

vergadering **C275 – OPE19**

zittingsjaar 2011-2012

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 21 juni 2012

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Lode Vereeck tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de Verkeersbordendatabank - 2049 (2011-2012)

3

■

Voorzitter: de heer Jan Peumans

Vraag om uitleg van de heer Lode Vereeck tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de Verkeersbordendatabank - 2049 (2011-2012)

De voorzitter: De heer Vereeck heeft het woord.

De heer Lode Vereeck: Voorzitter, minister, collega's, op 22 oktober 2008 besliste de vorige Vlaamse Regering om een Verkeersbordendatabank te laten ontwikkelen. De bedoeling was om alle Vlaamse verkeersborden in kaart te brengen, om op die manier onder meer tot een efficiënter verkeersbordengebruik en meer verkeersveiligheid te komen.

Tegen 2010 moesten alle verkeersborden in kaart gebracht zijn. De kostprijs van deze operatie werd aanvankelijk geschat op 15 miljoen euro, hoewel in een mobiliteitsdocument van 2009 sprake is van een kost van 5 miljoen euro. Later is dat initiële cijfer weerlegd, in een antwoord op een vraag van toenmalig commissielid en huidig voorzitter, de heer Peumans.

Uit het antwoord op mijn schriftelijke vraag van 27 maart 2012 blijkt dat de totale kostprijs van het project ondertussen is opgelopen is tot 19,2 miljoen euro, of afgerond 20 miljoen euro, dat bekt gemakkelijker. De kostprijs ligt hiermee 28 procent hoger dan geraamd bij de lancering van het project.

Bovendien heeft de databank ook te kampen met een aantal tekortkomingen. Zo is sinds 2010 geweten dat het systeem traag is, vaak vastloopt en voor veel gebruikers complex is. In 2011 liet u een aantal vernieuwingen en verbeteringen aanbrengen, maar vandaag blijft de traagheid van de databank nog altijd voor problemen zorgen. Verder zorgen de complexe aanmeldprocedures en het feit dat data moeilijk kunnen worden geëxporteerd ervoor dat mobiliteitsambtenaren hun toevlucht zoeken in Google Street View om te achterhalen waar welke verkeersborden staan.

De combinatie van voornoemde factoren – traag, complex, moeilijk exporteerbaar, enzovoort – leidt ertoe dat veel gemeenten de gegevens uit de Verkeersbordendatabank niet actualiseren, ondanks een samenwerkingsovereenkomst met het Vlaamse Gewest. Nochtans was het de bedoeling dat de Verkeersbordendatabank continu een actueel beeld zou geven van de verkeersborden in Vlaanderen. Minister Crevits nuanceerde het gevaar van de niet-actualisering van de gegevens in een antwoord op een schriftelijke vraag van de heer Van Den Heuvel, door te stellen dat er slechts een beperkt aantal verkeersborden worden bijgeplaatst of weggenomen, waardoor de databank als werkinstrument niet onmiddellijk in gevaar komt.

Het is zo dat de databank wordt gefinancierd met publieke middelen en geen gevoelige informatie bevat. Toch kunnen de gegevens uit de databank alleen worden aangewend door wegbeheerders en een aantal gps-fabrikanten. Nochtans zou ook voor actoren uit de privésector, zoals studiebureaus, aannemers van wegenwerken, softwareproducenten en signalisatiebedrijven, de databank een bron van waardevolle informatie kunnen zijn.

De Verkeersbordendatabank moest een van de belangrijkste instrumenten worden om de verkeersveiligheid te verhogen, onder meer door het homogeniseren van snelheidszones en het terugdringen van de wildgroei aan verkeersborden. In 2012 – bijna 20 miljoen euro later dus – is hier op het terrein nog maar weinig van te merken. Zowel de Vlaamse overheid als de gemeenten blijven tot op heden steken in het onderzoek van de bestaande verkeerssignalisatie.

Daarover heb ik vijf vragen aan de minister. Een: de kostprijs van het project werd bij de lancering geschat op 15 miljoen euro. Ondertussen is de kostprijs opgelopen tot ongeveer 19,2 miljoen euro. Hoe schat u de verdere ontwikkeling van de totale kostprijs van de Verkeersbordendatabank in?

