

## **SCHRIFTELIJKE VRAAG**

nr. 573

van **RITA MOORS**

datum: 26 januari 2024

---

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

---

### *Verkeersveiligheid - Dataverwerving en detectie grijze punten*

Naast de zwarte punten in het verkeer zijn er ook vele 'grijze punten'. Dat zijn locaties waar (nog) niet veel slachtoffers vallen, maar waar de situatie structureel onveilig is. Om die 'grijze punten' in kaart te brengen, speelt dataverwerving een cruciale rol. Aan de hand van de data kan er worden ingespeeld op potentieel gevaarlijke verkeerssituaties.

In het verleden werden er, in samenwerking met Waze, al mogelijkheden onderzocht om gegevensuitwisseling op poten te zetten om zo verkeersveiligheidswinsten te boeken. Daarnaast werden met Febiac 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 toen een proefproject uitgevoerd.

In antwoord op schriftelijke vraag nr. 1061 van 19 juni 2020 van Jos Lantmeeters over de analyse van het proefproject, gaf de minister 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."

Ondertussen zijn we enkele jaren verder. 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. Hoe staat het vandaag met het samenwerkingsverband met Waze? Werden er nog vorderingen gemaakt? Zo ja, kan de minister ze 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 ze nader toelichten?
4. Welke structurele aanpak zal volgen voor de grijze punten?
5. Plant de minister nog bijkomende gesprekken in het kader van datagebruik in het verkeer? Zo ja, welke?

**ANTWOORD**

op vraag nr. 573 van 26 januari 2024

van **RITA MOORS**

---

1. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) is een partner van het *Waze for Cities* programma (<https://www.waze.com/nl/wazeformcities/>). Het verkeerscentrum gebruikt deze inkomende datastroom in zijn operationele werking (naast andere), maar ook in het [Mobilidata-programma](#) gebruiken we deze data feed, meer bepaald in de kwaliteitsmonitor van een aantal use cases. Tegelijk zet het Mobilidata-stakeholdermanagement in op het aansluiten en 'voeden' van service providers, waaronder Waze.

Deze gesprekken hebben er tot op heden nog niet toe geleid dat dergelijke rechtstreekse koppeling op de roadmap van Waze is komen te staan. Daarom werd als deel van Mobilidata recent de opdracht gegund aan een derde partij om, eventueel in afwachting van een rechtstreekse koppeling, een brede set van Mobilidata use cases door te zetten naar onder meer Waze (conform hun specifieke interface daartoe).

Daarnaast zijn er sinds 2020 een aantal overlegmomenten geweest, waarbij er bijvoorbeeld gesproken werd 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. Naast het risico van sluipverkeer, is het hierbij echter ook van belang om de gebruiker niet te overladen met informatie en oog te hebben voor mogelijke effecten van afleiding.

Er was daarna contact met de vrijwilligers van Waze om verdere mogelijkheden op dit vlak af te toetsen. Bij het begin van het schooljaar vestigt Waze sindsdien via een *back to school*-actie bij de Wazegebruikers de aandacht erop om voorzichtig te rijden bij het naderen van een schoolomgeving.

2. Het IBM 'SMAS'-platform werd inderdaad enkele jaren geleden grondig geanalyseerd, maar het platform bleek nog niet matuur genoeg om aan de hand hiervan op een voldoende betrouwbare manier 'grijze punten' te kunnen detecteren, o.m. ook door een gebrek aan een consistente definitie, documentatie en systematiek om grijze punten te kunnen identificeren en vraagtekens i.v.m. de representativiteit van de gebruikte vloot van voertuigen. Deze bevindingen werden ook meegegeven aan Febiac (onze tussenpersoon in de contacten met IBM).

Autofabrikanten zetten intussen volop in op het verder benutten van *in car*-data, die zij kunnen verzamelen met hun vloot. Deze data kan gebruikt worden om potentieel grijze punten te detecteren in het wegennetwerk. Merk op dat dit reeds een aanzienlijke verbetering is ten opzichte van het gebruiken van de ABS/ESP sensor om grijze punten te detecteren (IBM SMAS), vermits er bij ADAS systemen een minder hoge kans is op vals positieve meldingen. Het AWV volgt deze evoluties nauw op.

Het Mobilidata programmteam heeft in 2023 in een aantal iteraties een voorstel gepresenteerd voor een vervolgprogramma. Eén van deze projecten betreft specifiek dit onderwerp van grijze punten op basis van *in car*-data.

Ten slotte nog de bedenking dat ondanks het feit dat data uit *in car*-systemen uiteraard heel erg interessant zijn, deze ook zeer auto-centrisch zijn, terwijl net de actieve weggebruiker centraal staat in het verkeersveiligheidsplan. De gegevens die hieruit komen, zijn dan ook eerder een potentiële aanvulling op de bestaande gevaarlijke punten aanpak (waarbij wel veel nadruk ligt op de kwetsbare weggebruikers).

3. Zie vraag 2 met betrekking tot *in car*-data.

Daarnaast hebben we via de MIA-proeftuinen in West-Vlaanderen en Limburg geëxperimenteerd met detectie en analyse van verkeersonveilige punten via het inzetten van camera's en drones. Op kruispunten in Kortrijk, Roeselare, Zonnebeke, Beringen, Dilsen-Stokkem en Lanaken werden camerabeelden verzameld en geanalyseerd om verkeersonveilige situaties met fietsers te detecteren.

Het AWW gaat nu de camera's verder inzetten bij het analyseren van risicovolle locaties over heel Vlaanderen. Hiervoor is een team aangenomen van *machine learning*-specialisten die dezelfde omgeving zullen opstellen waarmee camerabeelden kunnen verwerkt worden tot verkeersanalyses. Op deze manier kunnen grijze punten verder onderzocht worden en kan de verkeersveiligheid proactiever geanalyseerd worden door bv. te kijken naar 'bijna ongevallen' op een kruispunt.

4. Het is inderdaad zo dat er de laatste tijd verschillende lijsten met verkeersonveilige locaties ontstaan zijn, naast de traditionele dynamische gevaarlijke puntenlijst (grijze punten, meldingsplatformen ...) Op termijn is het niet werkbaar om ad hoc met allerlei verschillende lijsten te blijven werken. De beschikbare mensen en middelen zijn immers beperkt, waardoor er prioriteiten gesteld zullen moeten worden over welke punten wel en welke niet zullen aangepakt worden.

Voor een meer structurele aanpak is nog wat studiewerk nodig, waartoe er in de loop van 2024 een werkgroep zal opgericht worden met het AWW, het departement MOW en externe verkeersveiligheidsexperten.

5. Data en verkeer zijn zowat de kern van Mobilidata, en in dat opzicht lopen er tal van gesprekken met potentieel aansluitende service providers. Aansluiters die niet alleen data kunnen consumeren, maar die evengoed ook produceren. Naast de bekende bouwers van navigatietoepassingen gaat dit ook om OEMs of hun toeleverbedrijven, maar ook niet-mobiliteitsapplicatiebouwers.