

NIEUWE SOFTWARE ONDERSTEUNT POLITIEZONES EN GEMEENTEN BIJ SNELHEIDSHANDHAVINGSBELEID

DAVID BUYLE
Steunpunt Straten

Samenvatting

In januari 2008 lanceerde het Steunpunt Straten (de beleidsondersteunende tak van de Voetgangersbeweging) haar nieuwe websoftware voor online analyse van verkeersgegevens. Het programma ontvangt en analyseert automatisch gegevens over gereden snelheden en verkeersintensiteiten die radartoestellen via GPRS over het internet naar een webserver sturen. Hiermee wordt het mogelijk de verkeerssituatie, zowel voor snelheden als voertuigintensiteiten nauwkeurig op te volgen via het Internet. Ter plaatse gaan om gegevens uit het toestel te downloaden en vervolgens in te lezen in een apart programma is niet langer nodig.

Résumé

Au mois de janvier 2008, le Steunpunt Straten (le centre de soutien pour la politique du mouvement des piétons) à présenté son nouveau logiciel web pour l'analyse de données de trafic. Le logiciel reçoit et analyse automatiquement des données concernant la vitesse et l'intensité, registrées par radar et envoyées via une connexion GPRS au serveur web. Cela permet de suivre avec précision la situation routière actuelle via un site internet. Il n'est plus nécessaire d'aller sur place afin de télécharger les données et les entrer dans un logiciel particulier.

1. Context

De term 'verkeershandhaving' duidt op het geheel aan maatregelen dat kan worden ingezet om te voorkomen dat de verkeersregels worden overtreden. Hiertoe wordt gerekend: het verkeerstoezicht dat door de politie wordt uitgevoerd, de vervolging van overtreders vanuit het parket en ten slotte de bestraffing door de rechtbank (Vlaminck, 2004). Voor een doeltreffende verkeershandhaving is het belangrijk dat de pakkans voldoende hoog is. Het gaat er immers om toekomstige overtredingen te beperken. Het verhogen van de pakkans heeft zowel betrekking op het gevoel dat leeft bij de weggebruiker als op de objectieve kans dat een overtreding wordt vastgesteld.

Over verkeershandhaving moet daarom duidelijk gecommuniceerd worden, waardoor de subjectieve pakkans toeneemt. Communicatie is bovendien belangrijk om de achterliggende redenen aan te tonen van het belang van verkeershandhaving (schoolomgeving, oversteekplaats, ongevallen, ...). Het communiceren over handhaving op deze locaties zal de subjectieve pakkans doen toenemen. Om de objectieve pakkans te vergroten is het belangrijk controles uit te voeren. Op het eerste zicht lijkt daarbij het aantal controles de doorslaggevende factor. Men kan zich echter ook afvragen of het niet mogelijk is het rendement van controles te verhogen en liefst op een manier die geen extra personeelsinzet vergt. Het rendement van verkeershandhaving kan vergroot worden door de handhaving, onder welke vorm dan ook, voornamelijk te concentreren op knelpuntlocaties. Om die reden is het van groot belang dat de politie beschikt voer actuele snelheids- en verkeersgegevens.

Tot op heden is het op grote schaal verzamelen van correcte snelheids- en verkeersgegevens echter niet gebruikelijk, deels vanwege praktische beperkingen.

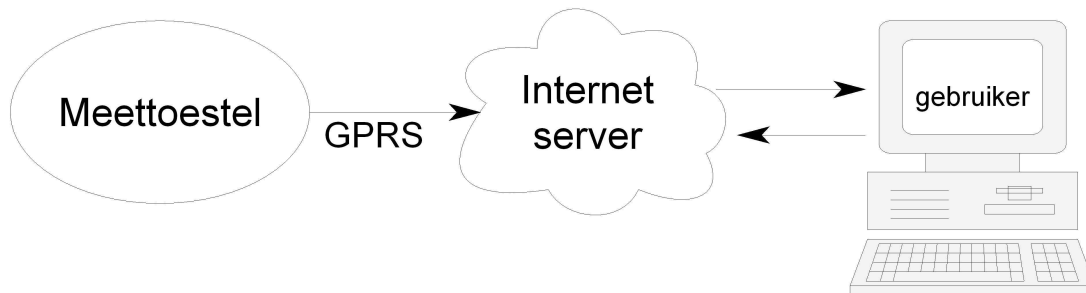
Ook het gemeentebestuur als wegbeheerder heeft belang bij een accuraat beeld van de gereden snelheden en het type voertuigen dat van het stratennet gebruik maakt. Deze informatie is onmisbaar bij de verkeersanalyses voorafgaand aan herinrichtingen van doortochten of andere infrastructurele ingrepen.