Twee: de toepassing kampt sinds 2010 met een aantal tekortkomingen. In 2011 liet u een aantal verbeteringen en aanpassingen doorvoeren, maar de gebruikers klagen nog steeds over de gebruiksonvriendelijkheid ervan, waardoor zij – blijkens de media – hun heil zoeken in alternatieven zoals Google Street View. In het artikel dat mij tot deze vraag inspireerde, bevestigen een aantal mobiliteitsambtenaren anoniem dat het project niet werkt en dat zij Google Street View gebruiken. Ondertussen heeft een hoge provinciale ambtenaar mij getwitterd en dat bevestigd. Het is evenwel niet aan mij om zijn naam bekend te maken.

Minister, welke bijkomende maatregelen zult u nemen om de problemen van de toepassing te verhelpen, zodat er eindelijk sprake is van een goed functionerende Verkeersbordendatabank? Wat is volgens u de noodzaak, het nut en de meerwaarde van dit overheidsinitiatief, mede gelet op privéalternatieven zoals Google Street View?

Drie: de combinatie van problemen leidt ertoe dat veel gemeenten de gegevens niet continu actualiseren. Nochtans hebben de meeste gemeenten een samenwerkingsovereenkomst met het Vlaamse Gewest afgesloten. U nuanceerde eerder het gevaar door te stellen dat er toch niet erg veel verkeersborden worden vervangen. Welke maatregelen neemt u om ervoor te zorgen dat de gemeenten de gegevens uit de databank continu actualiseren? Hoe verklaart u dat de samenwerkingsovereenkomsten die werden afgesloten met de gemeenten en waarin de gemeenten zich ertoe verbinden om elke wijziging in de databank in te voeren, in veel gevallen dode letter is gebleven? In welke mate was dit door uw diensten gekend? Werd op deze situatie beleidsmatig geanticipeerd? Als niet-actualisatie geen probleem is omdat er toch niet veel verkeersborden vervangen worden, wat is dan het prioritaire beleidsdoel van de Verkeersbordendatabank?

Vier: de databank is gefinancierd met publieke middelen en bevat geen gevoelige informatie inzake de privacy of ten behoeve van de staatsveiligheid. Toch is ervoor geopteerd om de informatie enkel open te stellen voor een beperkt aantal gebruikers, zoals wegbeheerders en een aantal gps-fabrikanten. Nochtans bevat de databank ook waardevolle informatie voor actoren uit de privésector zoals aannemers van wegenwerken, studiebureaus, signalisatiebedrijven of softwareontwikkelaars. Waarom is ervoor geopteerd om de informatie in de Verkeersbordendatabank enkel beschikbaar te stellen voor wegbeheerders en een aantal gps-fabrikanten? Bent u het ermee eens dat de Verkeersbordendatabank ook een waardevolle bron van informatie is voor professionelen uit de private sector? Zo ja, bent u bereid, gelet op het feit dat de databank geen gevoelige informatie bevat, om de Verkeersbordendatabank verder open te stellen en als open data ter beschikking te stellen voor de private sector? Er was hier vorige week nog een interessant colloquium over open data.

Vijf: de Verkeersbordendatabank moest ook de verkeersveiligheid verhogen, onder andere door het homogeniseren van snelheidszones en verkeersborden. In 2011 liep er een onderzoek naar het homogeniseren van snelheidszones. In hoeverre werd deze studie afgerond en kunnen de bevindingen uit deze studie in de praktijk worden aanwend? Zijn er nog concrete verkeersveiligheidsmaatregelen genomen op basis van onderzoek met behulp van de Verkeersbordendatabank? Zo ja, welke? Wanneer zullen er stappen ondernomen worden om via de Verkeersbordendatabank maatregelen, zoals het homogeniseren van de snelheidszones – collega D'Hulster is daar twee weken geleden nog mee in de pers gekomen – of het ontwikkelen van een snelheidskaart, te nemen in functie van het verhogen van de verkeersveiligheid?

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Voorzitter, minister, ik heb met heel veel interesse de vraag om uitleg van de heer Vereeck gelezen. Ik heb in het verleden ook al een schriftelijke vraag gesteld over de Verkeersbordendatabank. Naar aanleiding van deze vraag heb ik opnieuw contact opgenomen met de stadsdiensten van mijn alom gekende stad Geel om eens te polsen hoe zij de databank gebruiken, wat hun tevredenheid erover is en of ze nog suggesties voor

aanpassingen hebben. De eerste reactie die ik kreeg, was dat het een goed systeem is en dat ze blij zijn dat ze de databank kunnen gebruiken omdat je er wel degelijk zaken mee kunt doen die je niet kunt doen met bijvoorbeeld Google Street View.

