

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1433
van **BERT MAERTENS**
datum: 24 juni 2021

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

Mobiliteit Innovatief Aanpakken (MIA) - Proeftuin West-Vlaanderen

Op 21 juni 2021 communiceerde de minister over MIA. Het gaat om een project dat via een nieuwe bestuurlijke aanpak snelheid wil maken bij de uitvoering van infrastructurele ingrepen in het belang van de verkeersveiligheid. Zowel in de provincie Limburg als in West-Vlaanderen wordt een proeftuin opgezet om de MIA-aanpak uit te testen. In deze proeftuinen worden vier grote onderzoekswerven opgestart die het volledige proces van een infrastructurele aanpassing volgen.

In Werf 1 wordt geëxperimenteerd met proactieve detectie van verkeersonveilige punten. Daarbij wordt nieuwe technologie ingezet zoals sensoren, drones, elektronische camerabewaking en worden ook elektronische platformen opgezet waar burgers verkeersrisico's kunnen melden.

In Werf 2 worden bekende verkeersonveilige punten aangepakt en wordt geleerd om dat vooral sneller en beter te doen. Het zijn experimenten met een laagdrempelige aanpak waar ook lokale wegebouwers en studie bureaus worden begeleid en opgeleid.

In Werf 3 zal gefocust worden op juridische en administratieve vereenvoudiging.

Werf 4 ten slotte wordt volledig opgebouwd rond de professionalisering van aannemers en wegebouwers door de Confederatie Bouw. Hierbij wordt gefocust op nieuwe te ontwikkelen methodieken en processen.

In haar antwoord op mijn schriftelijke vraag nr. 883 van 16 maart 2021 over de proeftuin in West-Vlaanderen liet de minister weten dat er op dat moment nog geen lijst was vastgesteld van de concrete projecten in West-Vlaanderen. De selectie zou gebeuren door de MIA-stuurgroep, in overleg met de gemeenten via de vervoerregio's. Deze stuurgroep kwam voor de eerste keer samen op 29 maart 2021, een tweede vergadering bleek gepland op 28 april 2021.

In deze stuurgroep zitten vertegenwoordigers van het kabinet van de minister, van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (DMOW), het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) afdeling West-Vlaanderen, de politieke en ambtelijke voorzitters van de drie betrokken vervoerregio's en afgevaardigden van de Confederatie Bouw, afdeling West-Vlaanderen. Voor de West-Vlaamse proeftuin zou verder een budget ter beschikking worden gesteld van 6 miljoen euro met relancemiddelen via het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) 2021. Dat budget zou ingezet worden in de vervoerregio's Kortrijk, Midwest en Westhoek. Er zou in West-Vlaanderen geen gebruikgemaakt worden

van drones (zoals in de Limburgse proeftuin) maar wel van andere innovatieve technieken.

In deze context de volgende opvolgingsvragen over de geplande proeftuin in West-Vlaanderen.

1. Welke stappen (administratief, procedureel, juridisch enzovoort) zijn er gezet sinds 16 maart 2021 in het kader van de oprichting van de West-Vlaamse proeftuin?
2. Wanneer is de geplande startdatum van deze proeftuin? Welke stappen dienen er nog gezet te worden vooraleer het project effectief van start gaat?
3. Uit welke fases zal het project bestaan? Wat is de exacte timing van de verschillende fases?
4. Welke afspraken werden gemaakt in het overleg van 28 april 2021? Wie waren de verschillende partners die daarbij aanwezig waren? Wanneer vindt het volgende overleg plaats?
5. Op welke manier werden de lokale besturen betrokken bij de oprichting van de proeftuin? Op welke wijze zullen ze betrokken worden bij de werking ervan?
6. Op welke manier werden de politiezones betrokken bij de oprichting van de proeftuin? Op welke wijze zullen ze betrokken worden bij de werking ervan?
7. Worden ook de openbaarvervoersmaatschappijen geïntegreerd in de West-Vlaamse proeftuin? Zo ja op welke manier gebeurt dit? Zo niet, waarom niet?
8. Zal het budget van 6 miljoen euro volstaan voor de realisatie en de werking van de West-Vlaamse proeftuin? Kan de minister aangeven hoe het budget wordt verdeeld over de verschillende vervoerregio's?
9. Welke innovatieve technieken zullen in de West-Vlaamse proeftuin worden toegepast?
10. Wat zijn de verkeersonveilige punten in West-Vlaanderen waar in het kader van Werf 1 zal worden geëxperimenteerd met proactieve detectie? Welke innovatieve technologieën worden daarbij ingezet?
11. Wat zijn de West-Vlaamse gemeenten waar er in kader van Werf 1 elektronische platformen worden opgezet waar burgers verkeersrisico's kunnen melden? Hoe is de selectie van deze gemeenten gebeurd?
12. Welke bestaande en bekende zwarte en verkeersonveilige verkeerspunten worden via Werf 2 aangepakt? Per verkeerspunt graag een antwoord op de deelvragen.
 - a) Wat is de exacte locatie van het verkeerspunt?
 - b) Wat is het totale budget dat wordt gereserveerd?
 - c) Welke fasering en timing wordt gehanteerd bij de aanpak van het verkeerspunt?
 - d) Welke concrete werkwijze wordt daarbij gebruikt?
 - e) Hoeveel ongevallen zijn er sinds 2015 tot op heden gebeurd op deze locatie? Graag een geannualiseerd overzicht met opsplitsing tussen de verschillende types weggebruiker/vervoermiddel (fietsers, voetgangers, personenwagens, vrachtwagens enzovoort).
13. Hoe zal het opleidings- en begeleidingstraject voor lokale aannemers, gepland binnen Werf vier, gebeuren? Welke afspraken werden hierover al gemaakt tussen de verschillende actoren? Op welke manier zullen Vlaamse aannemers geïnformeerd over en betrokken worden met het MIA-project?