Met het oog op het faciliteren van het proces van het uitvoeren van metingen, het analyseren van de gegevens en vervolgens ook het communiceren over de resultaten aan burgers, ontwikkelde het Steunpunt Straten (de beleidsondersteunende tak van de vzw Voetgangersbeweging) ODA, wat staat voor Online Data-Analyse.

2. Methode

2.1. Data-overdracht

De ODA-software richt zich met name op de aspecten informatie en communicatie. Een meettoestel, uitgerust met één of twee radars en een SIM-kaart, stuurt op ingestelde tijdstippen informatie over behaalde snelheden en voertuigtipes door naar een centrale server (zie figuur 1).



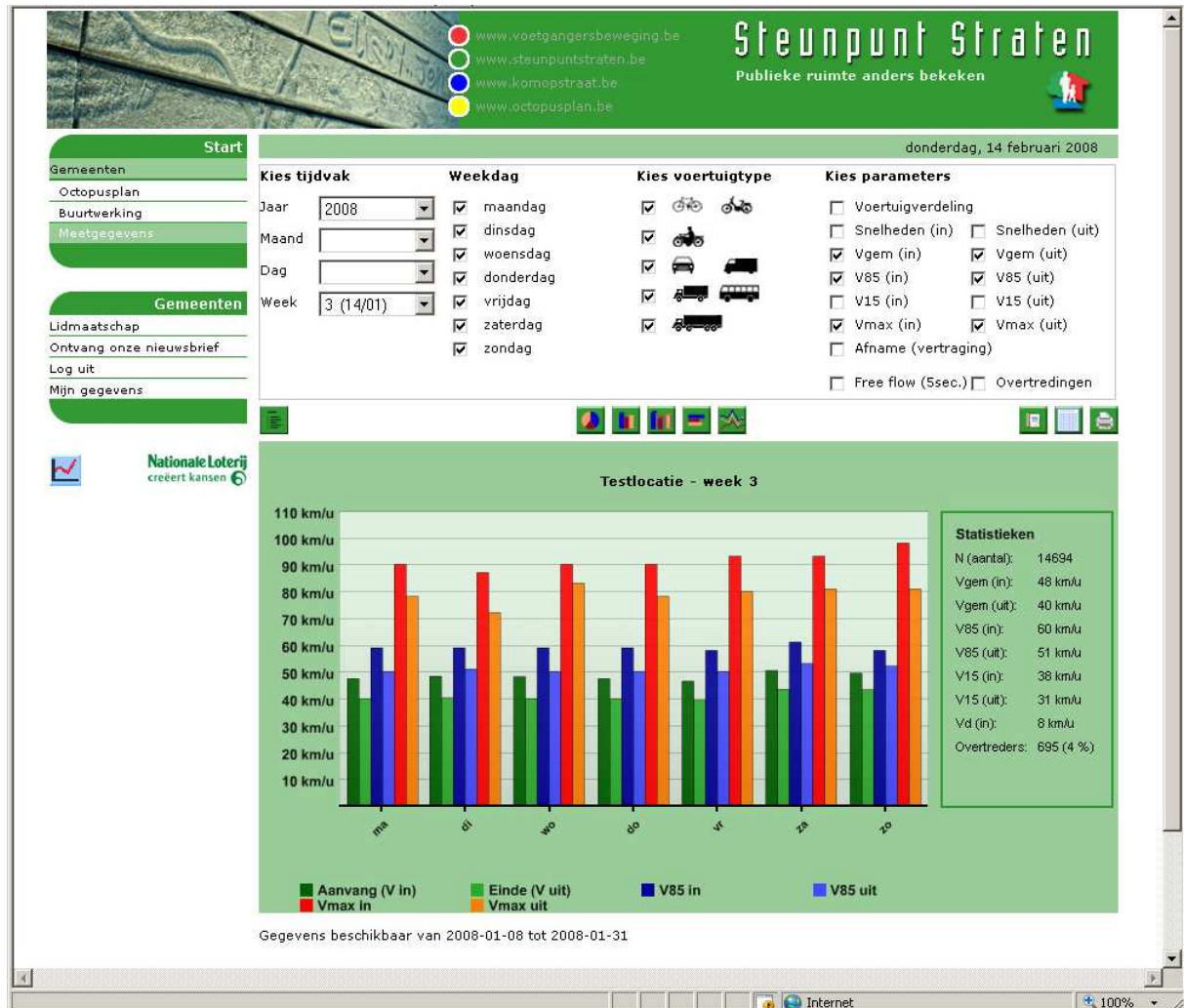
Figuur 1: dataoverdracht

De gegevens worden vervolgens automatisch geanalyseerd en het volstaat de gebruiker op de site in te loggen om grafieken en tabellen te kunnen bekijken. In de analyse zijn de gebruikelijke standaardmaten opgenomen zoals V85, de gemiddelde snelheid en de hoogste behaalde snelheid. Met behulp van een grafische snelheidsverdeling en overzichtelijke tabellen wordt getoond hoe voertuigen verdeeld zijn over verschillende snelheidsklassen. Een interactieve kalender laat toe het tijdsvak te kiezen waarvoor de analyse wordt getoond: per jaar, maand, week of dag. Telkens kan tussen verschillende weergaven worden gekozen, zoals staafdiagrammen en lijndiagrammen. De software maakt een onderscheid tussen 5 voertuigklassen: fietsen en bromfietsen, motorfietsen, personenauto's, ongelede vrachtwagens en gelede vrachtwagens. Binnen afzienbare tijd zal ook een onderscheid kunnen gemaakt worden tussen vrachtwagens en autobussen.

Optioneel kan de 'Free flow'-optie worden geactiveerd. Wanneer actief, worden alleen voertuigen getoond die gedurende ten minste 5 seconden niet werden voorafgegaan door een ander voertuig. De snelheid werd dan als het ware 'onafhankelijk' gekozen van andere weggebruikers.

ODA kan werken in combinatie met verschillende types toestellen, op voorwaarde dat het systeem vertrouwd is met de wijze waarop de ruwe data worden aangeleverd. Een aantal proefopstellingen is inmiddels gerealiseerd met een ovalen bord dat een boodschap geeft aan de passerende automobilisten, de zogenaamde Dialoog Display (zie Buyle & Dhollander, 2008). Op het moment dat een voertuig te hard rijdt geeft de Dialoog Display de tekst 'Vertragen' weer. Een boodschap 'Dank u' verschijnt wanneer de snelheid vervolgens wordt geminderd. De software geeft dan twee snelheden weer: de inkomende snelheid,