Ik verklaar me nader. Een van de doelstellingen van de Verkeersbordendatabank is om data eruit te halen en er een analyse van te kunnen maken in functie van beleidsvoorbereiding, bijvoorbeeld in verband met zone 30, de schoolomgevingen enzovoort, dus het globaal aanpakken van die zones wat betreft signalisatie en verkeersborden. Zoiets kan je niet uit Google Street View halen: daar kun je enkel naar bepaalde locaties gaan en een algemeen zicht van die locaties krijgen. Je kunt geen gegevens krijgen over waar in een gemeente er borden staan. De databank heeft wel degelijk nut en een meerwaarde, zeker voor diensten die dat kunnen gebruiken in hun beleid. Daarom wil ik het nut van de databank niet in twijfel trekken, zeker omdat men daar redelijk tevreden over is.

Alles kan natuurlijk beter. De vraag die ik ook al in het verleden heb gesteld, is om het nog gebruiksvriendelijker te maken en in het bijzonder om gegevens uit die databank ook te linken aan andere databanken en data eruit te kunnen exporteren. Op dit ogenblik is het exporteren van de data moeilijk, maar het zou door middel van IT-ingrepen en dergelijke kunnen worden opgelost.

Minister, de Verkeersbordendatabank heeft zeker nut, men is er blijkbaar enthousiast over. Er moeten blijkbaar IT-matig nog een aantal verbeteringen worden aangebracht om data uit de databank te kunnen exporteren om voor andere zaken te gebruiken. Kunnen er nog verbeteringen gebeuren voor wat betreft IT-linken met andere databanken? Hoe wordt dat aangepakt?

De voorzitter: De heer D'Hulster heeft het woord.

De heer Steve D'Hulster: Voorzitter, ik heb net zoals mevrouw Smaers naar aanleiding van deze vraag mijn licht eens opgestoken bij onze mobiliteitsschepen in Mortsels en bij onze dienst. De databank is een instrument dat we wel regelmatig gebruiken. Ook onze diensten ondervinden er niet echt veel moeilijkheden mee. Ik spreek niet voor alle gemeenten, misschien loopt het soms ook wat moeilijker. De koppeling met de aanvullende reglementen is redelijk interessant omdat je op die manier je systeem up-to-date houdt.

Ik weet niet of ik vorige week de pers heb gehaald, zoals de heer Vereeck heeft gezegd, ik heb dat zelf niet gezien, maar we hebben vorige week wel een resolutie goedgekeurd die betrekking heeft op de intelligente snelheidsadaptatie (ISA). De informatie die in de Verkeersbordendatabank zit, namelijk de digitalisering van het verkeersbordenpark en het snelheidsregime, is ontzettend belangrijk, want die heb je nodig om tot een snelheidskaart te kunnen komen. Ik denk dat de achilleshiel blijft: in hoeverre heb je de garantie dat gemeenten dat up-to-date zullen blijven houden? Daarin kan ik de heer Vereeck bijtreden. In Nederland zijn er bepaalde gemeenten die om de twee tot drie jaar de oefening maken van het opnieuw in kaart brengen van de verkeersborden. In hoeverre hebben we de zekerheid dat de gemeenten dat zullen blijven doen? Dat is de achilleshiel van het instrument dat op zich wel heel veel potentie heeft.

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Ik wil me graag aansluiten bij de vraag van de heer Vereeck. Ik wil echter niet dat er te snel conclusies worden getrokken. Ik heb de indruk dat de heer Vereeck dat wel doet.

Ik heb het bericht in Het Belang van Limburg gelezen. Mijnheer Vereeck, u hebt ook de pers gehaald. Daar hebt u wel al conclusies getrokken. Vandaag stelt u vragen, maar in de krant stonden er al conclusies.

De heer Lode Vereeck: Als iets niet werkt, maar misschien kan het ooit nog werken.

Mevrouw Lies Jans: We mogen zeker het kind niet met het badwater weggooien. Dat neemt niet weg dat er kinderziektes zijn, en als die er zijn, dan moeten die worden opgelost. Daarnaast is het belangrijk dat de instanties die ermee moeten werken, voldoende op de hoogte zijn hoe het werkt.