ANTWOORD

op vraag nr. 1433 van 24 juni 2021

van **BERT MAERTENS**

1. Er werd een stuurgroep opgericht voor het MIA-project in West-Vlaanderen. Deze kwam verschillende malen samen.
2. Op 21 juni werd het integrale MIA project (Limburg en West-Vlaanderen) voorgesteld aan de pers.
3. De proeftuin MIA bestaat uit vier deelprojecten of werven:
 - proactieve detectie
 - raamovereenkomst infrastructuurwerken
 - regelluw kader
 - opleidings- en begeleidingstraject voor lokale aannemers

Voor werf 1 werd de selectie van deelnemende gemeenten afgerond op 12 juli. Bedoeling is na de zomer te starten met de datamodellering.

De overheidsopdracht voor de raamovereenkomst infrastructuurwerken is lopende.

Het regelluw kader voorzien in werf 3 werd op 2 april 2021 goedgekeurd door de Vlaamse Regering, met een looptijd van drie jaar.

Werk 4 moet in West-Vlaanderen nog opgestart te worden.

4. Aan het overleg van 28 april namen volgende partners en diensten deel:
 - Kabinet van minister Peeters
 - AWV West-Vlaanderen
 - Vervoerregio Westhoek: politieke en ambtelijke voorzitter
 - Vervoerregio Kortrijk: politieke en ambtelijke voorzitter
 - Vervoerregio Midwest: ambtelijke voorzitter
 - Departement MOW
 - Datalab MOW
 - Confederatie Bouw West-Vlaanderen was verontschuldigd

Sindsdien zijn er al stuurgroepvergaderingen doorgegaan.

De stand van zaken van de werven van het MIA-project wordt telkens besproken.

5. en 6.

Het MIA-project werd in eerste instantie aangekondigd op de verkeersveiligheidstafels die ik dit voorjaar organiseerde en waar alle lokale besturen en politiezones op uitgenodigd werden.

De drie vervoerregio's zijn vertegenwoordigd in de stuurgroep.

De politiezones worden niet rechtstreeks betrokken in de stuurgroep van het MIA-project. Uiteraard is de lokale politie wel als partner betrokken bij het onderzoek van de verkeersveiligheidsknelpunten en de afweging van de infrastructurele oplossingen

via de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid of de Projectstuurgroep voor grotere projecten.

7. De openbaarvervoermaatschappij wordt op dezelfde wijze betrokken als de politiezones. Ook zij zijn niet rechtstreeks betrokken in de stuurgroep van het MIA-project, maar zijn wel als partner betrokken bij het onderzoek van de verkeersveiligheidsknelpunten en de afweging van de infrastructurele oplossingen via de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid of de Projectstuurgroep voor grotere projecten.
8. Het beschikbare budget van 6 miljoen euro is kaderstellend voor het MIA-project in West-Vlaanderen. Uiteraard zal dit bedrag niet volstaan om alle knelpunten inzake verkeersveiligheid weg te werken.

De toewijzing van middelen zal gebeuren op basis van een voorstel van het agentschap Wegen en Verkeer dat ook instaat voor de inhoudelijke voorbereiding van de projecten. Het agentschap houdt daarbij rekening met de stand van zaken in de onderscheiden dossiers en beoogt een billijke verdeling over de drie regio's.

9. In het kader van de West-Vlaamse proeftuin zal er gewerkt worden met innovatieve technieken voor dataverzameling en datamodellering. Het doel van de onderzoeksopzet is het ontwikkelen van een methodologie voor proactieve detectie van verkeersonveilige punten.

10. Mogelijke locaties zijn :

Kortrijk	Kruispunt: Leiestraat ~ Grote markt ~ Onze-Lieve-Vrouwenstraat Kruispunt: Zwevegemeestraat ~ Spoorweglaan Kruispunt: Toekomststraat ~ Sint- Denijsestraat
Roeselare	Straat: Ooststraat Kruispunt: Meensesteenweg ~ Hippoliet Spilleboutdreef ~ Westlaan ~ Meiboomlaan
Zonnebeke	Kruispunt: Oude Kortrijkstraat ~ Dadizelestraat ~ Beselarestaat N303

Ik maak de definitieve locaties van werf 1 op korte termijn bekend. Ik ben hierover nog in gesprek met de administratie. De keuze van innovatieve technologieën zal afhankelijk zijn van de beschikbare databronnen, meetsystemen alsook de specifieke karakteristieken van de geselecteerde locaties.

11. Het opzetten van een elektronisch platform waar burgers verkeersrisico's kunnen melden maakt momenteel geen deel uit van de scope in de West-Vlaamse proeftuin.
12. Ik maak deze lijst pas bekend nadat de betrokken gemeenten zijn ingelicht.
13. De samenwerking met de sector omtrent Werf vier en de vertaalslag van het opleidings- en begeleidingstraject naar West-Vlaanderen zal nog verder worden uitgewerkt.