

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1061
van **JOS LANTMEETERS**
datum: 19 juni 2020

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Verkeersveiligheid - Proefproject detectie grijze punten

Naast de zwarte punten in ons verkeer, zijn er ook vele 'grijze punten'. Dit zijn locaties waar (nog) niet veel slachtoffers vallen, maar waar de situatie structureel onveilig is. Om deze 'grijze punten' in kaart te brengen, kunnen gegevens uit rijveiligheidssystemen en remsystemen in geconnecteerde wagens gebruikt worden.

In januari 2020 is een proefproject gestart waarbij deze gegevens in geconnecteerde wagens geanonimiseerd gebruikt worden om zicht te krijgen op deze punten.

1. Hoe evalueert de minister het proefproject in het westen van de provincie Vlaams-Brabant?
2. Heeft de analyse van de data grijze punten aan het licht gebracht? Zo ja, welke?
3. Welke structurele aanpak zal volgen voor deze grijze punten?
4. Zullen verdere proefprojecten volgen? Hoe zal de beoordeling gebeuren om een nieuw gebied te bepalen?

ANTWOORD

op vraag nr. 1061 van 19 juni 2020

van **JOS LANTMEETERS**

1. Voor het proefproject heeft FEBIAC (de Belgische Automobielen- en Tweewielerfederatie) voor een aantal maanden een platform opengesteld, genaamd IBM SMAS tool (Smarter Mobility Analytics Studio). Dit is een platform waarbij een selectie van voertuigdata (in-car data) bevroegbaar is volgens een aantal voorgedefinieerde use cases. IBM heeft als ontwikkelaar van het platform exclusiviteit op het SMAS analyse platform, evenals op de gegevens van een beperkt en onbekend aantal merken die via het platform beschikbaar zijn. De Werkvennootschap sloot hiervoor een evaluatie contract af met FEBIAC.

Doel van dit project was het opzetten en uitvoeren van verkennende analyses met de IBM SMAS tool (en de hierin beschikbare in-car data) en de mogelijkheden verkennen voor o.a. het bepalen van grijze punten op het wegennet. De in-car data werden beschikbaar gesteld voor de ruime regio rond Brussel.

De toegang tot het platform werd voorzien vanaf 6 januari 2020 voor een periode van 3 maanden (de einddatum van beschikbaarheid was 16 april 2020). Wat betreft beschikbare data, werden de historische data van 8 maanden terug (dus vanaf mei 2019) beschikbaar gesteld en gedurende 3 maanden werd er elke nacht een upload gedaan van de data van de dag voordien.

Het aangeboden platform werd vervolgens grondig geanalyseerd door het Agentschap Wegen en Verkeer en het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid. Volgende conclusies werden getrokken:

- Het Agentschap Wegen en Verkeer en het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid hebben enkele steekproeven uitgevoerd waarbij de data vergeleken werd met de data uit de inductieve lussen in het wegdek. Uit deze analyse bleek dat vandaag minder dan 1% van het totale verkeer gecapteerd wordt. Het **aantal voertuigen waarvan data beschikbaar zijn, is momenteel zeer beperkt.**
- Bovendien zijn er twijfels over de **representativiteit van de geregistreerde** vloot: is deze wel divers genoeg om een goede steekproef te vormen van het totale verkeer? Hierover werd geen informatie geleverd. Er zitten ook geen vrachtwagens, motoren of fietsers in de data, enkel data van bepaalde personenwagens
- Er bleek bijkomstig ook een duidelijk **gebrek aan een consistente definitie, documentatie en systematiek om 'grijze punten' te kunnen identificeren.** De onzekerheden inzake definitie, interpretatie en vertaling naar de realiteit van de "dangerous areas", op basis van gegevens uit de ABS (Antilock Braking System) en ESP (Electronic Stability Program), maken dat het platform momenteel geen zekerheid biedt dat de gedetecteerde grijze punten overeenkomen met echte "gevaarlijke" punten in de praktijk.

De kennis en bevindingen, voortvloeiend uit het analyserapport van de Afdeling Vlaams Huis voor Verkeersveiligheid van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken en het Agentschap Wegen en Verkeer, werden in een vergadering aan IBM toegelicht, waarna geen verdere feedback ontvangen werd vanwege IBM.