Ik heb het doorgenomen. Ik heb gezien dat de gemeentebesturen heel wat opleidingen hebben gekregen en dat deze opleidingen in de toekomst zullen worden verbeterd en gemoderniseerd. Het is belangrijk, zoals mijn collega, de schepen van Mortsel, ook zei, dat die databank up-to-date wordt gehouden. Ik vraag mij af in welke mate die verantwoordelijkheid kan worden afgedwongen bij de lokale besturen. Het is nochtans belangrijk, zeker als we er een werkbaar instrument van willen maken. Er worden wel samenwerkingsovereenkomsten afgesloten, maar in welke mate worden ze nageleefd? Hoe kan dat probleem in de toekomst worden opgelost? Dat is voor mij de belangrijkste vraag.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, ik zal proberen u een exhaustieve stand van zaken te geven van het project. De gestelde vragen nopen mij daartoe.

Ik begin met een stukje geschiedenis. De vorige Vlaamse Regering besliste eind 2008 om een Verkeersbordendatabank te laten maken. In het najaar van 2008 werd gestart met het maken van beelden van alle verticale signalisatie, eerst op alle niet-gewestwegen, dat zijn de gemeentewegen, dan op alle gewestwegen.

Voor dit project van een Verkeersbordendatabank zijn twee elementen van belang. Er zijn – en daarop focust iedereen zich – de zogenaamde 'mobile mapping'-beelden. Dat zijn de spectaculaire panoptische foto's die werden gemaakt door het autootje dat heel Vlaanderen rond heeft gereden. Dat autootje heeft foto's gemaakt van alle verticale signalisatie in Vlaanderen. Met die foto's werd vervolgens de inventaris van de Verkeersbordendata opgesteld. De 'mobile mapping'-beelden zijn vandaag raadpleegbaar door de lokale besturen en andere goedgekeurde toeganghouders van de Verkeersbordendatabank. Ze worden nu door het Agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen (AGIV) beheerd.

Mijnheer Vereeck, je kunt deze foto's inderdaad vergelijken met de foto's van Google Street View, maar er zijn enkele fundamentele verschillen. Toen we tijdens de vorige legislatuur de beslissing namen, waren de beelden van Google Street View trouwens nog niet beschikbaar.

Er zijn dus verschillen. Zo is de datum van opname van de Google Street View-beelden niet altijd duidelijk. Die beelden werden ook deels wazig gemaakt. Op een aantal beelden zie je de borden goed, maar het doel van de databank van Google Street View is niet een inventaris maken van verkeersborden. Sommige beelden zijn wazig of 'geblurd', zoals dat dan heet. Nummerplaten en gezichten zijn onherkenbaar. Dat is geen probleem, want nummerplaten en gezichten zijn geen verkeersbord. Maar het kan toch gebeuren dat door die 'blurring' een aantal verkeersborden vrij onduidelijk op de foto's staan. De kwaliteit van onze 'mobile mapping'-beelden stelt gebruikers bovendien in staat om bepaalde opmetingen en technische berekeningen te maken, als daar een specifieke software op wordt losgelaten. De databank is dus specifiek gericht op verticale signalisatie, en die beelden zijn in functie daarvan gemaakt.

Dan is er de inventaris met alle data. Alle 'mobile mapping'-beelden werden omgezet naar een databank, de zogenaamde inventaris. Je krijgt dus een volledig overzicht van alle gefotografeerde verticale signalisatie, die wordt omgezet in een reeks van relevante inhoudelijke en technische data: welk type verkeersbord is het, wat is de inhoudelijke betekenis ervan, op welke exacte locatie staat het, wat zijn de afmetingen, enzovoort. Dat databestand is nodig als je bepaalde data over verkeersborden wenst op te vragen, bijvoorbeeld om tellingen of statistieken op te maken, of om een overzicht van bepaalde verkeersborden binnen een bepaald gebied op te maken.

Concreet: de wegbeheerder kan inhoudelijk, technisch en operationeel niet aan de slag met de beelden van Google Street View. Je hebt onze databank echt wel nodig om aan de slag te gaan met de Vlaamse verkeersborden. Collega's, ik durf hier stellen dat er vandaag geen vergelijkbaar privéalternatief voorhanden is voor onze Verkeersbordendatabank.

In 2009 werden de 308 gemeenten opgedeeld in 16 zones waarvoor alle 'mobile mapping'-beelden werden gemaakt. Halfweg 2009 konden de eerste 23 gemeenten aan de slag met de Verkeersbordendatabank op basis van de inventaris van hun gemeente. Eind augustus 2010 was de inventarisatie van alle niet-gewestwegen klaar. Midden augustus 2011 waren de 'mobile mapping' en de inventarisatie van alle gewestwegen klaar.