gemeten op het moment dat het voertuig de radarzone binnenrijdt en de snelheid wanneer het voertuig het toestel is genaderd. Daarbij wordt berekend hoeveel verschil er tussen deze twee snelheden is per gekozen tijdsvak. Ook met een onopvallend meetdoosje werden enkele tests uitgevoerd.



Figuur 2: voorbeeld van een meetresultaat

2.2. Interactiviteit

ODA biedt ook enkele dynamische mogelijkheden. De gebruiker kan bijvoorbeeld via automatisch verstuurd e-mailberichten op de hoogte worden gebracht wanneer een bepaalde snelheidsgrens werd overschreden, wanneer de V85 dagwaarde hoger is dan een ingestelde waarde of wanneer een niet-toegelaten voertuigtype werd geregistreerd. Zo kan men ook zonder dagelijks met het systeem te werken weten wanneer ergens een probleem ontstaat.

Voor statistische doeleinden kunnen per meetlocatie parameters worden ingevoerd met betrekking tot de functie van de weg, de wegcategorie en de uitrusting. Indien op grotere schaal toegepast, kunnen de gegevens waardevol zijn voor gebiedsoverschrijdende

statistieken en analyse. Het verzamelen en verwerken verloopt immers snel en steeds op dezelfde wijze. Zo zou kunnen worden onderzocht welke inrichtingsvoorwaarden het gewenste verkeersgedrag mee in de hand werken.

Ook gegevens uit andere toestellen kunnen worden ingelezen en via de website geanalyseerd, mits het oorspronkelijke bestandsformaat correct kan worden herkend door de software.

2.3. Communicatie

De website www.steunpuntstraten.be biedt de mogelijkheid om meetlocaties op een digitale kaart aan te geven met een link naar de rapportage. Op die manier kan een gemeentebestuur of politiezone over de resultaten van een snelheidsmeting communiceren naar de burger. Burgers kunnen een beschikbare meetlocatie aanklikken en zo de resultaten van een meting bekijken.



Figuur 3: Meetlocatie aangegeven op een digitale kaart

3. Bronnen

Vlaminck, F. (2004). *Verkeershandhaving*. Vlaamse Stichting Verkeerskunde.

Buyle, D., & Dhollander, T. (2008). Integrale verkeershandhaving komt stap dichterbij. Steunpunt Straten lanceert nieuwe websoftware voor verkeersanalyse. *Verkeersspecialist* (145), 6-8.