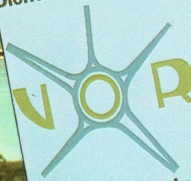


"U SPREEKT MET DE VOR"



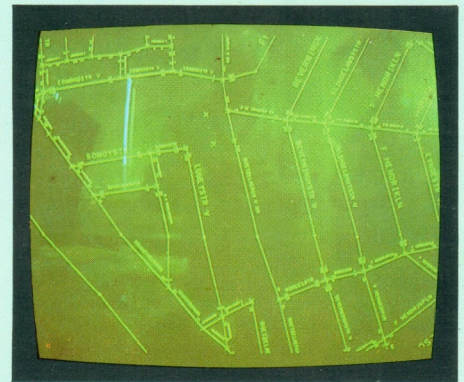
Dienst Verkeersongevallenregistratie



verschafft noodzakelijke gegevens over verkeersongevallen, bevordert doelmatig gebruik en stimuleert nieuwe toepassingen van deze gegevens, voor doeltreffende bestrijding van verkeersonveiligheid

Aanpak verkeersongevallen-concentraties begint met een telefoontje

Het eerste telefonische contact en vervolgens de ontvangst bij een bezoek aan de Dienst Verkeersongevallenregistratie, kortweg VOR, in Heerlen is vriendelijker en „menselijker” dan je met een gezonde dosis vooringenomenheid zou verwachten. De 300.000 registraties per jaar van ongevallen die met de computer verwerkt moeten worden, de registratieformulieren die dmv droge vragen elk specifiek ongeval in een standaard keurslijf brengen en de daarna beschikbare gegevens die in overzichtelijke „computerlijsten” te bestellen zijn, vestigen ongemerkt de indruk dat verkeersongevallenregistratie een zaak is waar niet de mens maar de computer de scepter zwaait. Natuurlijk is de computer bij de snelle verwerking een belangrijk instrument, maar ook andere elementen komen naar voren.



hoeveel van totaal.

De in 1974 opgerichte VOR ressorteert onder de Directie Verkeersveiligheid (DVV) van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. De DVV coördineert onder meer de activiteiten van de zeven ministeries die bij verkeersveiligheid betrokken zijn. Naast landelijke activiteiten is de DVV ook regionaal actief. Verderop in dit artikel wordt daar aandacht aan besteed. De VOR verzamelt als zelfstandig werkende Dienst van de DVV de gegevens over verkeersongevallen, verwerkt en slaat deze op in een databank. Zij verstrekt de resultaten aan beleidsmakers, onderzoekers, wegbeheerders van Rijk, Provincie en Gemeenten en aan toezichthouders zoals de politie. De gegevens met betrekking tot verkeersongevallen worden verkregen van politieregistratieformulieren. De tienduizenden

gemeente- en rijkspolitiemensen die zorgdragen voor de nauwkeurige invulling van de registratieformulieren beschrijven met elkaar ongeveer 300.000 ongevallen per jaar. Een gigantische klus zonder welke de ongevallenregistratie in ons land niet zou kunnen functioneren. Al deze formulieren worden opgestuurd naar de VOR die gevestigd is aan het Kerkplein 63 te Heerlen (045-735333) waar 184 personen werken. Zij pakken de draad, zo u wilt het formulier, weer op en gaan aan de slag met deze waardevolle informatie.

Gegevensinvoer

De gegevens van het politieregistratieformulier worden ingevoerd door de mensen van de bewerkingsteams. Door middel van een dialoog met de compu-

ter waarbij de in te voeren gegevens door de computer 'gevraagd' worden, voeren zij zo'n 50 à 80 gegevens per ongeval in. Een nogal 'slopende' bezigheid die met een flinke snelheid toch zeer nauwkeurig moet gebeuren. Verschillende pauzes over de dag verspreid zorgen voor de broodnodige variatie en afleiding.