Mijnheer Vereeck, het is juist dat er initieel 15 miljoen euro was voorzien: 13 miljoen euro plus 2 miljoen euro. Dit bedrag was geraamd voor de inventarisatie en toepassing van enkel de niet-gewestwegen, dus de gemeentewegen. Dit omvatte het maken van de 'mobile mapping'-beelden en de databank, en de ontwikkeling van de digitale toepassing. De inventarisatiekost van de niet-gewestwegen is lager uitgevallen dan oorspronkelijk geraamd: ongeveer 11 miljoen euro. De meerkost is vooral een gevolg van het feit dat een aantal extra opdrachten werden geformuleerd, onder meer om over te gaan tot de mobile mapping van alle gewestwegen en een deel van de inventarisatie van de gewestwegen. Bovendien heeft AWW 2,4 miljoen euro geïnvesteerd in die databank om de extra opdracht inzake de gewestwegen uit te voeren. Dat bedrag maakte geen deel uit van de initiële raming.

Ik bespreek nu een aantal problemen. Ik zal niet beweren dat het een optimale constructie is. Een en ander moet echt verbeteren. Het systeem moet gebruiksvriendelijker worden. Ik overloop een en ander. Sinds de eerste feedback vanwege de gebruikers – het resultaat van een test in 23 gemeenten – zijn er onmiddellijk stappen gezet om de toepassing te verbeteren. Zo werd het mogelijk om data volgens een standaardformaat uit de databank te exporteren en die in de eigen software te verwerken. Bij deze veranderingen werd zoveel mogelijk rekening gehouden met de suggesties en verbeterpunten die de gebruikers aan mijn administratie opgaven. Daarnaast werd ook gestart met een structurele verbetering en herwerking van de bestaande toepassing, met als doel die performanter en gebruiksvriendelijker te maken. Op dit moment is dat optimalisatietraject grotendeels gerealiseerd. In augustus wordt de verbeterde versie van de databank getest en vanaf medio september voor alle gebruikers opengesteld. In elk geval moeten wij iedereen stimuleren die databank te gebruiken, want er is geen alternatief.

Alles staat of valt met het voortdurend updaten van de databank. In het antwoord op de schriftelijke vraag waar de heer Vereeck naar verwees, schreef ik: "Het spreekt voor zich dat een actuele Verkeersbordendatabank het beste werkinstrument is. Door het niet updaten, neemt de waarde van de gegevens af." Ik zou graag zien dat een gemeente die een verkeerssituatie op haar grondgebied wil wijzigen, dat bij ons meldt met een aanmeldformulier dat uit de databank komt, zodat die databank automatisch wordt geüpdated. Er wordt daaraan gewerkt. De toepassing moet voldoende gebruiksvriendelijk worden, zodat wijzigingen gemakkelijk kunnen worden ingevoerd.

Op dit ogenblik is er volgens mij geen gelijkwaardig alternatief voorhanden. De inventaris op zich zorgt al voor een meerwaarde, maar die moet wel worden geactualiseerd. Ook voor de privésector kan de databank een meerwaarde hebben. Vanaf september, wanneer de vernieuwde toepassing wordt gelanceerd, kunnen wij ook op dat vlak stappen vooruit zetten.

De inventarisatie van de signalisatie op niet-gewestwegen – de gemeentelijke signalisatie – is het eerste doel. De gemeentesecretaris geeft op wie de geregistreerde gebruikers zijn. Het zijn ook de gemeenten die de verantwoordelijkheid op zich hebben genomen om de databank actueel te houden. De Vlaamse overheid kan dit niet manu militari afdwingen. In feite gaat het om een zeer nuttig instrument dat automatisch zou moeten worden gebruikt. Ook medewerkers van de lokale politie krijgen in veel gevallen van de gemeente toegang. Daarnaast is het ook mogelijk dat gemeenten toegang geven aan derden, zoals studiebureaus

die een project moeten uitwerken. De databank is dus een bijzonder waardevolle bron van informatie, ook voor actoren uit de privésector.

