstakel (1 aanrijding)
- c) Ongeval: Auto met passagier tegen auto zonder passagier (1 aanrijding)
- d) Ongeval: Auto met fietser gevolgd door botsing van 3 voertuigen (2 aanrijdingen)

B.0.1.3.1. Val

Ongeval (1)

<u>Ongevalid</u>	<u>Weersgesteldheid</u>	<u>PVnr</u>	<u>Vaststeller</u>	...
Oid1	XXX	Xxx	Xxx	...

Aanrijdings(val) Actoren (2)

<u>Ongevalid</u>	<u>Aanrijdingsnr</u>	<u>Aanrijdingsactorid</u>	<u>Val/Obstakel</u> ⁵⁸
Oid1	1	Persid1	Tekst: val...

Aanrijdings(val) Betrokkenen (4)

<u>Ongevalid</u>	<u>AanrijdingsbetrokkeneID</u>	<u>Aanrijdingsnr</u>	<u>BetrokVoertID</u>	<u>Intoxicatie</u>	<u>ABhoedanig</u>	...
Oid1	Persid1	1	NULL	xxx	voetganger	Xxx

Fysische Personen (5)

<u>Codeuser</u>	<u>Geboortedatum</u>	...
Persid1	xxx	Xxx

⁵⁸ Het attribuut 'Val/Obstakel' is niet als apart attribuut in het codeboek opgenomen. Om het overzicht in de voorbeelden te behouden werden hier meerdere attributen geaggregeerd tot het 'Val/Obstakel' attribuut.

B.0.1.3.2. Auto met passagier tegen obstakel (1 aanrijding)

Aanrijdings(val) Actoren (2)

<u>Ongevalid</u>	<u>Aanrijdingsnr</u>	<u>AanrijdingsActorID</u>	<u>Val/Obstakel</u>
Oid2	1	Persid2	Tekst: obstakel

Aanrijdings(val) Betrokkenen (4)

<u>Ongevalid</u>	<u>AanrijdingsBetrokID</u>	<u>Aanrijdingsnr</u>	<u>BetrokvoertID</u>	<u>Intoxicatie</u> ...	<u>Hoedanigh</u>	...
Oid2	Persid2	1	BetrV1	Xxx	Bestuurder	...
Oid2	Persid3	1	BetrV1	Xxx	Passagier	...

Fysische Personen (5)

<u>Codeuser</u>	<u>Geboortedatum</u>	...
Persid2	xxx	...
Persid3	xxx	...

BetrokVoertuigen (6)

<u>BetrokkenVoertuigID</u>	<u>VoertuigID</u>	<u>Keuring</u>	<u>Verzekering</u>	...
BetrV1	VID1	Xxx	Xxx	...

Voertuigen(8)

<u>VoertuigID</u>	<u>Inschrijvdat</u>	<u>Vermogen</u>	...
VID1	xxx	xxx	...

B.0.1.3.3. Auto met passagier tegen auto zonder passagier

Aanrijdings(val) Actoren (2)

<u>Ongevalid</u>	<u>Aanrijdingsnr</u>	<u>AanrijdingsactorID</u>	<u>Val/Obstakel</u>
Oid3	1	Persid5	NULL
Oid3	1	Persid6	NULL

Aanrijdings(val) Betrokkenen (4)

<u>Ongevalid</u>	<u>AanrijdingsBetrokkID</u>	<u>Aanrijdingsnr</u>	<u>BetrokkVoertID</u>	<u>Intoxicatie</u> ...	<u>Hoedanigh</u>
Oid3	Persid5	1	BetrV2	xxx	Bestuurder	...
Oid3	Persid6	1	BetrV3	xxx	Bestuurder	...
Oid3	Persid7	1	BetrV3	xxx	Passagier	...

Fysische Personen (5)

<u>Codeuser</u>	<u>Geboortedatum</u>	...
Persid5	xxx	...
Persid6	xxx	...
Persid7	Xxx	...

Betrokken Voertuig (6)

<u>BetrokkenVoertuigID</u>	<u>VoertuigID</u>	<u>OngevalID</u>	<u>Keuring</u>	<u>Verzekering</u>	...
BetrV2	VID2	Oid3	Xxx	Xxx	...
BetrV3	VID3	Oid3	xxx	xxx	...

Voertuigen (8)

<u>VoertuigID</u>	<u>Inschrijvdat</u>	<u>Vermogen</u>	...
VID2	xxx	xxx	...
VID3	xxx	xxx	...

B.0.1.3.4. Auto met fietser gevolgd door botsing van 3 voertuigen

Aanrijdings(val) Actoren (2)

<u>Ongevalid</u>	<u>Aanrijdingsnr</u>	<u>AanrijdingsactorID</u>	<u>Val/Obstakel</u>
Oid4	1	Persid9	NULL
Oid4	1	Persid10	NULL
Oid4	2	Persid11	NULL
Oid4	2	Persid12	NULL
Oid4	2	Persid13	NULL

Aanrijdings(val) Betrokkenen (4)

<u>Ongevalid</u>	<u>AanrijdingsbetrokkenID</u>	<u>Aanrijdingsnr</u>	<u>BetrokkvoertID</u>	<u>Intoxicatie</u> ...	<u>Hoedanigh</u>	<u>...</u>
Oid4	Persid9	1	BetrV4	xxx	Bestuurder	...
Oid4	Persid10	1	NULL	xxx	Fietser	...
Oid4	Persid11	2	BetrV5	xxx	Bestuurder	...
Oid4	Persid12	2	BetrV6	Xxx	Bestuurder	...
Oid4	Persid13	2	BetrV7	xxx	Bestuurder	...

Fysische Personen (5)

<u>Codeuser</u>	<u>Geboortedatum</u>	...
Persid9	xxx	...
Persid10	xxx	...
Persid11	Xxx	...
Persid12	Xxx	...
Persid13	xxx	...

Betrokken Voertuigen (6)

<u>BetrokkenVoertuigID</u>	<u>Voertid</u>	<u>OngevalID</u>	<u>Keuring</u>	<u>Verzekering</u>	...
BetrV4	VID4	Oid4	Xxx	Xxx	...
BetrV5	VID5	Oid4	Xxx	xxx	...
BetrV6	VID6	Oid4	Xxx	xxx	...
BetrV7	VID7	Oid4	xxx	Xxx	...

Voertuigen (8)

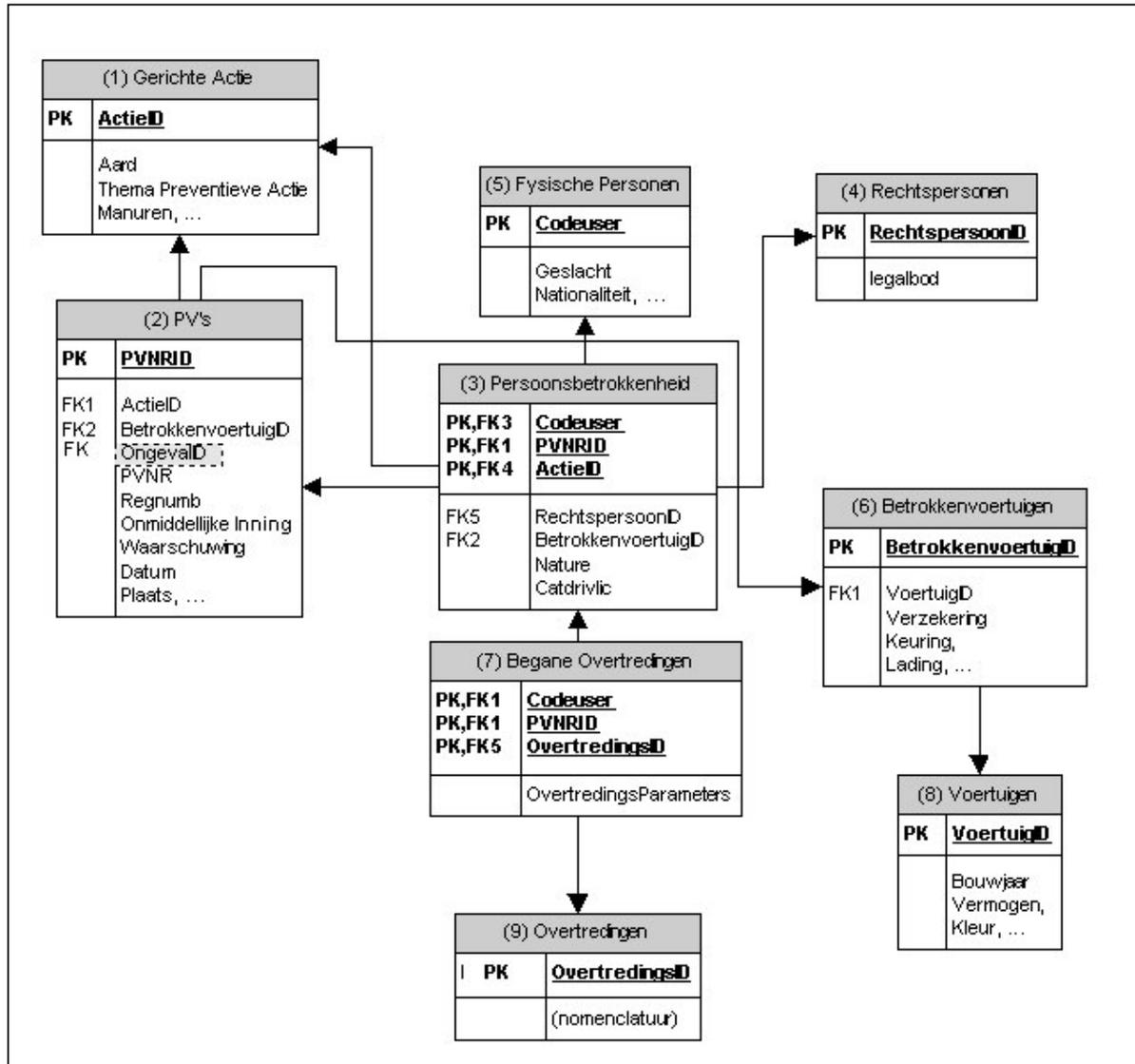
<u>VoertuigID</u>	<u>Inschrijvdat</u>	<u>Vermogen</u>	...
VID4	xxx	xxx	...
VID5	xxx	xxx	...
VID6	Xxx	xxx	...
VID7	xxx	Xxx	...

