

Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken, spoor Verkeersveiligheid

‘Beleid en wetenschap vullen elkaar aan’

Tien jaar geleden was het Vlaamse verkeersveiligheidsbeleid vooral op intuïtie gebaseerd. Dat leverde resultaat op: het aantal doden en gewonden daalde. Maar nu de quick wins eruit zijn, neemt het belang van wetenschappelijk onderzoek toe om het beleid mee te sturen en te evalueren. Het Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken, spoor Verkeersveiligheid zorgt in opdracht van de Vlaamse regering voor die wetenschappelijke benadering.

De Vlaamse regering riep tien jaar geleden steunpunten in het leven rond verschillende maatschappelijk belangrijke thema's. Ze kregen de decretale opdracht wetenschappelijk onderzoek te voeren langs drie grote sporen: gegevensverzameling en -analyse, kortetermijnonderzoek over actuele beleidsvragen, langetermijnonderzoek. De erkenning als steunpunt geldt voor periodes van telkens vijf jaar.

Voor het thema verkeersveiligheid werd het Steunpunt Verkeersveiligheid opgericht, in 2007 omgedoopt tot het Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken, spoor Verkeersveiligheid. Tussen 2002 en 2006 werd het Steunpunt gevormd door de Universiteit Hasselt, de Provinciale Hogeschool Limburg, de Vrije Universiteit Brussel en de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek. In de tweede periode van vijf jaar kwam er met de Universiteit Gent een vijfde partner bij. Het Instituut voor Mobiliteit van de Universiteit Hasselt coördineert de werkzaamheden van het consortium, met Stijn Daniels, Tom Brijs en nu Elke Hermans als opeenvolgende woordvoerders. Zij maken het bilan op van tien jaar Steunpunt Verkeersveiligheid.

Hoe is het consortium samengesteld?

Tom Brijs: ‘Dat gebeurt op basis van de expertise van de verschillende instellingen. Bij IMOB zijn wij bijvoorbeeld niet bezig met voertuigtechnologie maar VITO is dat natuurlijk wel. Zo dekken we door de samenwerking de verschillende aspecten van verkeersveiligheid af. De onderzoekers van het Steunpunt blijven verbonden aan hun eigen onderzoeksinstelling en draaien daar mee. Rond sommige onderzoeksprojecten werken verschillende partners met elkaar samen, andere zijn zo omschreven dat één onderzoeksinstelling ze opneemt. We bekijken dat op projectbasis.’

Elke Hermans: ‘Voor de evaluatie van een verkeersveiligheidsmaatregel bijvoorbeeld is er een samenwerking tussen IMOB, dat de verkeerskundige expertise inbrengt, en de VUB, die de kennis over socio-economische kosten-batenanalyse inbrengt.’

Hoeveel onderzoekers werken voor het Steunpunt?

Tom Brijs: ‘Een twintigtal. Sommigen werken voltijds voor het Steunpunt, anderen deeltijds. Doctoraatsstudenten bijvoorbeeld zijn meestal verschillende jaren voltijds bezig met fundamenteel onderzoek voor het Steunpunt. Maar we doen ook toegepast wetenschappelijk onderzoek waarvoor ad hoc een team wordt samengesteld.’

Hoe wordt het onderzoeksprogramma samengesteld?

Stijn Daniels: ‘De Vlaamse overheid doet een open oproep en geeft daarin een aantal grote thema's aan. De kandidaat-consortia dienen daarop een dossier in waarin ze de grote thema's concreter vertalen. Dan volgt een proces van onderhandeling tussen de overheid en de consortia. Dat leidt uiteindelijk tot de toewijzing aan één consortium en het vastleggen van het

meerjarenonderzoeksprogramma in onderling overleg. Dat is dus een deels interactief proces maar de essentie van dit soort onderzoek is dat het voor een deel vraaggestuurd is: de vragen komen deels van de overheid, de wetenschappers vertalen ze in relevante onderzoeksvragen.’

Betekent dit dat er naast het meerjarenprogramma ook ruimte is voor actuele vragen, voor acute problemen waarop een wetenschappelijk antwoord nodig is?

Elke Hermans: ‘Daar is inderdaad een deel van het budget voor beschikbaar. Het gaat dan over kortetermijnonderzoek dat doorgaans maar enkele maanden loopt. Concreet gaat het bij het tweede Steunpunt over vijf projecten. Drie daarvan zijn afgerond: een studie naar het effect van lange zware vrachtwagens in Vlaanderen, een onderzoek over rotondes en één over een charter voor het vrachtvervoer. Twee lopen nog: een evaluatie van de onbemande camera’s op gewestwegen en een studie over de homogenisering van snelheidszones.’