Ik heb mijn administratie vroeger reeds de opdracht gegeven om na te gaan of er testlicentieovereenkomsten met derden kunnen worden afgesloten. Het wettelijk kader over het hergebruik van overheidsinformatie is echter relatief recent. Het is belangrijk dat het beschikbaar stellen van data uit de Verkeersbordendatabank voor commercieel hergebruik op een correcte en juridisch onderbouwde manier gebeurt. De stuurgroep buigt zich daarover. De discussie over open data en het beschikbaar stellen van overheidsinformatie wordt nog steeds gevoerd. Niets sluit uit dat de data in de toekomst als open data ter beschikking kunnen worden gesteld. Dat zou trouwens zeer nuttig zijn, ook voor de overheid, want de kans dat er foute signalisatie in projecten wordt gestopt, wordt dan kleiner.

Een definitieve versie van een dergelijke licentieovereenkomst met betrekking tot de Verkeersbordendatabank werd recent goedgekeurd door de stuurgroep, waardoor we de data nu al ruimer ter beschikking kunnen stellen. Dat is ook altijd de bedoeling geweest.

Op dit moment zijn er twee kaartenmakers, namelijk NAVTEQ en TomTom, die een testlicentieovereenkomst hebben om uit te zoeken of de aangeleverde data voldoen aan hun specifieke behoeften. Het is van belang om dat te onderstrepen. Ook met ITS Belgium werd een testlicentieovereenkomst afgesloten. Met Ethias en het Brabants Expertise Bureau (BEB) werd ondertussen een licentieovereenkomst afgesloten. Ook de Universiteit Gent heeft in het kader van een onderzoek binnen het Steunpunt Verkeersveiligheid gebruik gemaakt van data uit de Verkeersbordendatabank. Het is dus niet zo dat enkel wegbeheerders en gps-fabrikanten toegang zouden krijgen tot de data: alle geïnteresseerde partijen kunnen vandaag een aanvraag doen. Het verkrijgen van een licentie is ook gratis, er moet niet voor worden betaald. Het is niet zo dat de gegevens als een open databank ter beschikking worden gesteld van iedereen. Die discussie is vandaag nog niet afgerond.

Het onderzoek naar het homogeniseren van de snelheidszones in het kader van het Steunpunt Mobiliteit & Openbare Werken, spoor Verkeersveiligheid is zo goed als afgerond. Ik verwacht de oplevering van het onderzoeksrapport in de komende weken. Het klopt dat we een aantal zones hebben afgebakend waarin we kijken op welke manier de snelheidsregimes geharmoniseerd kunnen worden, maar dat onderzoek is nog niet helemaal opgeleverd.

De concrete gevalstudies tonen aan dat de Verkeersbordendatabank als werkinstrument in elk geval nuttig is, zeker om de haalbaarheid en de impact van homogene snelheidszones in beeld te brengen. Ik hoop dat de studierapporten eind juni of begin juli volledig opgeleverd zullen zijn.

Enkele collega's hebben voorbeelden gegeven. Ik kan er nog een aantal extra geven, mocht u dat willen. We kennen een aantal voorbeelden van gemeenten die de databank als instrument gebruiken. De stad Mechelen geeft aan dat ze bij het opstellen van aanvullende reglementen de databank gebruikt. Ook Sint-Pieters-Leeuw is een actief gebruiker. Ik heb nog een hele opsomming van actieve gebruikers. Niet alle Vlaamse gemeenten hebben die databank in de vuilbak gegooit. Ze wordt actief gebruikt, maar de gebruiksvriendelijkheid is een probleem, dat wil ik vandaag onderstrepen. Ik stop dat niet onder stoelen of banken. Er is gewerkt aan een verbetering. Ik hoop dat de maand september verbetering zal brengen. Als je zoveel miljoenen investeert in een nuttig instrument, dat wat mij betreft ook uniek is, dan is het de bedoeling dat het zeer actief wordt gebruikt door zoveel mogelijk mensen.

De data kunnen ook voor ruimer maatschappelijk nut worden aangewend. De Diensten voor het Algemeen Regeringsbeleid (DAR) denken eraan om een databank met parkeerplaatsen voor andersvaliden op te maken. Ook vanuit de private sector is er interesse om een parkeerapplicatie te ontwikkelen. Dan is het nuttig dat je alle verticale signalisatie hebt.