B.0.1.4. Bemerkingen huidig ISLP model (ongevalstatistieken)

- Huidige implementatie laat slechts 2 wegactoren per aanrijding toe. Dit verplicht een vaststeller om autonoom een ongeval met meerdere wegbestuurders op te delen in meerdere aanrijdingen hoewel dit vaak niet mogelijk is.
- Het huidige ER-model, laat staan tabelstructuur, is nagenoeg een kopie van het huidige VOF : de tabelstructuur volgt nauw de rubriekstructuur van het VOF-formulier zonder de mogelijkheden en normalisatievoorwaarden van een relationeel datamodel in beschouwing te nemen.

B.0.2. Handhaving

B.0.2.1. Schema



Figuur 2: ER-diagram handhaving

B.0.2.2. Uitleg bij ER model:

(1) Gerichte Actie

Deze tabel bevat gegevens voor gerichte acties. Deze tabel bevat de attributen Nmoff-octr, TypeAction, Themocotr, Naturoctr, ThemPrev, Mnhourctr, Ctrhour, , Prevhour, Persocotr, BeginHour, EndHour, StartDarocotr, EndDatocotr, Dayoact, Lokaoact, Nr-octr, maxSpd, PartPI, Ctrhour/splim, NmControleVehicleRadar, NmMobileRadar, NmAutomRadar, NmControlledDriversHeavy, NmControlledVehiclesHeavy, CategoryHeavy, ADR, SocialStateHeavy, NationDriverHeavy, NmWorkdaysCtrHeavy, NatureCtrHeavy en het sleutelattribuut ActieID.

(2) PV's

Een PV wordt al dan niet opgemaakt in het kader van een gerichte controle. Indien een PV deel uitmaakt van een gerichte controle zal het (foreign key) attribuut ActieID (=het unieke controlenummer van de gerichte actie) uit de entiteit PV's de link vormen tussen iedere gerichte controle en de PV's hierin opgemaakt. De attributen actieID en ongevalID fungeren beide als foreign key. ActieID verwijst naar de gerichte actie waar de PV voor opgemaakt is. OngevalID legt de link met het ER-model ongevallen zodat ook voor ongevallen PV gegevens bewaard en teruggevonden kunnen worden. Daarnaast vindt men het sleutelattribuut PVNRID terug. De andere attributen zijn PVNumber, RegNumb, NmPV, NmSPV NmPVW, NmPI-B, NmPI-nB, NmConsig, NmWithdraw, Postcode, NameNum, Date, Hour, UnitRec, Nr-octr, RoadSrt, RoadNm, Ident, RoadType, RoadNr, KmMark, NrBldng en Amount.

(3) Persoonsbetrokkenheid

De entiteit Persoonsbetrokkenheid vormt de koppeling tussen Fysische Personen en een PV. Eén persoon kan in één PV meerdere overtredingen begaan hebben. De hierbij opgenomen attributen zijn Nature, CatDrivlic en Holder. De sleutel voor deze tabel bestaat uit drie attributen, namelijk Codeuser, PVNRID en ActieID. Deze laatste is opgenomen om ook voor een gerichte actie negatief bevonden personen, zijnde gecontroleerde personen waarvoor geen PV werd opgemaakt, de gegevens terug te kunnen vinden. In dit geval dient het sleutel attribuut PVNRID de waarde NULL te verkrijgen. Verder vindt men de foreign keys RechtspersoonID en BetrokkenVoertuigID terug welke de koppeling verzekeren naar de respectievelijke tabellen Rechtspersoon en Betrokkenvoertuig.

(4) Rechtspersoon

Deze entiteit bevat gegevens van rechtspersonen die bij een bepaalde PV betrokken zijn. Enkel het attribuut Legalbod wordt hierin bewaard samen met de sleutel RechtspersoonID. Deze tabel heeft dezelfde betekenis als tabel (13) Rechtspersoon in het ER-model Ongevallen en moet in het kader van de koppeling van beide ER-modellen op identieke wijze aangesproken kunnen worden.

(5), (6), (8) Fysische Personen, Betrokkenvoertuigen, Voertuigen

De tabellen *Fysische Personen*, *Betrokkenvoertuigen* en *Voertuigen* hebben dezelfde betekenis als in het ER-ongevallen diagram. Om de koppeling van de ER-modellen handhaving en ongevallen te garanderen, dient hetzelfde sleutelattribuut gebruikt te worden. Ook hier heeft de behoefte aangetoond dat de op te nemen attributen voor deze entiteiten niet noodzakelijk dezelfde blijkt te zijn bij handhaving en ongevallen.

De tabel *Fysische personen* bevat, net zoals bij ongevallen, het sleutelattribuut CodeUser. De andere attributen zijn DateBir, Gender, Nation, DatDrivlic, NrDrivlic, Register en Perscod.

Onder *Betrokken voertuigen* vinden we het sleutelattribuut BetrokkenVoertuigID terug, de foreign key VoertuigID welke de koppeling met de tabel Voertuigen legt, en de attributen NumberPI en NatCargo.

De tabel *Voertuigen* is voorzien van de sleutel VoertuigID en de attributen NnregDIV, CountnregHeavy en CountnregTrailer.

(7) ,(9) Begane Overtredingen, Overtredingen

In de tabel *Begane Overtredingen* worden de gegevens van elke overtreding (uit de nomenclatuur) per persoon/per overtreding bijgehouden en dit zowel voor ongevallen als voor gerichte acties. De tabel *Overtredingen* is een referentietabel van mogelijke overtredingen. Het attribuut OvertredingsID dat als sleutel gebruikt wordt binnen de tabel *Overtredingen* en als foreign key in de tabel *Begane Overtredingen* zorgt voor de koppeling tussen beide tabellen. De tabel *Begane Overtredingen* bevat een aantal algemene en een aantal specifieke attributen inzake Alcohol, Snelheid, Drugs en Zwaar Vervoer. De algemene attributen zijn Nmoff, Nmoff-BD, Nmoff-MD, Nmpff-rctr, MaxSpd, Partpl , de sleutelattributen PersoonsID, PVNR en OvertredingID. Verder volgende specifieke attributen voor:

- Alcohol: CircAvar, NmABtest, NmABtestP.NmABtestA, NmABtestS, NmRefABtest, NmRefAAtest, NmABlys, NmABlysP, ResABlysP, NmABlysN, NmAbttest
- Drugs: NmDtestbat, CircDvar, NmDUtest, NmDU-P, NmDU-N, NmDbttest, ref-testD, ref-urinD, ref-bldD
- Snelheid: Spvehic, Ctrdsp, Spoff10, Spoff20, Spoff30, Spoff40, Spoff+40, Off/splim, , Offsp+red, Offred
- Zwaar vervoer: HeavyWeight, Overload

B.0.2.3. Voorbeeld :

B.0.2.3.1. Overdreven snelheid in kader van een gerichte snelheidscontrole.

Gerichte Contole (1)

ActieID	Thema	Aard	Toegestane V	...
ActieID1	SNELHEID	Bemand – met interceptie	90km/u	...

PV's(2)

PVNRID	ActieID	Datum
PVNRID1	ACTIEID1	XXX

PersoonsBetrokkenheid (3)

Codeuser	PVNRID	BetrokkenvoertuigIDVoertuigID	...
PersoonsID1	PVNRID1	BetrV1	...

VoertuigBetrokkenheid (5)

<u>BetrokkenVoertuigID</u>	<u>VoertuigID</u>	...
BetrV1	VoertuigID1	...