2. De IBM SMAS tool gaf voor de use case “dangerous areas” (ABS/ESP) inderdaad resultaten, maar we stelden toch een aantal werkpunten vast naar validiteit van deze resultaten. De belangrijkste hiervan zijn:
 - Deze gevaarlijke zones kennen niet steeds een homogene samenstelling. Dikwijls bestaat één zone uit punten die verspreid zijn over verschillende (vaak parallel lopende) wegen. Bovendien gaat het vaak over zowel lokale als gewestwegen binnen één zone. Hierdoor is het geen evidentie om deze zone in de praktijk veiliger te gaan maken, aangezien het op deze manier niet echt duidelijk is waar het precieze probleem zich nu eigenlijk voordoet. Het betreft hier dus geen puntlocaties, zoals het geval is bij de klassiek gedefinieerde gevaarlijke punten op basis van letselongevallen.
 - Er is nood aan validatie van de gevaarlijke zones. Het is van belang dat correcte gevaarlijke zones geïdentificeerd worden, zodat beschikbare middelen efficiënt ingezet kunnen worden. Soms hadden we vragen bij de betrouwbaarheid van de resultaten.
 - Onduidelijk of met de bevestigingen op het platform steeds de meest gevaarlijke zones geïdentificeerd worden. Analyses lijken anders aan te tonen.
 - De alerts percentages van ABS en/of ESP zijn over het algemeen vrij laag tot soms zeer laag, waardoor we ons de vraag kunnen stellen of in alle gevallen wel sprake is van een gevaarlijke zone.

Samenvattend zorgt het gebrek aan duidelijke consistente definitie en systematiek van het platform om zogenaamde ‘grijze punten’ te kunnen identificeren ervoor dat dit IBM SMAS platform momenteel (nog) niet voldoende matuur is om tegemoet te komen aan de verwachting om ‘grijze punten’ te gaan bepalen of identificeren, die we op eenzelfde niveau als de gevaarlijke punten zouden kunnen gaan aanpakken.

3. Dit zal afhangen van de resultaten die uit zulke platformen komen. Voorlopig komen er nog geen nuttige resultaten uit het SMAS platform (zie vorige antwoorden). Van zodra er duidelijke grijze punten kunnen gedetecteerd worden, kan gekeken worden naar wat hiervan de oorzaken zijn. Als deze bekend zijn, kan er een structurele aanpak worden uitgewerkt om op een efficiënte manier deze aan te pakken (bv. eerst “quickwins” invoeren).
4. De uitwisseling van voertuigdata tussen voertuigfabrikanten en/of service providers en publieke entiteiten staat nog in zijn kinderschoenen. Er zijn nog vele hindernissen te nemen wat betreft data formaat, data gebruiksrecht, ICT architectuur en ontwikkeling van business modellen. Evenwel is de realiteit dat de meeste nieuw verkochte voertuigen vandaag reeds geconnecteerd zijn en dus ook data doorsturen naar het hoofdkantoor van hun merk. Deze data zullen naarmate de marktpenetratie van geconnecteerde voertuigen stijgt, steeds meer waarde krijgen en hebben het potentieel om de verkeersveiligheid te verbeteren, om de doorstroming te optimaliseren, en om de schadelijke uitstoot te verminderen.

Aangezien het werkingsgebied van voertuigfabrikanten heel Europa omvat, speelt het discours mbt data uitwisseling zich dan ook vooral af op het Europese toneel. Het Agentschap Wegen en Verkeer volgt de ontwikkelingen in Europa dan ook van nabij op door deelname aan het door de Europese Commissie opgerichte CCAM Single Platform, onder meer via de koepelorganisatie van Europese wegbeheerders, CEDR. De CEDR werkgroep *Connectivity, Automation and Data* interageert daarbij steeds vaker met ACEA, de Europese koepel van voertuig producenten. Dit om te bepalen welke data sets prioritair wederzijds ter beschikking gesteld kunnen worden. De data uitwisseling is één van de elementen die opgenomen is in de strategische onderzoeksagenda van de Europese Commissie, die ten uitvoer zal gebracht worden in een publiek private samenwerking genaamd “EU CCAM Partnership” in de komende 6 jaar. Teneinde nieuwe proefprojecten op te starten, is het dan ook belangrijk om onze Vlaamse vinger aan deze pols te brengen en te houden.

Invulling geven aan het begrip “grijze punten” is misschien dan wel slechts één van de mogelijkheden die ontstaan bij het opstarten van uitwisseling van data afkomstig uit voertuigen, het blijft een zeer belangrijke opportuniteit om een proactief verkeersveiligheidsbeleid te kunnen voeren. Het is dus ook belangrijk om te onderzoeken hoe we bestaande methodes kunnen optimaliseren om de beoogde doelstellingen te bereiken. Het spreekt voor zich dat we blijven open staan voor verdere proefprojecten, want ook deze technologie evolueert razendsnel. Hiervoor houden we de vinger aan de pols bij de verschillende stakeholders en worden er regelmatig gesprekken gevoerd.