Mijnheer D'Hulster, de Verkeersbordendatabank kan absoluut input leveren voor ISA. Het is niet echt noodzakelijk om daarvoor een snelheidskaart op te maken. Elk navigatiesysteem kan fungeren als een vorm van 'open ISA'. Deze systemen bieden de mogelijkheid om op elke

locatie waar men komt een melding te krijgen van de maximaal toegelaten snelheid. De data die nodig zijn, zijn in principe aanwezig in de databank. Het is natuurlijk belangrijk dat ze up-to-date blijft. De snelheidsdata die al aanwezig zijn bij de kaartenmakers kunnen perfect worden aangevuld door wat in onze databank zit. Daarom is er een testlicentie voor onder andere TomTom, zoals ik al zei.

De voorzitter: De heer Vereeck heeft het woord.

De heer Lode Vereeck: Minister, ik dank u voor uw omstandige en heldere antwoord. Ik heb nog wat bijkomende vragen – u had van mij niet anders verwacht.

Wat betreft de kostprijs van het project, vermeldt u dat de Verkeersbordendatabank versie 2.0 er zit aan te komen. Die zou half september in test gaan. Daarvan weten we natuurlijk nog niet 100 procent zeker of die wel werkt. Mijn vraag is opnieuw: is dat een financieel ‘open-end’-project? Is er een bepaalde financiële limiet waar men niet over gaat, of men aborteert het project? Misschien kunt u nog niet inschatten wat de meerkost is van de verbeteringen die u aanbrengt. Is er een absolute financiële limiet waar u niet over gaat? Het is natuurlijk wel een duur project, 20 miljoen euro, of 800 miljoen Belgische frank.

Over de continue actualisering zegt u dat u dat niet manu militari kunt doen. Hebt u dan geen enkele stok achter de deur in die samenwerkingsovereenkomsten? U hebt een klein beetje selectief geciteerd uit het antwoord dat u aan collega Van den Heuvel hebt gegeven.

Minister Hilde Crevits: U had dat ook gedaan. Ik heb aangevuld op wat u hebt geciteerd. Samen zijn we sterk.

De heer Lode Vereeck: In de krant leest u het volledige citaat. U zegt dat het belangrijk is om te actualiseren, maar u zegt wat verder: als we niet actualiseren, is dat eigenlijk geen ramp, want dat zal de werkzaamheid van de Verkeersbordendatabank niet echt in het gedrang brengen omdat er niet zoveel borden veranderen. Dan denk ik: als er niet zoveel verandert, dan is er ook geen nood aan actualisering. Het is het een of het ander.

Zeer goed nieuws is – u mag me verbeteren als ik u verkeerd zou samenvatten – dat de data beschikbaar zijn op gemeentelijk niveau door een individuele aanvraag van een studiebureau. Zo’n bureau kan individueel op gemeentelijk niveau altijd vragen om toegang te krijgen. Het kan ook gewestelijk via een testlicentie, en dat zou gratis zijn. Dat vind ik een goede evolutie. Dat wist ik niet. Ik wist enkel dat die twee gps-fabrikanten toegang hadden.

Minister, het is belangrijk om terug te komen op mijn laatste vraag over de verkeersveiligheid. Ik vraag concrete verkeersveiligheidsmaatregelen. U wijst erop dat er veel gebruikers zijn. Ik denk niet dat het dat is wat we nodig hebben in de communicatie. Ik geef een voorbeeld. In Canada werd jarenlang onderzoek gevoerd naar heel ingewikkelde verkeersmodellen. Dat heeft beleidsmatig geen enkele maatregel tot gevolg gehad die je niet op basis van eenvoudige modellen ook had kunnen nemen. Het zou met andere woorden goed zijn om eens te bekijken welke van de genomen maatregelen, ten gevolge van het gebruik van deze databank, de verkeersveiligheid echt ten goede zijn gekomen.

Ik heb ten slotte nog een bijkomende vraag. Ik lees vandaag dat u ook werkt aan een systeem om bloembakken, verlichtingspalen en bomen te vatten in een ICT-systeem, en dat met het oog op het verhogen van de veiligheid van de motorrijders. Is dat dan een soort obstakeldatabank? Hoe moet ik mij dat voorstellen? Ik dacht even: ik zal het geen bloembakkendatabank noemen, maar een obstakeldatabank.