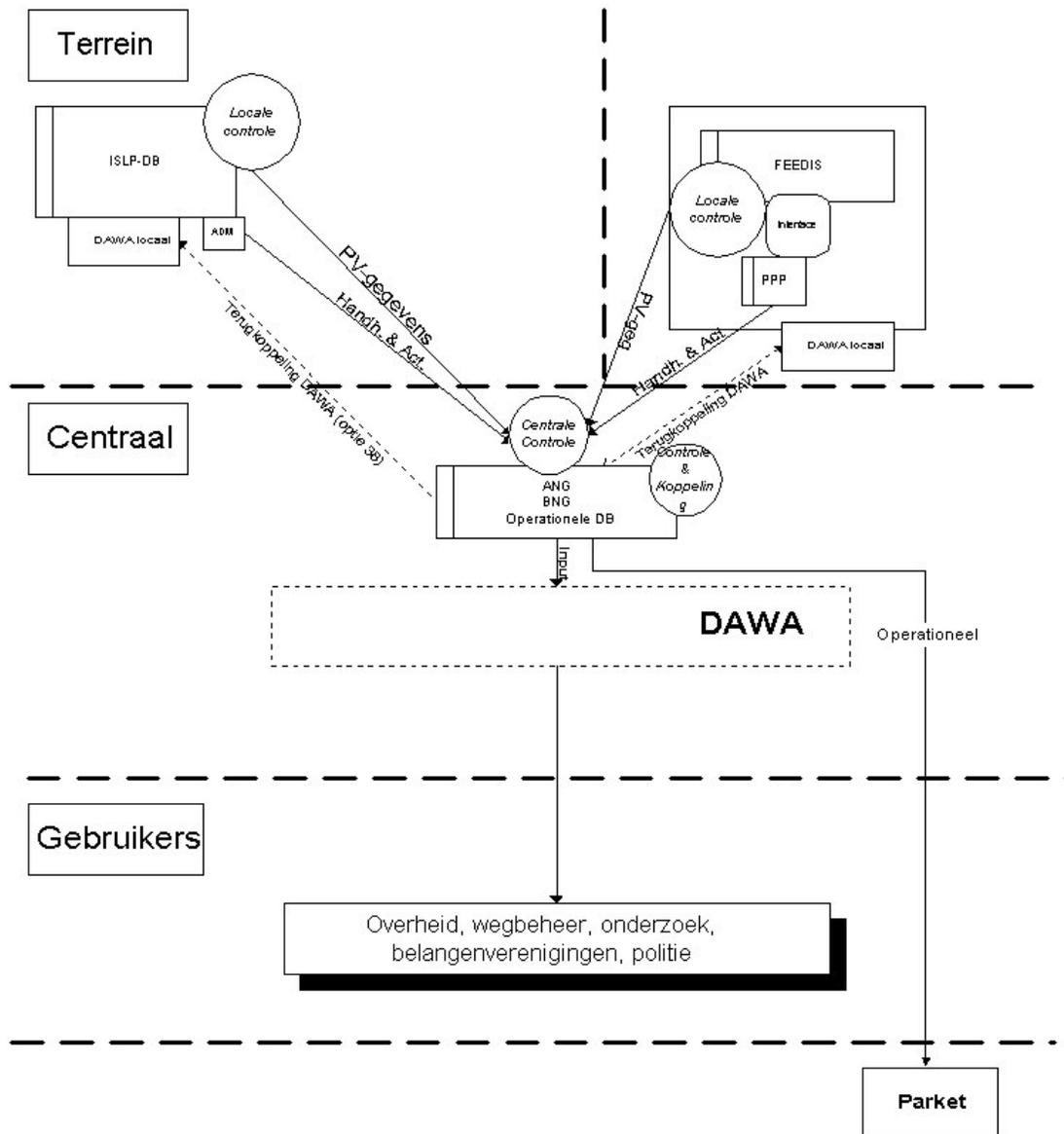
Begane Overtredingen (7)

<u>Codeuser</u>	<u>PVNRID</u>	<u>OvertredingsID</u>	<u>Vastgestelde</u> V	<u>Resultaat positieve alcoholademanalyses</u>
PersoonsID1	PVNR1	XXX (bvb Snelheid)	125 km/u	NULL
PersoonsID1	PVNR1	YYY (bvb Alcohol)	NULL	0,35g/l

B.1. DFD-diagramma

We beschouwen drie DFD's: een diagram dat de gewenste toekomstige flow van gegevens voorstelt gevolgd door een diagram met de gewenste toekomstige flow voor de procedure doden 30-dagen. en tenslotte een diagram dat de huidige flow bevat. Iedere flow wordt opnieuw opgedeeld in drie niveaus: Terrein, Centraal en Gebruikers (publiek). De twee eerste niveaus betreffen een flux van gegevens binnen de politiediensten, het gebruikersniveau geeft aan op welke wijze externe partners interfereren met de weergegeven stroom van gegevens. Het 'Terraan' niveau wordt verder opgesplitst in de lokale politiezones enerzijds en de provinciale verkeerseenheden anderzijds.

B.1.1. Gewenste, toekomstige Dataflow



Figuur 3: Gewenste, toekomstige dataflow (algemeen)

B.1.1.1. Algemeen

Hieronder vindt u toelichtingen bij *Figuur 3: Gewenste, toekomstige dataflow (algemeen)*.

B.1.1.1.1. Terrein

Lokale politiezones

De ISLP en ISLP-admin software sturen automatisch PV-gegevens door naar de algemene nationale gegevensbank (ANG). Persoonlijke identificatiegegevens van ongevalbetrokkenen kunnen tot nu toe omwille van privacy-redenen niet doorgestuurd worden, enkel bij een ongeval met vluchtmisdrijf enkel voor politionele doeleinden en niet voor de statistieken. Andere mogelijke oplossingen zijn het bijhouden van sleutels in DAWA die altijd op centraal niveau blijven en op die manier de koppeling van DAWA met andere databanken mogelijk maken. De sleutel mag in geen geval publiek worden gemaakt

Eenmaal een PV volledig is ingevuld kan het via de respectievelijke optie doorgestuurd worden naar de ANG. Vanaf dan kan het PV niet meer gewijzigd worden, eventuele wijzigingen dienen via een navolgend PV te gebeuren. Op het terrein zal men een statistische download via optie 38 van de ANG krijgen als input van de lokale DAWA. Vooraleer een PV doorgestuurd kan worden zal er aan tal van consistentie- en volledigheidsvoorwaarden voldaan moeten zijn. Het betreft hier een gegevenscontrole op het lokale niveau net voor de upload naar de DAWA.

ISLP-admin (vergelijkbaar met PPP) laat ook toe handhavinggegevens te vatten, te verwerken en te controleren. De concrete invulling van dit luik zal in de toekomst duidelijk worden.

Provinciale verkeerseenheden

Net zoals voor de lokale politiezones zal FEEDIS instaan voor het doorsturen van gevatte PV-gegevens naar de ANG. Ook hier dienen de ingevoerde gegevens getoetst te worden aan een aantal consistentie- en volledigheidsregels alvorens het PV doorgestuurd wordt naar de DAWA. De bestaande PPP toepassing, gebruikt om de prestaties van het personeel te verwerken, zal via een interface aan FEEDIS gekoppeld worden ten einde de gewenste statistieken i.v.m. politieactiviteiten aan te kunnen bieden.

B.1.1.1.2. Centraal

Alle gegevens die op het terrein gevat worden, zullen uiteindelijk naar de algemene nationale gegevensbank (ANG) doorgestuurd worden. Dit is een operationele flow gepland in het raam van de uitwisseling van de gegevens naar Justitie Deze gegevens hebben reeds een lokale controle doorstaan. Op het centrale niveau zullen zij verder op consistentie getest worden alvorens zij in de DAWA opgeslagen worden.