Hoe zag het onderzoeksprogramma van het eerste Steunpunt er uit?

Stijn Daniels: ‘Er waren vijf grote onderzoekslijnen. De eerste was de data-analyse: goede gegevens verzamelen en analyseren. In de tweede onderzoekslijn gingen we na welke effecten sommige infrastructuurmaatregelen van de overheid hadden op de verkeersveiligheid. We evalueerden onder meer de snelheidscamera’s in Antwerpen, conflictvrije verkeerslichten, rotondes, doortochten. Het derde domein was de voertuigtechniek waarin VITO van een hele reeks technologieën onderzocht wat deze zouden kunnen betekenen voor Vlaanderen. Menselijk gedrag en verkeersveiligheid was het onderwerp van de vierde onderzoekslijn. We voerden bijvoorbeeld onderzoek naar de kinderzitjes in wagens: die zijn wel verplicht maar dat betekent niet dat ze ook correct gebruikt worden. Ten slotte was er het domein van het beleidsmanagement: hoe maak je als overheid beleidskeuzes? Investeer je in camera’s of zijn rotondes een beter idee? Of verkeersveiligheids campagnes?’

Zijn die onderzoeksdomeinen voortgezet in het tweede Steunpunt?

Elke Hermans: ‘Vier thema’s zijn dezelfde gebleven: de referentiedatabank, het onderzoek naar infrastructuurmaatregelen, innovatie en ICT in voertuigen, en de evaluatie van beleidsmaatregelen. Daarnaast zijn er vier nieuwe. Het eerste is bereikbaarheid, dat ook één van de vijf algemene doelstellingen is in het Mobiliteitsplan Vlaanderen. In dat onderzoekspakket proberen we een beter inzicht te krijgen in het fenomeen bereikbaarheid. Een tweede nieuw thema is risicobepaling. Dat heeft onder andere te maken met het opstellen van relevante verkeersveiligheidsindicatoren.’

Tom Brijs: ‘Complexe fenomenen zoals verkeersveiligheid kunnen gevat worden in meetbare indicatoren. Op die manier kan de overheid aan vergelijking en opvolging doen, niet enkel op het niveau van individuele maatregelen maar ook op een hoger, algemener niveau. Ze wil bijvoorbeeld de verkeersveiligheid van haar infrastructuur in een soort globale score vatten, of het gedrag van de weggebruikers. Dan kan ze zien of ze goed bezig is of niet, en waar ze moet bijsturen. Om die scores te bepalen, moet je de belangrijke indicatoren of sleutelparameters identificeren die vertellen hoe een verkeersveiligheidssysteem functioneert en die ook toelaten te vergelijken met andere landen.’

Om te vergelijken met andere landen moeten die dezelfde parameters gebruiken. Past dit thema in een ruimer Europees verhaal?

Tom Brijs: ‘Er is een set parameters gedefinieerd in het kader van een Europees project, bijvoorbeeld de indicator voor het probleem snelheid. Daarmee kan je in alle Europese landen

op dezelfde manier gegevens verzamelen en goede vergelijkingen maken tussen landen. Je ziet ook welke de voorbeeldlanden zijn waar je ideeën kan halen.’

Elke Hermans: ‘In dit domein van de risicobepaling is er, naast de indicatoren, onder andere ook een focus op de impact van de vergrijzing/veroudering van de bevolking op verkeersveiligheid.’

We hadden al twee nieuwe thema’s, welke zijn het derde en vierde?

Elke Hermans: ‘Het derde is duurzaamheid, waarin de klemtoon vooral ligt op onderzoek naar de milieu-impact van snelheid en naar geluidshinder. Ten slotte is er het thema beleidsorganisatie en monitoring. Eén van de projecten daarin is een module voor gemeenten. Door het invullen van een vragenlijst kan een gemeente te weten komen waar ze staat op verschillende deelaspecten van verkeersveiligheid. Heeft ze een strategie of is ze vooral ad hoc bezig? Hoe scoort ze in vergelijking met andere gemeenten? Ze krijgt ook aanbevelingen om haar niveau op te krikken. Dat toetsingsinstrument is klaar, het wordt nu uitgetest in enkele gemeenten.’

Hoe wordt het werk van het Steunpunt geëvalueerd?

