

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 746
van **RITA MOORS**
datum: 11 februari 2021

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

Grijze verkeerspunten - Dataverwerking en detectie

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, speelt dataverwerking een cruciale rol. Aan de hand van de dat, kan er worden ingespeeld op potentieel gevaarlijke verkeerssituaties.

Begin 2020 vonden er verschillende overlegmomenten tussen de minister en diverse partijen plaats, onder andere met Waze en FEBIAC vzw, de federatie van de auto- en tweewielerindustrie in België en het Groothertogdom Luxemburg.

In haar antwoord op schriftelijke vraag nr. 1060 van 19 juni 2020 van Jos Lantmeeters gaf de minister te kennen dat haar administratie in samenwerking met Waze mogelijkheden onderzoekt om gegevensuitwisseling op poten te zetten om zo verkeersveiligheidswinsten te boeken.

Daarnaast werden met FEBIAC vzw gesprekken gevoerd over de mogelijkheden om de gegevens uit rijveiligheidssystemen en remsystemen te gebruiken, via de IBM SMAS-tool (Smarter Mobility Analytics Studio), om zicht te krijgen op zogenaamde grijze punten. Daaromtrent werd een proefproject uitgevoerd.

In het antwoord van de minister op schriftelijke vraag nr. 1061 van 19 juni 2020 van Jos Lantmeeters over de analyse van het proefproject geeft zij daarover de volgende vaststelling mee: "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."

Het is van belang dat gevaarlijke zones geïdentificeerd worden zodat beschikbare middelen efficiënt ingezet kunnen worden om die situaties te verbeteren. We moeten ons dan ook blijven engageren om de vinger aan de pols te houden en het gebruik van data in het verkeer maximaal te benutten ten voordele van de verkeersveiligheid.

1. Werden er nog vorderingen gemaakt op grond van de gesprekken met Waze? Zo ja, kan de minister die dan nader toelichten?
2. Hoe staat het met de maturiteit van het IBM SMAS-platform?

3. Zijn er nog evoluties in de technologie die kunnen helpen om grijze punten te detecteren? Zo ja, kan de minister die dan nader toelichten?
4. Welke structurele aanpak zal volgen voor deze grijze punten?
5. Plant de minister nog bijkomende gesprekken in het kader van datagebruik in het verkeer? Zo ja, welke dan?

ANTWOORD

op vraag nr. 746 van 11 februari 2021

van **RITA MOORS**

1. Begin 2020 waren er inderdaad een aantal overlegmomenten met diverse partijen. In het overleg met Waze werd gesproken over mogelijkheden om verkeersveiligheidswinsten te boeken via een samenwerking rond gegevensuitwisseling. Onder meer de pro's en contra's over het eventueel opzetten van een proefproject rond het vermijden van gevaarlijke punten en/of schoolomgevingen kwam ter sprake. Het is hierbij van belang om ook oog te hebben voor mogelijke effecten van afleiding en te vermijden dat sluipverkeer aangemoedigd wordt. Er was daarna contact met de vrijwilligers van Waze om verdere mogelijkheden op dit vlak af te toetsen. Bij het begin van het huidige schooljaar heeft Waze via een Back to school-actie bij de Waze-gebruikers de aandacht erop gevestigd om voorzichtig te rijden bij het naderen van een schoolomgeving. Er zijn recent geen bijkomende contacten met Waze meer geweest. We zullen wel de gevaarlijke punten ook als open data ter beschikking stellen, zodat ook Waze hiervan gebruik zal kunnen maken.
2. Het platform werd vorig jaar grondig geanalyseerd door de afdeling Vlaams Huis Verkeersveiligheid van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken en het Agentschap Wegen en Verkeer. Het platform bleek nog niet matuur genoeg omwille van volgende conclusies:
 - Uit vergelijkingen met verkeerstellingen bleek dat via het IBM SMAS platform minder dan 1% van het verkeer gecapteerd wordt. Het aantal voertuigen waarvan data beschikbaar zijn, is momenteel zeer beperkt.
 - Er zijn bovendien twijfels over de representativiteit van de geregistreerde vloot: is deze vloot wel divers (op vlak van voertuigmerken) genoeg om een goede steekproef van het verkeer voor te stellen? Hierover wordt geen informatie gedeeld door IBM.
 - Er blijkt ook een gebrek aan een consistente definitie, documentatie en systematiek om grijze punten te kunnen identificeren.

Deze bevindingen werden in een rapport neergeschreven en met IBM en FEBIAC gedeeld.

Op 6 oktober 2020 heeft FEBIAC ons een update gegeven over de verbeterde berekening en bepaling van gevaarlijke zones die zij hebben uitgevoerd op de beschikbare dataset binnen het SMAS-platform.

Deze nieuwe resultaten werden echter niet meer opgeleverd in het SMAS-platform, maar in een aparte interactieve map. Deze map is beperkt tot de omgeving rond Leuven en laat niet toe om zelf verdere analyses uit te voeren.

Data uit voertuigen hebben evenwel veel potentieel voor de aanpak van grijze punten. De overheid moet dan ook verder inzetten op de verdere ontwikkelingen en evolutie in het ecosysteem van deze nieuwe databron. Er werd daarom gevraagd aan FEBIAC/IBM om het platform verder te ontwikkelen en ons op de hoogte te houden. We blijven met andere woorden in overleg, om op deze manier verdere progressie te kunnen opvolgen.

3. Het aandeel van de geconnecteerde voertuigen neemt jaar per jaar toe. Hierdoor zal de hoeveelheid data stijgen en zal ook de samenstelling van de reële voertuigvloot

(met extra voertuigmerken) meer en meer benaderd worden. AWV volgt tal van evoluties op zoals o.a. de evolutie van GPS nauwkeurigheid (stijgt gevoelig door Galileo) die zal leiden tot een nauwkeurige plaatsbepaling van grijze punten. Dit is slechts één voorbeeld van technologische evoluties die worden opgevolgd.

4. Dit zal afhangen van de resultaten die uit zulke platformen komen. Voorlopig komen er nog geen nuttige resultaten uit het IBM SMAS-platform (zie antwoord op vraag 2). Van zodra er duidelijk grijze punten kunnen gedetecteerd worden, moet er verder onderzoek gebeuren naar deze locaties om een beeld te krijgen over hoe onveilig deze in de praktijk zijn.

Als de grijze punten bekend en onderzocht zijn, kan er een structurele aanpak worden uitgewerkt om deze op een efficiënte manier aan te pakken (bv. eerst "quickwins" invoeren, een lijst opstellen van punten die weggewerkt dienen te worden, ...).

5. Er lopen reeds heel wat initiatieven die diverse databronnen exploreren met het oog op het gebruik van deze data voor real-time verkeersmanagement en/of toegepast onderzoek naar o.m. de verkeersveiligheid. Zo tekende het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) in november 2020 de multi party agreement 'Data for Road Safety', een Europees ecosysteem waarin overheden, service providers en voertuigfabrikanten concrete invulling trachten te geven aan de uitvoering van de EU-gedelegeerde verordening 2013/886 m.b.t. de onderlinge uitwisseling en het ter beschikking stellen van veiligheidsgerelateerde verkeersinformatie (SRTI - Safety Related Traffic Information). Daarnaast zal door de uitvoering van het programma Mobilidata (Mobilidata.be) naar verwachting ook bijkomende data uit voertuigen en smartphones ter beschikking komen die zal kunnen gebruikt worden voor verder onderzoek.