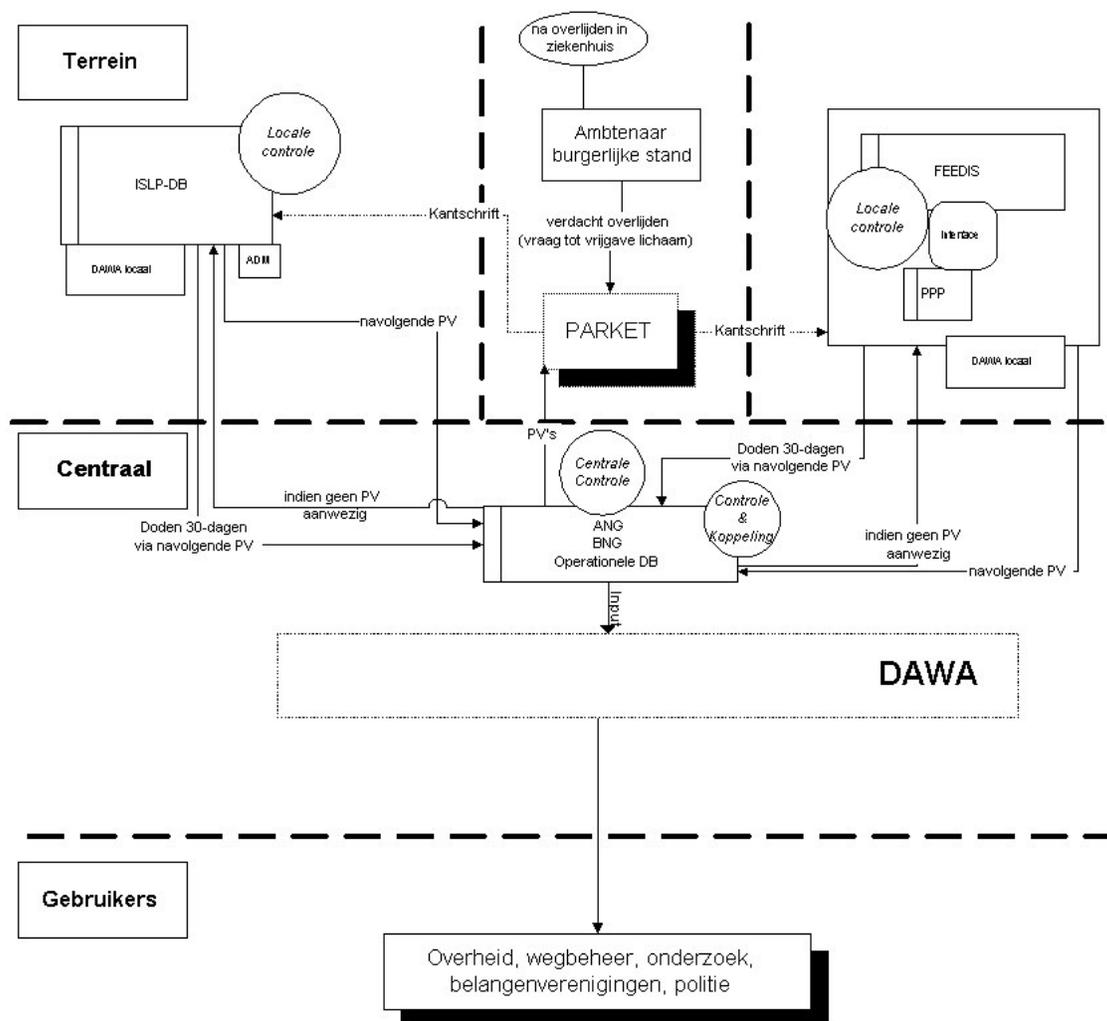
De centrale datawarehouse (DAWA) is momenteel in ontwikkeling. Naast de operationele flow naar het centrale niveau zal DAWA instaan voor de exploitatie van gecentraliseerde gegevens. De DaWa staat in voor de downloads (het is geen terugkoppeling want de operationele en statistische flows zijn

gescheiden – de finaliteiten zijn verschillend) naar het *Terrein* en voor het verschaffen van info naar externe klanten. Eén van de belangrijkste indicatoren is het ‘doden 30 dagen’ cijfer. Momenteel ontvangt het NIS deze gegevens en stuurt ze na controle door naar het centrale niveau.

B.1.1.1.3. Gebruikers

Onder *Gebruikers* verstaan we alle overige diensten die gebruik wensen te maken van de gecentraliseerde gegevens in de DAWA. Naast het BIVV en het NIS zullen verscheidene onderzoeksinstituten of belangenverenigingen via de exploitatiefaciliteiten van DAWA de door hun gewenste gegevens rechtstreeks kunnen aanvragen en verkrijgen, al dan niet in een door de aanvrager gewenst formaat.

B.1.1.2. Doden 30 dagen



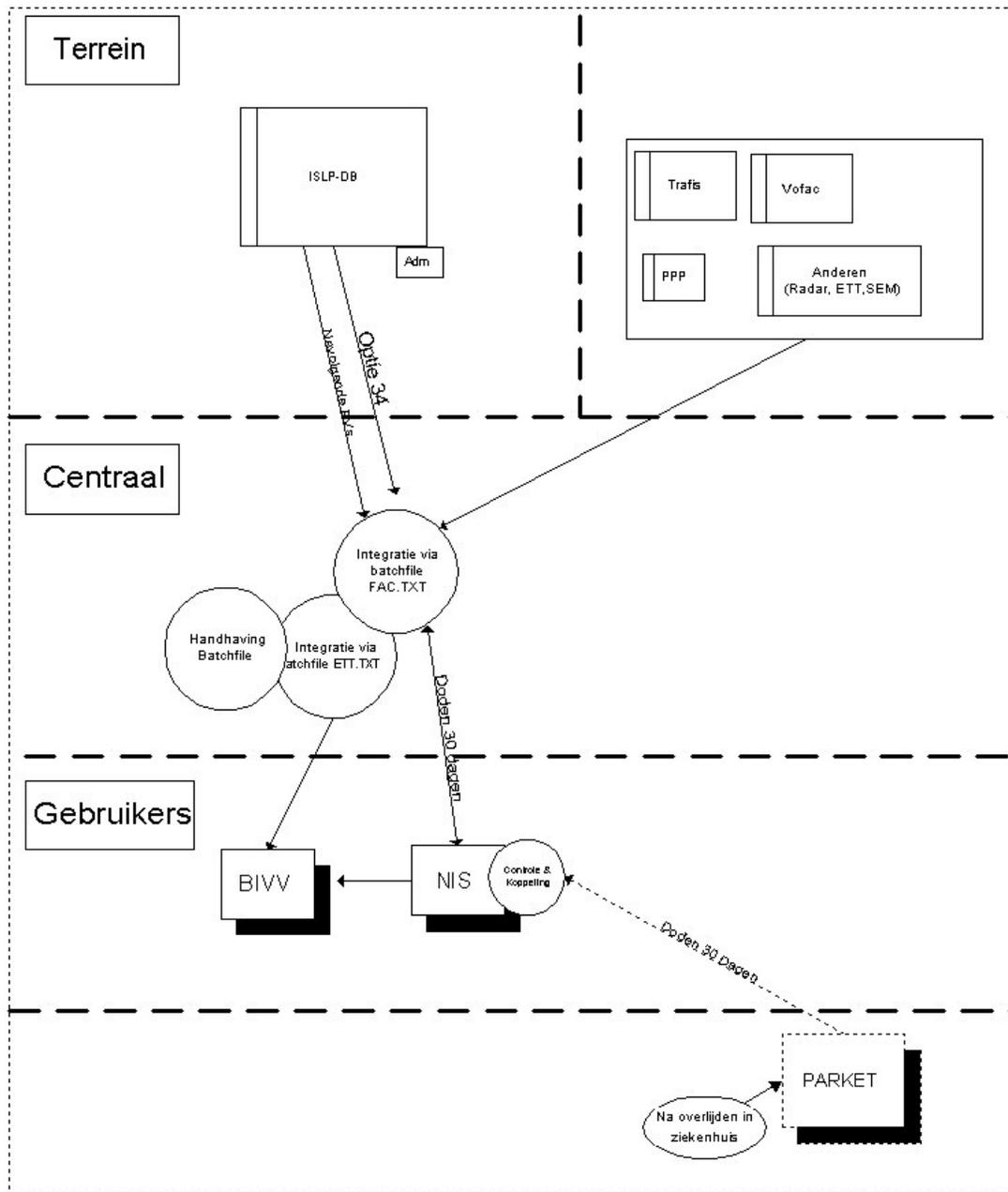
Figuur 4: Gewenste, toekomstige dataflow (doden 30 dagen)

Het aantal doden 30 dagen wordt internationaal aanvaard als één van de belangrijkste indicatoren voor de verkeersonveiligheid. Toch is de procedure voor het registreren van verkeersslachtoffers die in het ziekenhuis overlijden ten gevolge van een verkeersongeval omslachtig, tijdrovend en zeker niet waterdicht. De geplande wijzigingen in het kader van de registratie van statistische informatie in verband met verkeersongevallen en het feit dat de politie altijd als eerste op de hoogte wordt gebracht bij het overlijden van een verkeersslachtoffer in het ziekenhuis, kunnen wij beschouwen als belangrijke opportuniteiten om ook de procedure voor het registreren van 'doden 30 dagen'⁵⁹ te herzien. Om dit mogelijk te maken dienen dan uiteraard ook alle betrokken partijen op de hoogte gesteld te worden van deze nieuwe procedure en dienen per betrokken actor de nodige richtlijnen uitgewerkt te worden.

In de toekomst zullen PV-gegevens (in dit geval van een 'initieel PV letselongeval') en de daaruit automatisch gegenereerde statistische informatie dagelijks overgemaakt worden naar het centrale politieniveau (ANG). Ook de gegevens van het 'navolgend PV' in geval van overlijden van het slachtoffer worden naar het centrale niveau doorgestuurd waarnaar een koppeling tussen de twee mogelijk is in de DAWA. Indien de zone waar het navolgend PV wordt opgesteld niet dezelfde is als de zone waar het initiële PV opgemaakt is, moet deze eerst de nodige informatie bij de vaststellende politiedienst aanvragen, teneinde een latere koppeling van de informatie mogelijk te maken in de DAWA op basis van het aanvankelijk nummer en de eenheidscode van de vaststelling. Die gevallen waar er geen initiële PV van vaststelling van een letselongeval bestaat, maar enkel een PV op basis van een aangifte of klacht, of helemaal geen PV, moeten centraal op een andere manier behandeld worden daar een vaststelling van een dergelijk overlijden dan niet langer gekoppeld kan worden aan een ongeval en als dusdanig niet als een geval van doden 30 dagen beschouwd kan worden. Indien ook het parket haar informatie aan de centrale politiediensten bezorgt, kan nog een extra controle plaatsvinden op basis van deze informatie. De dienst DAWA van de politie zal op die manier in staat zijn om de gebruikers sneller statistische informatie in verband met verkeersongevallen te verschaffen. Het NIS vinden we terug op het niveau van de gebruikers die op basis van de databank van DAWA officiële statistieken publiceert. De hier beschreven procedure wordt schematisch weergegeven in *Figuur 4*.