Tijdens de dialoogverwerking worden al direct een groot aantal gegevens gecontroleerd. De dag, de datum, het tijdstip op de dag in relatie tot de lichtgesteldheid, etc. worden met controleprogramma's vergeleken. Niet correct of onvolledig ingevulde formulieren worden in de wachtstand gezet. Contactpersonen gaan daar direct mee aan de slag en proberen de ontbrekende informatie bij de invullers te achter-

deelsloot?

halen. Ook intern wordt de kwaliteit van de dialoogverwerking voortdurend onder de loep genomen. Een kwaliteitsbewakingssysteem traceert niet alleen de onvermijdelijke menselijke fouten of interpretatieverschillen maar blijkt op zich al motiverend en stimulerend te werken. Naast individuele inbreng speelt het teamverband een belangrijke rol in deze kwaliteitsbewaking.

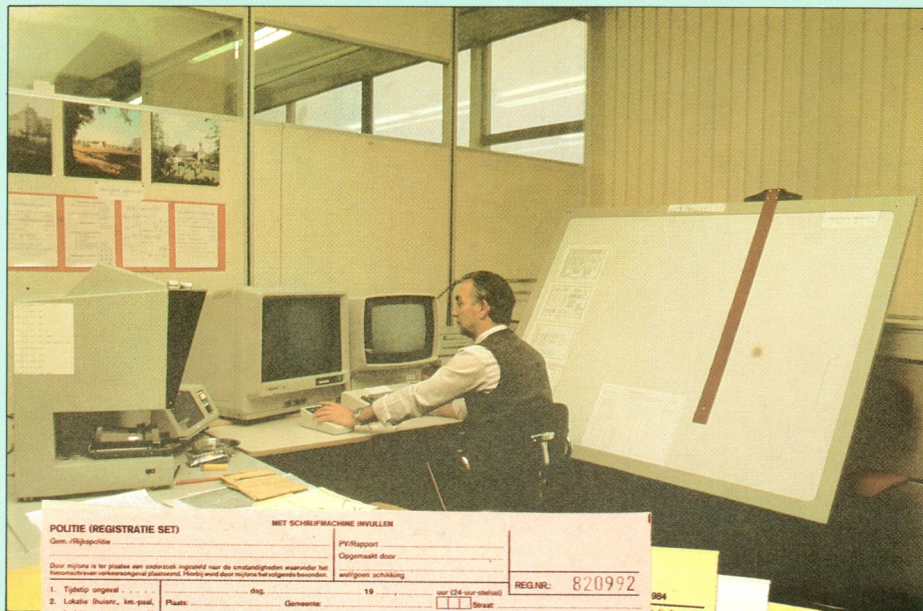
Verbeterd informatiesysteem

Het Tweede VOR Informatiesysteem (TVIS) dat in de loop van 1983 operationeel geworden is, heeft grote voordelen ten opzichte van het systeem dat vanaf de oprichting in 1974 gehanteerd werd. In die tijd waren de technische hulpmiddelen, apparatuur en programma's minder geavanceerd en vooral gericht op het periodiek en volgens vaste schema's verwerken tot standaardoverzichten. Op afwijkende informatiewensen van gebruikers kon niet of nauwelijks slagvaardig gereageerd worden. Daarnaast kreeg men in de loop van de jaren een steeds beter inzicht in de werkelijke informatiebehoeften van de omvangrijke en nogal heterogeen samengestelde gebruikersgroepen. Naast de beschreven dialoogverwerking is het TVIS gekenmerkt door een sterk verbeterd plaatsbepalingssysteem, een gegevensverzameling die meerdere jaargangen omvat, het snel en zonder veel moeite specifieke vragen kunnen beantwoorden of extra overzichten produceren en in de toekomst een decentrale (rechtstreekse) toegang tot de gegevensverzameling.

De onvermijdelijke 'kinderziekten' zijn in de vrij korte tijd dat het nieuwe systeem nu functioneert grotendeels opgelost. En geregeld worden daar nog een aantal perfectioneringen en gebruiksmogelijkheden aan toegevoegd.