Stijn Daniels: ‘Er is een wetenschappelijke evaluatie door internationale reviewers, academici die kijken naar de onderzoeksmatige output van het Steunpunt. Die wordt vooral afgemeten aan het aantal artikels in internationale tijdschriften. Tien jaar geleden stond het wetenschappelijke onderzoek naar verkeersveiligheid in Vlaanderen nog nergens. Na vijf jaar hadden we toch enkele wetenschappelijke publicaties die mochten gezien worden, en daar zijn er de voorbije vijf jaar nog bijgekomen. Dat is belangrijk want onderzoek toont aan dat landen die meer investeren in onderzoek ook beter scoren qua verkeersveiligheid. Naast de wetenschappelijke evaluatie is er ook de beleidsmatige door onze stakeholder - de Vlaamse overheid – beleid en administratie – en door de leden van onze stuurgroep zoals het BIVV.’

Hoe evalueert u zelf het werk van het Steunpunt?

Stijn Daniels: ‘Tot voor enkele jaren was het verkeersveiligheidsbeleid zuiver op intuïtie gebaseerd. Dat was verdienstelijk en het heeft ertoe bijgedragen dat het aantal doden en gewonden op onze wegen is gedaald. Maar de quick wins zijn geboekt, als we willen verbeteren zal het beleid nog gericht moeten worden. Daar hangt mee samen dat je als overheid moet aantonen dat wat je doet ook werkt. De verdienste van het Steunpunt en van de steunpunten in het algemeen is dat ze de zaken rationeel benaderen: wat kost het, wat brengt het op? En dat zowel achteraf bij de evaluatie van een genomen maatregel, als vooraf wanneer de beleidskeuzes nog gemaakt moeten worden. De interesse van overheden en administraties om met wetenschappelijk onderzoek om te gaan is sterk toegenomen de voorbije tien jaar. Louter kijken naar de praktijk en op basis daarvan beslissingen nemen, heeft plaatsgemaakt voor interesse in wetenschappelijk onderzoek. Overheid, administratie en wetenschap hebben aanvullende elkaar versterkende rollen.’

Er is dus regelmatig overleg met de overheid.

Elke Hermans: ‘Ja. De administratie is de afnemer van kennis en resultaten die wij produceren maar omgekeerd maken wij gebruik van de gegevens die de administratie verzamelt.’

Kan u enkele concrete voorbeelden geven van wetenschappelijk onderzoek dat vertaald is in het beleid?

Tom Brijs: ‘Naar Nederlands voorbeeld opperde de vorige Vlaamse regering het idee voor een proefproject met lange zware vrachtwagens of supertrucks. Ze vroeg aan het Steunpunt

een verkeersveiligheidsanalyse te maken. Zijn de routes waarover die vrachtwagens moeten rijden daar geschikt voor? Komen ze niet door gebieden waar er problemen kunnen zijn voor fietsers en voetgangers? Aan welke randvoorwaarden moet het project voldoen zodat het verkeersveilig is? Die studie en de aanbevelingen hebben we aan de minister overgemaakt. In de verdere uitwerking van het proefproject zal het verkeersveiligheidsaspect expliciet worden meegenomen.'

'Een ander voorbeeld. Het Steunpunt heeft een vrij uitgebreid onderzoek gedaan naar de veiligheid van fietsers op rotondes. Dat heeft geleid tot enkele wijzigingen in het Vademecum Fietsvoorzieningen.'

De tweede termijn van het Steunpunt loopt af eind 2011. Wat dan?

Elke Hermans: 'We hopen dat er in het nieuwe steunpuntenprogramma weer plaats is voor het thema verkeersveiligheid. Het zou jammer zijn als de kennisopbouw hier zou stoppen. Komt er een nieuw steunpunt rond verkeersveiligheid, dan is het aan de kandidaat-consortia om een goed dossier in te dienen.'

Stijn Daniels: 'Vanuit het Steunpunt hebben we meegeschreven aan het eerste Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen. Het is aan de wetenschap om dat proces te blijven voeden, om maatregelen rationeel te onderbouwen. Als we het streefcijfer van maximaal 250 verkeersdoden in Vlaanderen tegen 2015 willen halen, zullen we op vele terreinen heel zorgvuldig tewerk moeten gaan. Ik hoop dat de overheid de lijn doortrekt om meer evidence based te werken. Aan de hand van de resultaten die bekomen worden op basis van wetenschappelijk onderzoek kan immers belangrijke vooruitgang op vlak van verkeersveiligheid geboekt worden.'