⁵⁹ Tijdens het begeleidingscomité dd. 13/12/2003 verklaarde het NIS zich akkoord met de voorgestelde toekomstige dataflow voor de doden 30 dagen.

B.1.2. Huidige Dataflow



Figuur 5: Huidige dataflow (algemeen en doden 30-dagen)

B.1.2.1. Algemeen

Hieronder vindt u toelichtingen bij *Figuur 5: Huidige dataflow (algemeen en doden 30-dagen)*, meerbepaald voor het algemene gedeelte van de dataflow. Toelichtingen bij de procedure doden 30-dagen vindt u terug in paragraaf 0.

B.1.2.1.1. Terrein

Bij de lokale politiezones sturen de ISLP en ISLP-Admin toepassingen de gegevens van het VOF dagelijks door naar het Centrale niveau. Er is nog geen centralisatie van politieactiviteitsgegevens, wel van bepaalde verbalisaties maar niet inzake verkeer. De provinciale verkeerseenheden sturen dezelfde gegevens door, echter via een aantal verschillende toepassingsmodules, zie tabel 1.

Tabel 1: Huidige modules Federale Politie

Module	Description	Behouden of FEEDIS
TRAFIS	Genereert een uniek Pvnummer, ingave van betrokkenen	FEEDIS
VOFAC	Ingave van PV-gegevens, generatie van VOF-gegevens, manueel door te sturen (niet voor DAC)	FEEDIS
ETT	Module voor alcoholcontrolegegevens	FEEDIS

B.1.2.1.2. Centraal

Dagelijks worden de gegevens van het *Terrein*-niveau doorgestuurd. Het centrale niveau fungeert hier enkel als doorgeefluik dat de doorgestuurde gegevens van de verschillende diensten bundelt om ze dan naar het NIS door te sturen (enkel voor de ongevallen met lichamelijke letsels, BOB campagne rechtstreeks naar BIVV). In de andere richting geeft het centrale niveau de gegevens betreffende 'doden 30 dagen' verkregen van het NIS door naar de lokale diensten. Niet voor al de gevallen – enkel wanneer een VOF ontbreekt. Als er een VOF is, verandert het NIS de code van het ongeval juist voor het sluiten van het jaar.

B.1.2.1.3. Gebruikers

Het NIS speelt een centrale rol, het is namelijk verantwoordelijk voor de verwerking van de gegevens inzake verkeersongevallen met lichamelijke letsels. Onderzoeksinstellingen en andere diensten dienen de door hun gewenste gegevens bij het NIS (huidige rol NIS: zie supra) aan te vragen. Parketgegevens i.v.m. 'doden 30 dagen' worden door het NIS gecontroleerd en gekoppeld aan het desbetreffende PV waarna deze gegevens naar het centrale niveau doorgestuurd worden.

B.1.2.2. Doden 30 dagen

In *Figuur 5* wordt de huidige dataflow voor het registreren van de doden 30 dagen getoond. Zoals hierboven reeds aangehaald is deze procedure vrij omslachtig, tijdrovend en zeker niet waterdicht. Bovendien is de link tussen het verkeersongeval en het overlijden binnen de 30 dagen ook eerder arbitrair. Het overlijden is dan namelijk vaak het gevolg van een secundaire oorzaak. Het is aan de arts om te bepalen of het een rechtstreeks gevolg was van het ongeval of niet. In onderstaande tekst wordt de procedure verder toegelicht. Daar waar problemen, afwijkingen, uitzonderingen, enz.

mogelijk zijn, wordt dit aangeduid in de tekst met een cijfer tussen haakjes. Dit verwijst naar de verklaring verder in de tekst.

Meestal (1) gaat het als volgt:

Er gebeurt een verkeersongeval met gekwetsten en de politie komt ter plaatse (2). Terug op kantoor maakt de vaststellende eenheid een PV op (*'aanvankelijk PV verkeersongeval'*) en de statistische informatie wordt gevat, automatisch of d.m.v. een VOF(3). Deze statistische informatie wordt door de politie centraal verzameld (4), en daarna naar het NIS gestuurd. Het verkeersslachtoffer wordt naar het ziekenhuis gebracht (5). Het verkeersslachtoffer overlijdt binnen 30 dagen na het ongeval, en de arts stelt het 'verdacht overlijden' vast ten gevolge van het verkeersongeval (6). Het ziekenhuis waarschuwt de politie⁶⁰ (7). De politie waarschuwt het parket. Het parket onderzoekt het overlijden en geeft daarna de politie de opdracht tot vrijgave van het lichaam. De politie stelt daarvan een (*'navolgend'*) PV op (8). Het Parket stuurt de gegevens van de personen die overleden zijn ten gevolge van een verkeersongeval naar het NIS. Het NIS koppelt de gegevens van het Parket en van de politie, en bepaalt zo het definitieve aantal doden 30 dagen. Het NIS licht de politie in over de 'gewijzigde' verkeersdoden, dit zijn de doden waarvan het VOF ontbreekt en de doden met VOF waarvan de afloop van het ongeval wijzigde (9). Het NIS verstrekt op vraag en tegen betaling de gegevens van het VOF aan andere eindgebruikers (10).

- (1) Noch bij politie, noch bij ziekenhuizen of het parket bestaan er algemeen geldende en uniforme richtlijnen voor de 'administratieve afhandeling' in geval van overlijden van een verkeersslachtoffer binnen de 30 dagen na een ongeval. Het systeem zoals het nu bestaat is dan ook niet 'waterdicht'.
- (2) Omdat de politie niet altijd gewaarschuwd wordt bij een verkeersongeval, of niet altijd ter plaatse gaat, bestaat de kans dat gewonde verkeersslachtoffers zich aandienen in het ziekenhuis zonder dat de vaststelling van dat verkeersongeval door de politie gebeurd is. In die gevallen is er geen PV of VOF om een later overlijden aan te koppelen. In de huidige situatie worden deze gegevens normaal gezien niet opgenomen in de NIS-statistieken.
- (3) Uit onderzoek naar de 45 'verdwenen' verkeersslachtoffers in 2001 is gebleken dat er bij een verkeersongeval niet altijd een VOF wordt opgemaakt. Mogelijke oorzaken zijn onduidelijkheid omwille van reorganisaties, tijdsdruk, vergetelheid, of het systeem niet kennen (vb. de scheepvaartpolitie). Vooral het 'papieren' systeem scoort hier slecht. Bij automatische vatting van de statistische informatie bij de opmaak van een PV is het ontbreken van deze gegevens niet meer mogelijk.
- (4) Bij de 45 'verdwenen' verkeersslachtoffers in 2000 werd in bijna de helft van de gevallen wel een VOF opgemaakt, maar is die blijkbaar nooit ter bestemming gekomen. Ook deze uitval zal bij een automatische (on-line) vatting niet meer voorkomen.
- (5) In principe is dit het dichtstbijzijnde ziekenhuis, dus in of nabij de politiezone van de registrerende eenheid. Het is echter ook mogelijk dat een patiënt (onmiddellijk of in de loop van de behandeling) wordt overgebracht naar een ander ziekenhuis (meer gespecialiseerd, dichter bij de woonplaats,...).
- (6) Een arts oordeelt of een patiënt al dan niet overleden is ten gevolge van een verkeersongeval. De kans bestaat dat artsen dit niet altijd melden, vb. in functie van orgaantransplantaties. (zie verder tekst wetgeving)
- (7) In de meeste gevallen zal dit de lokale politie van de politiezone zijn waarin het ziekenhuis zich bevindt. Dit is dus niet noodzakelijk dezelfde zone als die van de vaststellende eenheid.

⁶⁰ Het ziekenhuis contacteert de politie wanneer men ten eerste op de hoogte is van de externe doodsoorzaak (verkeersongeval) en er ten tweede een onderlinge afspraak is met de politionele diensten om het sterven binnen de 30 dagen van verkeersslachtoffers te melden. Dit kan een vaste afspraak zijn tussen het ziekenhuis en de politiedienst van de zone waar het ziekenhuis gesitueerd is (dan gebeurt dit automatisch) dan wel een éénmalige afspraak met de vaststellende politiedienst die expliciet gevraagd heeft op de hoogte te worden gebracht van het overlijden van een specifiek slachtoffer.

Op sommige plaatsen geeft de vaststellende eenheid aan het ziekenhuis waar de patiënt in levensbedreigende toestand naartoe gebracht werd een formulier mee met de vraag de vaststellende eenheid te verwittigen in geval van overlijden.