Uniek lokatie netwerk

Het plaatsbepalingssysteem dat de VOR heeft ontwikkeld is werkelijk uniek en zeer indrukwekkend. Nergens in de wereld met uitzondering van enkele gebieden in de Verenigde Staten heeft men een zo nauwkeurig systeem. Juist die exacte plaatsbepaling is van groot belang bij het lokaliseren van verkeersongevallenconcentraties en de bestrijding van verkeersonveiligheid. Het lokatienetwerk is gebaseerd op een via luchtfoto's geactualiseerd topografisch kaartmateriaal. Wegen worden weergegeven als lijnen en kruispunten als knooppunten. Tussen twee knooppunten zijn de wegen opgedeeld in segmenten met een ware lengte van minimaal 21 en maximaal 400 meter. Een wegvak tenslotte is een verzameling van segmenten en minimaal twee knooppunten. In totaal zijn op deze wijze ongeveer 175.000 straten, 500.000 weg-



POLITIE (REGISTRATIE SET) MET SCHRIJFMACHINE INVULLER

Dem. Rijbewijs

Door mijzelf in ter plaatse een onderzoek ingesteld naar de omstandigheden waaronder het voertuig een verkeersongeval pleegde. Hetzij werd door mijzelf het volgende vastgesteld:

1. Tijdstip ongeval dag, 19 uur (24 uur staat)

2. Lokatie: Straat, km-paal, Gemeente: Wijk:

3. Verkeersmaatregelen ter plaatse

4. Onderloof weg

5. Wegwachter

6. Bijzonderheden v. d. plaats

7. Tijdstipje omstandigheden

8. Lichtgesteldheid

9. Weersverhouding

10. Weersgesteldheid

11. Wegdek

12. Wegreinhouding

13. Aard van het ongeval

14. Voertuig/ Voertuigen

15. Naam en adres

16. Omschrijving van de schade

17. Naam slachtoffer

18. Beknopte duidelijke omschrijving van het ongeval

REG.NR.: 820992

Form. 13.40

vakken, 1.070.000 segmenten en 945.000 knopen in kaart gebracht en in de databank opgeslagen. De meest eenvoudige aanduiding voor dit unieke systeem is gewoon: alles zit er in! Door de afzonderlijke afnemers kunnen gebiedsindelingen aangegeven worden waarover de gegevens verstrekt moeten worden. Stadsdelen, wijken, buurten, school- en busroutes, elke verzameling lokatiegegevens is mogelijk. Gekoppeld aan de verkeersongevallengegevens kan de betreffende gebruiker de proble-

men in zijn gebied zeer precies lokaliseren. De toepassingsmogelijkheden van het VOR Lokatie Netwerk (VLN) zijn uiteraard veel uitgebreider dan de lokatie van ongevallen alleen. In de komende jaren zullen zij mogelijk ook op meer commerciële basis benut gaan worden. Zo is bijvoorbeeld een experiment gaande waarbij door Philips met behulp van het VOR Lokatienetwerk een route-informatiesysteem voor automobielen wordt beproefd. De route tussen begin- en eindbestemming

rechtstreekse toegang inbrengen

Mis sen kom

naar ne?

wordt door dit systeem precies aangegeven en het verlaten van deze route precies bijgehouden. Dit experiment is illustratief voor de bruikbaarheid van het VOR Lokatienetwerk.

Gebruikersvriendelijk

Door de aard van de opbouw van de data-base kan in principe de informatie-verstrekking aan de wensen van de individuele gebruiker aangepast worden. Naast standaardoverzichten is het mogelijk meer gerichte of zeer specifieke overzichten te laten maken. Ook kan een bepaalde hoeveelheid computertijd ter beschikking gesteld worden. De gegevens zullen in de toekomst niet alleen op computerlijsten verstrekt worden maar ook via telefoon, op tape en op microfiche te verkrijgen zijn. Viditel en zelfs een rechtstreekse verbinding met de VOR-computer zullen tot de mogelijkheden gaan behoren.



