

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1118

van **JO BROUNS**

datum: 19 april 2022

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Verkeersveiligheidsbeleid - Gebruik EDR-data (Event Data Recorders)

Vanaf januari 2022 dienen motorvoertuigen aan nieuwe voorwaarden te voldoen volgens het Europees Parlement en de Europese Raad. Verordening 2019/2144 legt verschillende nieuwe voorwaarden op, waaronder specifieke voorwaarden voor gegevensrecorders voor incidenten, die vanaf dan in alle types motorvoertuigen aanwezig zullen moeten zijn.

Deze zogenaamde Event Data Recorders dienen gegevens op te slaan vlak voor, tijdens en na een bruske verandering in het rijden, zoals de activatie van een airbag. De EDR kan daarbij vergeleken worden met de zwarte doos van een vliegtuig, die enkel op relevante tijdstippen data opslaat. Ik citeer de zaken die volgens de verordening opgeslagen dienen te worden:

“De gegevens die kort vóór, tijdens en onmiddellijk na een botsing door de recorders kunnen worden geregistreerd en opgeslagen betreffen onder andere de snelheid van het voertuig, het remmen, de positie en de overhelling van het voertuig op de weg, de toestand en de mate van activering van alle veiligheidssystemen van het voertuig, het op 112 gebaseerd eCall-boordsysteem, remactivering en de relevante inputparameters van de systemen voor actieve veiligheid en ongevalpreventie aan boord van het voertuig.”

Vandaag maken verkeersexperts, wanneer zij uitgestuurd worden door de procureur des konings - de facto betekent dit enkel bij zware verkeersongevallen waarbij er zwaargewonden zijn of zelfs dodelijke slachtoffers vallen - soms gebruik van de mogelijkheid om de EDR-data van wagens uit te lezen. Dat gebeurt echter enkel sporadisch en als de verkeersexpert er een meerwaarde in ziet om zijn dossier op te bouwen. Het doel van de verkeersexpert is immers uitsluitend het gerechtelijk opbouwen en afhandelen van elk dossier in kwestie.

Onderzoeksinstituten zoals het Vias Verkeersinstituut zijn enorm geïnteresseerd in de data die EDR's kunnen bevatten. Wanneer een EDR in een dossier uitgelezen werd, komt dit ook ter beschikking van onderzoekers nadat het vonnis in een zaak geveld is. Dit om te voorkomen dat verschillende, potentieel zelfs tegenstrijdige, analyses gemaakt kunnen worden van één dossier vooraleer dit gerechtelijk is afgehandeld. Maar, zoals hierboven al vermeld, gebeurt dat vandaag dus enkel nog sporadisch ten dienste van individuele gerechtelijke dossiers en niet structureel in het kader van verkeersongevallenanalyses op macroniveau.

Dus als verkeersexperts uitgestuurd door de procureur des konings, of lokale en federale politiediensten structureel de EDR uitlezen van wagens die betrokken raken in ongevallen met zwaargewonde of dodelijke slachtoffers, krijgen onderzoeksinstituten een schat aan waardevolle informatie om geaggregeerd onderzoek te voeren naar verkeersveiligheid en, als ultiem doel, relevante en accurate beleidsaanbevelingen te maken naar lokale,

provinciale en regionale overheden, om het aantal dodelijke ongevallen in het verkeer drastisch aan te pakken.

1. Welke kansen ziet de minister in het verzamelen en gebruiken van EDR-data?
2. Zal de minister initiatieven nemen om op macroniveau data te bundelen van EDR's ter bevordering van het verkeersveiligheidsbeleid?

ANTWOORD

op vraag nr. 1118 van 19 april 2022

van **JO BROUNS**

1. EDR-data, mits correct geregistreerd en uitgelezen, hebben een groot potentieel om objectief bij te dragen aan zowel een betere inschatting van de precieze omstandigheden van een incident als een reconstructie van cruciale handelingen van betrokken bestuurders. Ook kunnen zij klaarheid scheppen over het al dan niet ingeschakeld zijn en/of correct functioneren van de in het voertuig aanwezige (rij-ondersteunende) systemen, of -belangrijk- wie/ wat kort voor het incident de feitelijke controle had over het voertuig, wanneer dit is uitgerust met de functionaliteiten die 'geautomatiseerd rijden' mogelijk maken.

Het spreekt ook voor zich dat dergelijke objectieve data cruciaal kunnen zijn bij het uitklaren van de aansprakelijkheid bij een ongeval, terwijl zij ook een nieuw licht kunnen werpen op de aanleiding tot -, of de factoren die mogelijk mede aan de oorzaak kunnen liggen van een incident. Op basis hiervan kan dan mogelijk remediërend of preventief worden ingegrepen, om herhaling te voorkomen.

2. De precieze exploitatie van EDR-gegevens en de modaliteiten van toepassing daarbij vormen nog voer voor studie en analyse. Zo verwijst ook het Federaal Plan voor de Verkeersveiligheid 2021-2025 onder maatregel 26 naar het verkennen van nieuwe gegevensbronnen en analysemethoden, met een specifieke verwijzing naar technologische hulpmiddelen die aanvullende informatie kunnen aanleveren, zoals de Event Data Recorder. Zoals voor elke nieuwe gegevensbron zal het zaak zijn om de mogelijkheden en beperkingen eerst goed verder te verkennen, om een correcte analyse en interpretatie mogelijk te maken.

Dit is wat we ook doen op vlak van de verkenning van het potentieel van in-car data met het oog op verbetering van de verkeersveiligheid. Op deze manier zouden we een beter beeld kunnen krijgen van de mogelijkheden en kwaliteit van deze afgeleide gegevens, krijgen we inzichten in hoe voertuigconstructeurs hier zelf naar kijken en zelf met deze nieuwe beschikbare veiligheidsgerelateerde gegevens vanuit de wagens omgaan.

Uiteraard is er ook het privacy-aspect met betrekking tot de gegevens waarmee rekening gehouden zal moeten worden. De huidige wetgeving vraagt dan ook een verantwoording van dataopslag en vraagt ook om de dataopslag af te bakenen in de tijd.

Vast staat dan ook dat afspraken nodig zijn met diverse actoren, inbegrepen de autoconstructeurs, en dat betreffende persoonlijke data enkel geanonimiseerd en geconsolideerd ter beschikking kunnen worden gesteld aan derden voor eventuele verdere analyse.