- (8) Indien dit niet gebeurt in de zone van de vaststellende eenheid van het verkeersongeval, is koppeling van het navolgende PV aan het initiële PV op het terrein niet mogelijk.
- (9) Eén van de grote nadelen van deze procedure is de tijdsduur. Het NIS verandert de NIS-code van de ongevallen waarvan er een VOF is juist voor het sluiten van het jaar. De politie moet dus soms tot meer dan een jaar na het ongeval wachten tot zij het aantal verkeersdoden kennen.
- (10) Belangrijk voordeel van een systeem waarbij er één verantwoordelijke is voor het vaststellen van het aantal verkeersdoden en het verspreiden van de statistische informatie aan derden is dat in principe iedereen met dezelfde gegevens werkt.

Wetgeving bij het vaststellen van een niet natuurlijke doodsoorzaak door een arts:

Bij nazicht van de wetgeving inzake de verplichtingen van een arts bij het vaststellen van een niet natuurlijke doodsoorzaak⁶¹ blijkt dat in het algemeen de wet geen duidelijke voorschriften bevat in verband met de handswijze van een arts die wordt geconfronteerd met verdacht of gewelddadig overlijden. Hierbij zijn er meerdere mogelijkheden. De arts vult op strook A van het formulier 'Model III C' – de zogenaamde aangifte van overlijden van een persoon van een jaar of ouder – in dat het overlijden verdacht is of gewelddadig of vult in het geheel niets in. In dat geval zal de ambtenaar van de burgerlijke stand (waarnaar dat formulier gestuurd dient te worden) geen toelating geven tot begraving (art. 81 BW en art 44 Sv) en het parket op de hoogte brengen. Daartoe is hij verplicht op grond van art. 29 Sv. Een andere mogelijkheid is dat de arts zelf het gerecht in kennis stelt van een gewelddadig of verdacht overlijden. Een wettelijke verplichting daartoe bestaat niet tenzij in het geval van een orgaantransplantatie. Art. 13, par 1, Orgaantransplantatiewet verplicht de arts die overgaat tot de wegneming van organen en weefsel (dit kan niet de arts zijn die het overlijden heeft vastgesteld) en die daarbij een gewelddadige dood vaststelt, een verslag op te stellen en dit aan de Procureur des Konings op te sturen. Art. 13, par 1, tweede lid: Dit is de enige wettelijke bepaling waarbij een arts verplicht is de Procureur des Konings op de hoogte te brengen van een gewelddadige dood. Art. 13, par2: (algemener) geen wegneming van organen bij overlijden met onbekende of verdachte oorzaak tenzij de Procureur des Konings daarvan vooraf is ingelicht en hij er zich niet tegen verzet heeft. De wet bepaalt niet door wie de Procureur des Konings ingelicht is.

B.1.3. Overzicht plaats elementen in huidige en toekomstige systemen

Hieronder vindt u de in de codeboeken ongevallen en handhaving opgenomen elementen terug, gesorteerd volgens het ER model. Voor ieder element is aangegeven in welk systeem dit element op dit moment aanwezig is op lokaal en federaal niveau en de plaats binnen de toekomstige systemen op lokaal en federaal niveau. Dit laatste is echter een aanbeveling naar de ontwikkelaars toe. Hierbij dient opgemerkt dat de sleutelvelden nergens aanwezig zijn, en enkel in de data warehouse aanwezig zullen zijn.

⁶¹ NYS, H (1991) Geneeskunde: recht en medisch handelen. Algemene praktische rechtsverzameling. E. Story Scientia.

B.1.3.1. Ongevallen

	Lokaal		Federaal		Opmerkingen
	huidig	toekomstig	huidig	toekomstig	
1. Ongeval					
OngevalID					Sleutel
Unitrec	ISLP	ISLP	VOFAC	FEEDIS	
UNumber	ISLP	ISLP	VOFAC	FEEDIS	
Date	ISLP	ISLP	VOFAC	FEEDIS	
Time	ISLP	ISLP	VOFAC	FEEDIS	
Light	ISLP	ISLP	VOFAC	FEEDIS	
Weather	ISLP	ISLP	VOFAC	FEEDIS	
Sketch	\	ISLP	\	FEEDIS	
Typeske	\	ISLP	\	FEEDIS	
finding	\	ISLP	\	FEEDIS	
Numbuser	ISLP	ISLP	VOFAC	FEEDIS	
Numbvict	ISLP	ISLP	VOFAC	FEEDIS	
Namenum	ISLP	ISLP	VOFAC	FEEDIS	
Postcod	\	ISLP	\	FEEDIS	
Niscode	ISLP	ISLP	VOFAC	FEEDIS	
Inbuarea	ISLP	ISLP	VOFAC	FEEDIS	
Crossing	ISLP	ISLP	VOFAC	FEEDIS	
Xcoord	\	ISLP	\	FEEDIS	
Ycoord	\	ISLP	\	FEEDIS	
Locchar	ISLP	ISLP	VOFAC	FEEDIS	
WeatherInf	ISLP	ISLP	VOFAC	FEEDIS	
Damdom	\	ISLP	\	FEEDIS	
Varia	ISLP	ISLP	VOFAC	FEEDIS	
Expert	\	ISLP	\	FEEDIS	

II AANRIJDINGS ACTOREN

AanrijdingsactorID						sleutel
Ongevalid						sleutel
Aanrijdingsnr						sleutel
Againstobst	ISLP	ISLP	VOFAC	FEEDIS		
Againstactor	ISLP	ISLP	VOFAC	FEEDIS		
Nature	ISLP	ISLP	VOFAC	FEEDIS		type attributen is anders, huidige mogelijkheden minder gedetailleerd
Useracc	\	ISLP	\	FEEDIS		
Hitarun	\	ISLP	\	FEEDIS		koppeling met gerechtelijke informatie (optie 35)
Holder	\	ISLP	\	FEEDIS		
Catdrivl	\	ISLP	\	FEEDIS		
Revdrivl	\	ISLP	\	FEEDIS		
Medsel	\	ISLP	\	FEEDIS		
Numbpass	ISLP	ISLP	VOFAC	FEEDIS		
Injpass	\	ISLP	\	FEEDIS		
Factuser	ISLP	ISLP	VOFAC	FEEDIS		
Varia	ISLP	ISLP	VOFAC	FEEDIS		

III. Aanrijdingen

Aanrijdingsnr						sleutel
OngevalID						sleutel
Typecoll	ISLP	ISLP	VOFAC	FEEDIS		

IV. AANRIJDINGS(VAL) BETROKKENEN

AanrijdingsbetrokkeneID						sleutel
Ongevalid						sleutel
Aanrijdingsnr						sleutel
Alcotest	ISLP	ISLP	VOFAC	FEEDIS		type attributen is anders, huidige mogelijkheden minder gedetailleerd
alcoanal	\	ISLP	\	FEEDIS		

Alcoval	\	ISLP	\	FEEDIS	
Bloodalc	\	ISLP	\	FEEDIS	
Testdriv	\	ISLP	\	FEEDIS	
Urindriv	\	ISLP	\	FEEDIS	
Resurin	\	ISLP	\	FEEDIS	
Booddru	\	ISLP	\	FEEDIS	
Condit	ISLP	ISLP	VOFAC	FEEDIS	
Helmet	\	ISLP	\	FEEDIS	
Belt	\	ISLP	\	FEEDIS	
childseat	\	ISLP	\	FEEDIS	
DateBir	ISLP	ISLP	VOFAC	FEEDIS	
Conseq	ISLP	ISLP	VOFAC	FEEDIS	gewijzigde keuzelijst
Plapass	ISLP	ISLP	VOFAC	FEEDIS	
Violation	\	ISLP	\	FEEDIS	

V Fysische personen

Codeuser					sleutel
Register	\	ISLP	\	FEEDIS	
Perscod	\	ISLP	\	FEEDIS	
Gender	ISLP	ISLP	VOFAC	FEEDIS	
nisres	\	ISLP	\	FEEDIS	
nation	\	ISLP	\	FEEDIS	
telephone	\	ISLP	\	FEEDIS	
nrdrivlic	\	ISLP	\	FEEDIS	
datdrivlic	\	ISLP	\	FEEDIS	
Pldrivlic	\	ISLP	\	FEEDIS	

VI betrokken voertuigen

BetrokkenvoertuigID					sleutel
Voertuigid					vreemde sleutel
numberpl	\	ISLP	\	FEEDIS	
Technok	\	ISLP	\	FEEDIS	
Datetec	\	ISLP	\	FEEDIS	
Kilom	\	ISLP	\	FEEDIS	
Insurok	\	ISLP	\	FEEDIS	
Dateins	\	ISLP	\	FEEDIS	
Insucom	\	ISLP	\	FEEDIS	

Policnr	\	ISLP	\	FEEDIS
Damveh	\	ISLP	\	FEEDIS
Locdam	\	ISLP	\	FEEDIS
Stolen	\	ISLP	\	FEEDIS
Signs	ISLP	ISLP	VOFAC	FEEDIS
Inscrip	ISLP	ISLP	VOFAC	FEEDIS
statecarg	\	ISLP	\	FEEDIS
natcarg	\	ISLP	\	FEEDIS
Factorv	ISLP	ISLP	VOFAC	FEEDIS