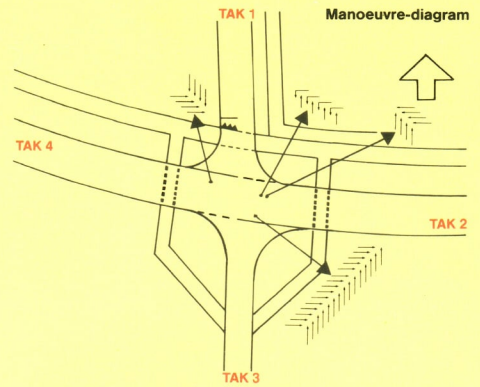
De VOR doet er alles aan om met haar medewerkers de verschillende gebruikersgroepen zo efficiënt en gericht mogelijk van informatie te voorzien. Zowel beleidsbepalende als onderzoeksinstanties, wegbeheerders als Rijkswaterstaat, Provinciale Waterstaat en Gemeenten hebben allemaal dagelijks profijt van de VOR-gegevens. Alle kleinere gemeenten kunnen via de rijks-politieposten periodiek de ongevallen-overzichten verkrijgen. Van de grotere gemeenten met een eigen politie-apparaat heeft ongeveer de helft een abonnement op het VOR-basispakket. De praktische bruikbaarheid van de VOR-gegevens en de maatschappelijke bereidheid om daadwerkelijk aan verkeersveiligheid te werken zullen ongetwijfeld tot gevolg hebben dat ook de gemeenten die nog niet met deze gegevens de verkeersongevallen te lijf gaan deze mogelijkheid zullen gaan benutten. En dat is van belang voor iedere weggebruiker.

DW ook actief buiten Den Haag

De Directie Verkeersveiligheid, waar-

Aanpak Verkeers- Ongevallen Concentraties

VOR!



verwerking ongevallengegevens door politie-VOR-databank

- manoeuvre diagram
- ongevallenschema/tabellen

analyse VOR-gegevens

hypothesevorming

Dominante typen en tijdsanalyse naar uur/dag/mnd. op de kruising komen overwegend voorrangsongevallen voor (31 van de 37). Door afslaand verkeer 4 ongevallen. Voor een groot deel in de maanden juni, juli, augustus met een duidelijk accent op de laatste maand. In wintermaanden relatief weinig ongevallen. Vrijwel alle ongevallen overdag tussen half tien en half zeven. Concentraties rond twee, vier en vijf uur.

- Kruispunt is vanaf tak 3 en tak 1 niet te zien.
- Verkeer op dwarswegen heeft zelf de indruk op een voorrangsweg te rijden.

locatie-onderzoek

Uit dit onderzoek bleek o.a. dat het kruispunt vanaf de zijweg niet voldoende opvalt waardoor het voorrangsplichtige verkeer doorrijdt zonder snelheid te minderen. Oorzaken: diepe ligging van de voorrangsweg, visuele geleiding van bomen en een ogenschijnlijke gelijke hoogteligging van de zijwegen.

oorzaak NIET in wegontwerp

oorzaak in wegontwerp

gedetailleerde analyse

maatregelen

Aanbrengen van een verkeersdruppel in de zijweg (visuele afsluiting); verticale elementen (verkeerszuil, -borden) verhogen attentieniveau bij het reconstrueren tevens afrondingsstralen en fietspadaansluitingen verbeteren.

* Analyses, hypothese vorming, onderzoek en maatregelen zijn zeer verkort en niet uitputtend weergegeven.

Kosten analyse:

± f 5000,-

Subsidie AVOC-experiment:

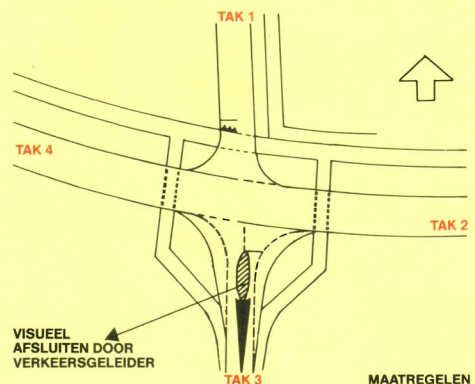
± 80% van de uitvoeringskosten

Kosten aanbrengen verkeersdruppel en verdere aanpassingen:

± f 60.000,-

Besparing tgv voorkoming van één ongeval:

vele tienduizenden guldens





onder de VOR ressorteert heeft op het gebied van de verkeersveiligheid onder andere als taak het ontwikkelen van activiteiten en maatregelen ter bestrijding van de verkeersonveiligheid. Daarnaast draagt zij informatie uit over maatregelen en mogelijkheden voor de aanpak van de verkeersveiligheid. Daartoe heeft de DW een aantal medewerkers ter beschikking die gemeenten, andere wegbeheerders en organisaties bij hun beleidsbepalende en uitvoerende taak van dienst kunnen zijn.

Advisering kan enerzijds plaatsvinden bij de problemen rond verkeersdeelnemers en voertuigen en anderzijds op het gebied van wegen- en verkeers-techniek. Betrekkelijk nieuw in aanpak is het ontplooiën van deze adviserende en informerende taken met behulp van regionale gestationeerde adviseurs. Voordeel van deze decentrale plaatsing, is de directere betrokkenheid met de regio én de directe bereikbaarheid van deze adviseurs. Ook door henzelf wordt dit als positief ervaren. In de praktijk blijkt het contact tussen de adviseurs en bijvoorbeeld een gemeente gemakkelijker tot stand te komen dan bij een gecentraliseerde opzet. Het is te hopen dat binnen niet al te lange termijn naast vertegenwoordigers in de regio's Drente, Friesland en Limburg ook andere delen van ons land over deze

dienst van de DW kunnen beschikken. Praktijkervaringen met deze opzet en andere experimenten elders in het land en de budgettaire mogelijkheden zullen de snelheid van invoering ongetwijfeld beïnvloeden.

Concrete aanpak verkeersveiligheid

Er zijn allerlei subsidieregelingen die het mogelijk maken op zinvolle en effectieve wijze iets aan verkeersveiligheid te doen. De gemeenten worden daarbij door het rijk meer of minder financieel ondersteund. Bijvoorbeeld bij het nemen van experimenten die tot doel hebben nieuwe kennis te verzamelen, draagt het Rijk bij in de uitvoeringskosten van projecten. Uit de door het rijk gesubsidieerde projecten zijn aanwijzingen verkregen dat dergelijke oorzaakgerichte infrastructurele maatregelen zich zelf maatschappelijk gezien in enkele jaren 'terug betalen'. Vrijwel alle wegbeheerders hebben te maken met verkeersongevallenconcentraties of 'black spots'.

De aanpak van deze verkeersongevallenconcentraties via de AVOC-methode brengt heel concreet het belang van de VOR-gegevens en het nut van de regionale adviseurs van de DW naar voren. Een werkelijke zinvolle analyse van ongevallenconcentraties kan pas plaatsvinden als er voldoende gegevens ter beschikking zijn.

De politieregistratie en de verwerking van de gegevens door de VOR speelt daarin dus een belangrijke rol. Adviezen over de analyse en over de eventuele aanpak kunnen door de regionale verkeersveiligheidsadviseurs gegeven worden. Op deze wijze wordt een stuk kennis en ervaring gekoppeld aan de plaatselijke omstandigheden en know-how. De regionale adviseurs gaan met de VOR-gegevens en 'black spot'-lijsten ook zelf actief op pad. Van de andere kant komen steeds vaker vanuit gemeenten concrete vragen aan de hand van gesignaleerde verkeersongevallige situaties. Dat harde cijfers die voortkomen uit de verkeersongevallenregistratie in deze signalering een belangrijke rol spelen ligt voor de hand. Het is echter goed je eens te realiseren dat achter de registratie, verwerking en het concrete gebruik van deze 'harde cijfers' mensen staan die door hun individuele inbreng de aanpak van verkeersonveiligheid mogelijk maken. Een telefoontje met de VOR of de regionale vertegenwoordigers van de DW is een eerste stap in die (goede) richting. (Bron: Reflex)



VOR-
methode!