

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 644

van **ELISABETH MEULEMAN**

datum: 7 februari 2024

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Verkeersbordendatabank - Actualisering

De gemeenteraad van Oudenaarde keurde op 31 januari 2022 - dat is dus twee jaar geleden - een tonnagebeperking goed in twee verschillende straten in deelgemeente Eine (het Ohioplein en de Ankerstraat). Een afschrift van een dergelijk besluit wordt steeds naar allerlei instanties gestuurd.

Volgens inwoners wordt de tonnagebeperking nog steeds en heel vaak genegeerd. Een van de redenen zou zijn dat gps-systemen nog niet zijn aangepast en dat vrachtwagenchauffeurs hun gps volgen en daardoor verkeersborden negeren. We veronderstellen dat gps-systemen hun data uit de verkeersbordendatabank halen. Als die niet actueel is, geldt dat bijgevolg ook voor het gps-systeem.

Onlangs deelde de bevoegde schepen van Oudenaarde mee dat de verkeersbordendatabank niet actueel gehouden is, althans voor Oudenaarde. Het zou namelijk een titanenwerk zijn om die bij te werken.

1. Klopt het hierboven geschetste?
 - a) Gebruiken gps-systemen de verkeersbordendatabank?
 - b) Hoe verloopt de procedure om die databank congruent te houden met de eigenlijke verkeerssignalisaties ter plekke?
 - c) Wie beheert en actualiseert de databank?
2. Klopt het dat er een vertraging van minstens twee jaar is (zie voorbeeld hierboven)? Hoe komt dat? Hoe ernstig is de vertraging in tijd, maar ook ruimtelijk: hoeveel gebied van Vlaanderen wordt getroffen door eventuele afwijkingen? Kan de minister daar een beeld van geven?
3. Is de Vlaamse overheid bezig met een actualisatie? En wat is de tijdlijn daarvoor?
4. Hoe kijkt de minister aan tegen de discrepantie tussen de databank en de situatie op de weg? Is dat geoorloofd? Zo niet, wat gaat de minister ondernemen om het te verhelpen?

ANTWOORD

op vraag nr. 644 van 7 februari 2024

van **ELISABETH MEULEMAN**

1. De toepassing verkeersborden.vlaanderen wordt beheerd door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), maar staat ter beschikking van alle lokale besturen en alle wegbeheerders. Wanneer in het systeem wijzigingen aangebracht worden aan snelheidsgerelateerde borden of bepaalde verbodsborden, dan worden die de dag nadien ook gepubliceerd via [open data en een publieke service](https://transportdata.be/dataset/tn-its) (TN-ITS) op het Belgische National Access Point of NAP, namelijk [transportdata.be \(https://transportdata.be/dataset/tn-its\)](https://transportdata.be/dataset/tn-its). Deze publieke service maakt gebruik van een Europese datastandaard, nl. CEN TS 17268, wat de verwerking langs de zijde van de afnemers fel vereenvoudigt. Bedrijven zoals o.a. TomTom en Here maken gebruik van deze service om hun producten en diensten te actualiseren en hun datakwaliteit te verbeteren. De Vlaamse overheid stelt de open data wel beschikbaar, maar is niet betrokken bij de verwerking door de kaartenmakers.

Daarnaast biedt de Vlaamse overheid deze publieke service als datadienst ook op maat aan via [Mobilidata](#) aan serviceproviders van navigatiesystemen, kaartenmakers en voertuigfabrikanten. Op deze manier kan men, snel en op maat van de weggebruiker, updates ontvangen en verwerken van tal van verkeersborden, waaronder de snelheidsborden. Bovendien zet Mobilidata via stakeholdermanagement actief in op het aangaan van samenwerkingen met service providers.

Essentieel hierbij is dat het proces start bij de wegbeheerder, die elke wijziging aan verkeersborden op het terrein eigenlijk ook zou moeten registreren via verkeersborden.vlaanderen om die te laten doorstromen als open datadienst. Dit is echter tot op heden een extra taak waar vele wegbeheerders niet altijd aan toe komen. Om een idee te geven, in 2023 brachten naast AWV ook 129 lokale besturen aanpassingen aan in het systeem.

Het bijhouden van de verkeersborden.vlaanderen databank is tot op heden geen decretale verplichting. Het is wel verplicht om besluiten, zoals een aanvullend reglement, te melden aan de Vlaamse overheid.

Voor het opmaken van een aanvullend reglement stelt de Vlaamse overheid de toepassing [IRGN](#) ter beschikking van de wegbeheerders. Er zal een integratie opgezet worden tussen IRGN en de verkeersborden.vlaanderen databank. Deze koppeling zal zorgen voor een actualisatie van de data in de verkeersborden.vlaanderen databank. De koppeling tussen IRGN en verkeersborden.vlaanderen zal verder uitgewerkt worden binnen het VLAG-project (zie antwoord 4).

2. De vertraging hangt af van verschillende factoren, zoals beschreven onder punt 1.
3. De Vlaamse overheid onderneemt acties om steden en gemeenten te motiveren om hiermee aan de slag te gaan, o.a. via [workshops](#), de [website](#), opleidingen en een helpdesk. Het AWV onderneemt op regelmatige basis actie om de belangrijkste wijzigingen langsheen autosnelwegen en gewestwegen in de databank te registreren. De Mobilidata architectuur voorziet bovendien in een feedbackkanaal waarlangs service providers bevindingen van eindgebruikers (zoals bijvoorbeeld een foutief weergegeven

snelheidslimiet of tonnagebeperking) kunnen terugkoppelen aan het AWW, opdat de brondata erop kan aangepast worden.

Er is echter geen centraal initiatief lopende om de hele databank gebiedsdekkend te actualiseren.

4. Dankzij het subsidieprogramma 'Gemeente zonder gemeentehuis' hebben zes lokale besturen in samenwerking met AWW en ABB het initiatief genomen om de handen in elkaar te slaan. Samen willen deze partners een innovatieve en participatieve oplossing ontwikkelen voor het beheren en delen van 'signalisatie' assets op het openbare domein. Dit initiatief, genaamd VLAG (Volgen van Linkende Asset Gegevens), focust onder andere op het beheren en delen van verkeerssignalisatie, specifiek verkeersborden en wegmarkeringen. Men streeft hierbij naar een efficiënt en gebruiksvriendelijk beheer van verkeerssignalisatie voor elke wegbeheerder en lokaal bestuur, waarin de volledige procesflow ondersteund wordt t.e.m. de opmaak van een aanvullend reglement.

Elke wegbeheerder zal verkeerssignalisatie kunnen ontwerpen, goedkeuren en beheren. De huidige verkeersbordentool wordt volledig vernieuwd en geïntegreerd met het IRGN, de tool waarin de aanvullende reglementen worden opgemaakt. De nieuwe tool maakt het mogelijk om het volledige proces van de verkeerssignalisatie van ontwerp tot uiteindelijke verwijdering op te volgen, en elke wegbeheerder en lokaal bestuur in staat te stellen zijn assets optimaal te beheren. Daarnaast zal de data ook blijven doorstromen naar de service providers als datadienst. Door het volledige proces te digitaliseren, is het de betrachting van de Vlaamse overheid om de datakwaliteit en het gebruik bij de lokale besturen te doen stijgen.