VII Verplaatsingen

AanrijdingsactorID					Vreemde sleutel
OngevalID					Vreemde sleutel
Aanrijdingsnr					Vreemde sleutel
Kmmark	ISLP	ISLP	VOFAC	FEEDIS	2 velden
Nrbldng	ISLP	ISLP	VOFAC	FEEDIS	
Speed	ISLP	ISLP	VOFAC	FEEDIS	
Profile	ISLP	ISLP	VOFAC	FEEDIS	gewijzigde keuzelijst (<i>anders en onbekend</i> zijn bijgekomen)
Numbt	\	ISLP	\	FEEDIS	
roadwork	\	ISLP	\	FEEDIS	
Dirtr	ISLP	ISLP	VOFAC	FEEDIS	*
Stater	ISLP	ISLP	VOFAC	FEEDIS	*
badstate	\	ISLP	\	FEEDIS	
Plabike	ISLP	ISLP	VOFAC	FEEDIS	gewijzigde keuzelijst
Cyclane	ISLP	ISLP	VOFAC	FEEDIS	gewijzigde keuzelijst
plapedes	ISLP	ISLP	VOFAC	FEEDIS	
crossvis	ISLP	ISLP	VOFAC	FEEDIS	
Roadpla	\	ISLP	\	FEEDIS	
Dirmove	ISLP	ISLP	VOFAC	FEEDIS	gewijzigde keuzelijst
movement	ISLP	ISLP	VOFAC	FEEDIS	
Factorr	ISLP	ISLP	VOFAC	FEEDIS	

VIII. Voertuigen

VoertuigID					sleutel
Countreg	ISLP	ISLP	VOFAC	FEEDIS	
Nrregdiv	ISLP	ISLP	VOFAC	FEEDIS	

Chassis	\	ISLP	\	FEEDIS
datereg	\	ISLP	\	FEEDIS
brandtype	\	ISLP	\	FEEDIS
color	\	ISLP	\	FEEDIS
cylinder	\	ISLP	\	FEEDIS
fuel	\	ISLP	\	FEEDIS

IX. Wegen

WegID					sleutel
Roadnm	ISLP	ISLP	VOFAC	FEEDIS	enkel voor niet genummerde wegen
Ident	ISLP	ISLP	VOFAC	FEEDIS	
Roadsrt	ISLP	ISLP	VOFAC	FEEDIS	gewijzigde keuzelijst
roadtype	\	ISLP	\	FEEDIS	
Roadnr	\	ISLP	\	FEEDIS	
roadind	\	ISLP	\	FEEDIS	

X. Wegkruisingen

Wegid					sleutel
kruiptid					sleutel
crossreg	ISLP	ISLP	VOFAC	FEEDIS	

XI. Kruispunten

kruispuntid					sleutel
srtcross	\	ISLP	\	FEEDIS	

XII. Omstandigheden/ vaststellingen

OVID

OngevalID

Aanrijdingsnr

AanrijdingsbetrokkeneID

XIII. Rechtspersonen

RechtspersoonID

legalbod	\	ISLP	\	FEEDIS
----------	---	------	---	--------

B.1.3.2. Handhaving

I. Gerichte Actie	lokaal		federaal	
	huidig	toekomst	huidig	toekomst
ActieID				
Nmoff-octr	\	Query DAWA ⁶²	ETT	Query DAWA
Typaction	\	ISLP	ETT	FEEDIS
Themoctr	\	ISLP	ETT	FEEDIS
Naturoctr	\	ISLP	\	FEEDIS
Themprev	\	ISLP	\	FEEDIS
Mnhourctr	\	Query DAWA	ETT	Query DAWA
Ctrhour	\	Query DAWA	\	Query DAWA
Prevhour	\	Query DAWA	\	Query DAWA
Persoctr	\	ISLP	ETT	FEEDIS
Beginhour	\	ISLP Admin	ETT	PPP
Endhour	\	ISLP Admin	\	PPP
Startdatoctr	\	ISLP Admin	ETT	PPP
Enddatoctr	\	ISLP Admin	\	PPP
Dayoact	\	ISLP	\	FEEDIS
Lokaoact	\	ISLP	\	FEEDIS
Nr-octr	\	ISLP	\	FEEDIS
Maxspd	\	ISLP	\	RADAR
	partpl \	ISLP	\	RADAR
Ctrhour/splim	\	ISLP Admin	\	PPP
NmControlledVehicleRadar	\	ISLP	\	RADAR
NmMobileRadar	\	ISLP	\	RADAR
NmAutomRadar	\	ISLP	\	RADAR
NmControlledDriversHeavy	\	ISLP	\	FEEDIS
NmControlledVehiclesHeavy	\	ISLP	\	FEEDIS
CategoryHeavy	\	ISLP	\	FEEDIS
ADR	\	ISLP	\	FEEDIS
SocialStateHeavy	\	ISLP	\	FEEDIS
NationDriverHeavy	\	ISLP	\	FEEDIS

⁶² Query DAWA: Het element is een berekend veld dat niet rechtstreeks opgenomen wordt in een systeem, maar dat via een voorgedefinieerde query op de Data Warehouse (Centraal niveau) bekomen kan worden.

NmWorkdaysCtrHeavy	\	ISLP Admin	\	PPP
NatureCtrHeavy	\	ISLP	\	FEEDIS

II. PV's \

PVNRID				
ActieID				
OngevalID				
PVnumber	\	ISLP	\	FEEDIS
Regnumb	\	ISLP	\	FEEDIS
	NmPV \			
		Query DAWA	\	Query DAWA
NmSPV	\	Query DAWA	\	Query DAWA
NmPVW	\	Query DAWA	\	Query DAWA
NmPI-B	\	Query DAWA	\	Query DAWA
NmPI-nB	\	Query DAWA	\	Query DAWA
NmConsig	\	Query DAWA	\	Query DAWA
NmWithdraw	\	Query DAWA	ETT	Query DAWA
Postcode	\	ISLP	\	FEEDIS
NameMun	\	ISLP	\	FEEDIS
Date	\	ISLP	\	FEEDIS
Hour	\	ISLP	\	FEEDIS
UnitRec	\	ISLP	ETT	FEEDIS
Nr-octr	\	ISLP	\	FEEDIS
RoadSrt	\	ISLP	\	FEEDIS
RoadNm	\	ISLP	\	FEEDIS
RoadIdent	\	ISLP	\	FEEDIS
RoadType	\	ISLP	\	FEEDIS
RoadNr	\	ISLP	\	FEEDIS
KmMark	\	ISLP	\	FEEDIS
NrBldng	\	ISLP	\	FEEDIS
Amount	\	ISLP	\	FEEDIS

III. Persoonsbetrokkenheid

Codeuser

PVNRID

RechtspersoonID

BetrokkenVoertuigID

ActieID				
Nature	\	ISLP	\	FEEDIS
Catdrivlic	\	ISLP	\	FEEDIS
Holder	\	ISLP	\	FEEDIS

IV. Rechtspersonen

RechtspersoonID

legalbod	\	ISLP	\	FEEDIS
----------	---	------	---	--------

V. fysische personen

CodeUser

DateBir	\	ISLP	\	FEEDIS
---------	---	------	---	--------

Gender	\	ISLP	\	FEEDIS
--------	---	------	---	--------

Nation	\	ISLP	\	FEEDIS
--------	---	------	---	--------

DatDrivlic	\	ISLP	\	FEEDIS
------------	---	------	---	--------

NrDrivlic	\	ISLP	\	FEEDIS
-----------	---	------	---	--------

Register	\	ISLP	\	FEEDIS
----------	---	------	---	--------

Perscode		Automatisch basis rijksregister nationaliteit...	op van en \	Automatisch basis rijksregister nationaliteit...	op van en
----------	--	---	----------------------	---	-----------------

VI. BetrokkenVoertuigen

BetrokkenVoertuigID

VoertuigID

Numberpl	\	ISLP	\	FEEDIS
----------	---	------	---	--------

Natcargo	\	ISLP	\	FEEDIS
----------	---	------	---	--------

VII. Begane Overtredingen

Codeuser

PVNRID

OvertredingsID

Nmoff	\	Query DAWA	ETT	Query DAWA
-------	---	------------	-----	------------

Nmoff-BD	\	Query DAWA	ETT	Query DAWA
----------	---	------------	-----	------------

Nmoff-MD	\	Query DAWA	ETT	Query DAWA
----------	---	------------	-----	------------

Nmpff-rctr	\	Query DAWA	ETT	Query DAWA
------------	---	------------	-----	------------

*ALCOHOL*⁶³

CircAvar	\	ISLP	ETT	FEEDIS
NmABtest	\	Query DAWA	ETT	Query DAWA
NmABtestP	\	Query DAWA	ETT	Query DAWA
NmABtestA	\	Query DAWA	ETT	Query DAWA
NmABtestS	\	Query DAWA	ETT	Query DAWA
NmRefABtest	\	Query DAWA	ETT	Query DAWA
NmRefAAtest	\	Query DAWA	\	Query DAWA
NmABlys	\	Query DAWA	ETT	Query DAWA
NmABlysP	\	Query DAWA	ETT	Query DAWA
ResABlysP	\	ISLP	\	FEEDIS
NmABlysN	\	ISLP	\	Query DAWA
NmAbItest	\	ISLP	\	Query DAWA