Minister Hilde Crevits: Ik geef nog wat cijfers. Ik ben daar misschien daarnet wat snel doorgegaan. Er was initieel in een bedrag voorzien van 15 miljoen euro of 13 miljoen euro plus 2 miljoen euro. Dat bedrag was geraamd voor de inventarisatie en de toepassing van enkel de niet-gewestwegen. Het ging om de opname van de ‘mobile mapping’-beelden plus de eigenlijke inventarisatie en de ontwikkeling van de digitale toepassing. De uiteindelijke kost voor de niet-gewestwegen was uiteindelijk ongeveer 11 miljoen euro in plaats van de geraamde 13 miljoen

euro. De meerkost die we nu hebben, is te wijten aan een aantal extra opdrachten of bijbestellingen, onder andere de ‘mobile mapping’ van alle gewestwegen en een deel van de inventarisatie van de gewestwegen, wat in het oorspronkelijke projectopzet niet voorzien was.

Bij de optimalisatie van het project van de Verkeersbordendatabank werden nog een aantal andere bijkomende opdrachten aanbesteed, zoals de opleiding, de externe helpdesk ter ondersteuning van de gebruikers, de permanente technische verbetering van de toepassing zelf – om daarvan een ‘verwebbing’ te maken, zodat dit gemakkelijk kan werken door middel van een website. Dat is er gekomen op vraag van de gebruikers, er was aanvankelijk niet in voorzien. De bijkomende middelen werden vermeld in het antwoord op de schriftelijke vraag. Het departement heeft 16.744.889,73 euro in het project geïnvesteerd, inclusief de kosten voor 2012. De investering door AWV bedraagt 2.442.004,11 euro, inclusief het bedrag voor 2012. Ook dat bedrag maakte geen deel uit van de initiële raming.

Wat zal de Verkeersbordendatabank in de toekomst kosten? Er is, net zoals voor elke andere digitale IT-toepassing, een jaarlijkse exploitatiekost. Die wordt begroot op 60.000 euro. En dat zit al in de cijfers die ik u net gaf. De totale kost voor alle aanpassingen komt voor 2012 – en dat zit ook al in de genoemde bedragen – op 140.000 euro. Na 2012 zouden alle verbeteraanpassingen moeten zijn doorgevoerd, zodat er hiervoor geen nieuwe kosten meer kunnen opduiken.

U zegt terecht dat het systeem moet werken. Ik ga ervan uit dat het zal werken. Er zijn heel wat inspanningen geleverd om het te laten werken, maar we zullen de gebruiksvriendelijkheid blijven monitoren. Softwaresystemen worden geüpdatet in de loop van de jaren en de periodes. Het is dus mogelijk dat er in de toekomst nieuwe toepassingen op zullen worden gemaakt. Ik heb het hier over de kost tot en met 2012. Die zit al vervat in de globale cijfers die ik daarnet gaf.

Mijnheer Vereeck, wat u zei over de licenties, is correct. Het is niet de bedoeling om daarmee grof geld te verdienen. Het systeem dient voor de verkeersveiligheid. Als je weet welke borden er staan, kun je het in projecten gebruiken. Gemeenten kunnen dat actief gebruiken.

En wat de stok achter de deur betreft: ik blijf erbij dat het ideale systeem om het up-to-date te houden erin bestaat om via een webtoepassing onmiddellijk via dat systeem een aanvraag te doen om een wijziging aan het verkeersreglement op je gemeente goed te keuren. Dan zit de aanvraag onmiddellijk in het systeem. Ik heb het nieuwe systeem zelf nog niet gezien. Op die manier moet je de zweep niet gebruiken. Dan zit het mee vervat in het systeem dat we aan het maken zijn. Daarover zal in augustus of september meer informatie beschikbaar zijn.

U weet dat wij binnen het AWV, naar aanleiding van incidenten met verlichting – wij hebben elk jaar een rapport over de toestand van de wegen en snelwegen – de afspraak hebben gemaakt dat er een derde rapport komt met een lijst van alle externe toebehoren op gewestwegen: verlichtingspalen, de toestand van de vangrails, enzovoort. Het is natuurlijk van belang dat we ook daar de professionalisering zullen doorvoeren. Dat betekent dat je komt tot een geautomatiseerd systeem van onderhoud.

De voorzitter: De heer Vereeck heeft het woord.

De heer Lode Vereeck: Minister, dank u. Al mijn vragen zijn beantwoord. Het is mij echter niet duidelijk hoe die obstakeldatabank er zal uitzien. Wordt die ook met zo’n panoptische camera gemaakt?

Minister Hilde Crevits: Neen.

De heer Lode Vereeck: Voorzitter, dan zal ik nu de samenleving behoeden voor de scheidingstaks.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■