DRUGS

NmDtestbat	\	Query DAWA	\	Query DAWA
CircDvar	\	ISLP	\	FEEDIS
NmDUtest	\	Query DAWA	\	Query DAWA
NmDU-P	\	Query DAWA	\	Query DAWA
NmDU-N	\	Query DAWA	\	Query DAWA
NmDbItest	\	Query DAWA	\	Query DAWA
Ref-testD	\	Query DAWA	\	Query DAWA
Ref-urinD	\	Query DAWA	\	Query DAWA
Ref-bldD	\	Query DAWA	\	Query DAWA

SNELHEID

Spvehic	\	ISLP	SEM	RADAR
Ctrdsp	\	ISLP	\	RADAR
Spoff10	\	Query DAWA	SEM	Query DAWA
Spoff20	\	Query DAWA	\	Query DAWA
Spoff30	\	Query DAWA	\	Query DAWA
Spoff40	\	Query DAWA	\	Query DAWA
Spoff+40	\	Query DAWA	\	Query DAWA

⁶³ Op lokaal vlak bestaat er voor alcohol een ETT-applicatie, deze is vergelijkbaar met de federale ETT, maar werd vorig jaar door de ISLP-ploeg gemaakt voor de BOB-campagne, omdat de federale ETT niet in de ISLP-omgeving kon werken. Deze ETT wordt echter enkel gebruikt tijdens de BOB-campagne.

Off/splim	\	Query DAWA	\	Query DAWA
Ctrdveh	\	Query DAWA	\	Query DAWA
Offsp+red	\	Query DAWA	\	Query DAWA
Offred	\	Query DAWA	\	Query DAWA

ZWAAR VERVOER

HeavyWeight	\	ISLP	\	FEEDIS
Overload	\	ISLP	\	FEEDIS

VIII. Voertuigen

VoertuigID

NrregDIV	\	ISLP	\	FEEDIS
CountregHeavy	\	ISLP	\	FEEDIS
CountregTrailer	\	ISLP	\	FEEDIS

IX. Overtredingen

NomenclatuurText

NomenclatuurCode

* Sleutel

** Foreign key

C. Besluit en aanbevelingen

Met voorliggend onderzoek zijn we er in een eerste fase in geslaagd om op basis van een behoeftenanalyse bij potentiële eindgebruikers van verkeersveiligheidsstatistieken een voorstel te doen inzake de registratie van verkeersongevallen met lichamelijk letsel en van handhavingsstatistieken.

De E/R diagramma's die in de tweede fase ontwikkeld werden zullen toelaten de voorgestelde registratie te integreren binnen de ontwikkelingen van Feedis en ISLP. De ontwikkelingsfase hiervoor bedraagt tenminste 1 jaar. Dit betekent dat met de implementatie van de nieuwe registratie bij de politiediensten ten vroegste in 2005-2006 kan gestart worden. Daarbij dienen we er ook rekening mee houden dat Feedis en ISLP in eenzelfde systeem geïntegreerd zullen worden, vermoedelijk in 2006, wat het proces van de implementatie van dit project onvermijdelijk zal beïnvloeden. De verwezenlijking van dit project behoort tot de verantwoordelijkheid van de Federale Politie – Algemene Directie van de Operationele ondersteuning in partnership met alle betrokken actoren.

Hieronder volgen tot slot nog enkele aanbevelingen bij de implementatie van het voorliggend Agora-project. Deze aanbevelingen zijn het gevolg van de bevindingen van het onderzoek, van aandachtspunten die door het begeleidingscomité werden vermeld en van de resultaten van SWOT-analyse die in de eerste fase werd uitgevoerd.

1. Er wordt uitgegaan van de evidentie dat een automatische registratie zoals hier voorgesteld de volledigheid, de betrouwbaarheid en de kwaliteit van de statistieken zal verhogen. Hieraan zijn echter een aantal randvoorwaarden verbonden :
 - om te vermijden dat cruciale gegevens niet worden ingevuld dient het systeem verplichte velden voor te stellen ;
 - het systeem dient automatische interne controles te voorzien opdat onjuiste registratie zoveel mogelijk vermeden wordt (bv. indien km-paal 0 wordt ingevuld dient het systeem te kunnen nagaan of er op de aangegeven locatie een km-paal 0 bestaat);
 - duidelijke definities van de te vatten variabelen zijn noodzakelijk (bv. gerichte controle);
 - de nomenclatuur van de verkeersovertredingen is bepalend voor de kwaliteit van de registratie van de handhavingsvariabelen, deze nomenclatuur dient volledig en steeds up to date te zijn, wat betekent dat wetswijzigingen bij de dag dat ze in werking treden reeds in het systeem vervat moeten zitten;
 - het systeem moet de mogelijkheid voorzien om nieuwe behoeften en/of nieuwe ontwikkelingen (bv. plaatsbepaling via X/Y coördinaten) toe te laten.
 - een centraal en uniek wegenbestand is noodzakelijk voor de juiste vating van de localisatie van de ongevallen waarbij voor de gewestwegen een automatische koppeling tussen de straatnamen en de nummer van de weg bestaat.

2. Een correcte vatting van de gegevens vormt de basis van de kwaliteit van het vooropgestelde registratiesysteem. De politiemensen dienen overtuigd te worden van het nut van deze statistieken en van een juiste en volledige registratie.

- de gebruiksvriendelijkheid van het systeem en het principe van de eenmalige vatting zullen het juiste gebruik stimuleren;
- de elektronische transmissie op centraal niveau bij de politie van alle beschikbare politiegegevens inzake ongevallen en handhaving is nodig om een soepel statistisch instrument (datawarehouse) te garanderen, gebaseerd op de toekomstige operationele dataflow;
- duidelijke en concrete richtlijnen – zowel voor politie, parketten als ziekenhuizen m.b.t. doden 30 dagen – zijn nodig ;
- via opleiding en training kan correct gebruik aangeleerd worden;
- het creëren van een helpdesk, zeker in een beginfase, zou zinvol zijn om fouten en/of onduidelijkheden onmiddellijk op te lossen ;
- een snelle feedback aan de zones en de verkeersposten zodat de statistieken kunnen aangewend worden om de operationele activiteiten tijdig te (her)oriënteren zal het nut van de registratie aantonen alsook een snellere rapportage aan de gebruikers rechtstreeks vanuit de federale politie.

3. De implementatie van het voorgestelde registratiesysteem zal leiden tot verkeersongevallen- en handavingsstatistieken die voor het beleid beschikbaar worden gesteld. Zij maken onder andere deel uit van de verkeersveiligheidsindicatoren die door de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid opgevolgd moeten worden.

De beleidsgerichte analyse en interpretatie van de resultaten op federaal vlak zullen door het BIVV in opdracht van de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid uitgevoerd worden. Voor overige analyses (gewestelijk, provinciaal, gemeentelijk beleidsniveau...) moeten de gegevensbanken eenvoudig toegankelijk gemaakt worden voor diverse eindgebruikers. Op het niveau van de politiediensten zal een grondige analyse en exploitatie van de lokale gegevens gegarandeerd moeten worden opdat de statistieken ook op lokaal vlak aangewend kunnen worden om het verkeersveiligheidsbeleid te evalueren en te sturen ondermeer via de zonale veiligheidsplannen.

De analyse en de interpretatie van deze resultaten verdient minstens evenveel aandacht als het registratiesysteem zelf. Via wetenschappelijk onderzoek zouden bestaande methodes en technieken verfijnd kunnen worden (bv. met betrekking tot een betere localisatie van de ongevallen of met betrekking tot mogelijke koppeling van de gegevens met andere databanken).

D. Bijlagen

- Bijlage 1 : Analyseformulier voor verkeersongevallen met doden of gewonden
- Bijlage 2 : Formulieren B1, B2, B3
- Bijlage 3 : Lijst van variabelen beschikbaar in het pv
- Bijlage 4: Gestructureerde vragenlijst
- Bijlage 5 : Samenvattende tabel 'best practices' buitenland
- Bijlage 6 : Overzicht variabelen buitenland
- Bijlage 7 : Vragenlijst behoeftenanalyse
- Bijlage 8 : Overzicht variabelen voor het confrontatiegesprek
- Bijlage 9 : Verslag vergadering inzake "Agora-projecten" op 23 juni 2003.
- Bijlage 10 : Verslag vergadering inzake "Afstemming statistieken" op 03 juli 2003.
- Bijlage 11 : Rapport inzake het vervoer van zaken en het personenvervoer, Commissie van de Europese Gemeenschappen.
- Bijlage 12 : Controlerapport wegcontrole, FOD Mobiliteit en Vervoer, Vervoer te Land, Dienst Wegcontrole.
- Bijlage 13 : Formulier ADR Controle
- Bijlage 14 : Codeboek verkeersongevallen
- Bijlage 15 : Codeboek handhaving
- Bijlage 16 : Lijst van geschrapte variabelen