

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1125

van **IMMANUEL DE REUSE**

datum: 17 april 2023

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Mobiliteit Innovatief Aanpakken (MIA) - Evaluatie

Eind 2021 lanceerde de minister het project 'MIA' met twee provinciale proeftuinen.

Het MIA-project bestaat uit vier werven waarvan er twee in het oog springen om zichtbaar de directe verkeersveiligheid aan te pakken.

Eerst zullen via een gamma van proactieve detectiemiddelen, onveilige en risicovolle punten in kaart gebracht worden. Dit via nieuwe technologieën en ook via elektronische platformen waarop burgers verkeersrisico's kunnen melden. In de provincie West-Vlaanderen zal deze fase ondersteund worden door MOW Data Science Team.

In een tweede fase zullen deze verkeersonveilige punten worden aangepakt, maar dan op een snellere en betere manier dan gewoonlijk. Daartoe zullen lokale wegebouwers en studiebureaus begeleid worden om een concreet uitvoeringsvoorstel uit te werken op basis van een conceptoplossing.

In de derde en vierde stap gaat het vooral over de juridische en administratieve vereenvoudiging en het door de Confederatie Bouw professionaliseren van de aannemers en wegebouwers.

Concreet doel is om het project rond de verkeers(on)veiligheid op korte termijn in kaart te brengen en via eenvoudige en snelle procedures tot een concrete uitvoering te kunnen komen van de verbeteracties.

Voor West-Vlaanderen werden concreet drie projecten geselecteerd: één in Kortrijk, één in Roeselare en één in Zonnebeke. In elk van deze projecten werd gewerkt met vaste camera's op potentieel verkeersonveilige punten, specifiek gevaarlijke situaties voor fietsers. Ondertussen werden de resultaten van deze drie concrete West-Vlaamse projecten geanalyseerd.

1. Op welke plaats werden de drie concrete West-Vlaamse verkeerssituaties onder de loep genomen?
2. Hoe werden deze locaties geselecteerd? Hadden de betrokken lokale besturen daarin inspraak?
3. Welke (infrastructurele) maatregelen zal het Agentschap Wegen en verkeer nemen op korte en op middellange termijn op de locatie in Kortrijk, in Roeselare en in Zonnebeke?
4. Hoe evalueert de minister deze proeftuinen?

5. Zal het MIA-project uitbreiding kennen binnen de provincie West-Vlaanderen en bij uitbreiding over heel Vlaanderen?

ANTWOORD

op vraag nr. 1125 van 17 april 2023

van **IMMANUEL DE REUSE**

1. De locatie in Roeselare betreft de rotonde van de N32 met de N37.
De locatie in Zonnebeke betreft het kruispunt van de N303 met de Oude Kortrijkstraat en de Dadizelestraat.
De locatie in Kortrijk betreft het kruispunt van de N50 met de Kuurnsesteenweg.
2. Deze locaties werden geselecteerd door middel van een bevraging van de gemeenten in de betrokken vervoersregio's (Midwest, Kortrijk, Westhoek). Er werd telkens één gemeente per vervoerregio geselecteerd. Het effectieve punt werd in samenwerking met de betrokken gemeente vastgelegd.
3. Voor de locatie in Roeselare werden varianten opgemaakt en besproken. De variante met verkeerslichten werd weerhouden. Doordat er onder het wegdek oude rioleringen liggen die vernieuwd dienen te worden, werd besloten dit eerst verder te onderzoeken. Momenteel wordt onderzocht hoe de werken van de rioleringen kunnen ingepast worden in de wegeniswerken.

Voor de locatie in Kortrijk werd een ontwerp opgemaakt en besproken in de stedelijke verkeerscommissie van stad Kortrijk. De maatregelen, opgenomen in de ontwerpschets vloeien voort uit de analyses gemaakt in kader van de MIA proeftuin. De ontwerpschets beoogt het verbeteren van de leesbaarheid, het insnoeren van het kruispunt en verbeteren van de oversteekbaarheid. Met de input vanuit de bespreking met de verkeerscommissie van de stad gaat het studie bureau nu verder aan de slag.

Voor de locatie in Zonnebeke werd een ontwerpschets gemaakt waarvan een aantal ingrepen ter bevordering van de fiets- en voetgangersveiligheid. De maatregelen, opgenomen in de ontwerpschets vloeien voort uit de analyses, gemaakt in kader van de MIA-proeftuin. Deze betreffen : het creëren van rugdekking voor fietsers richting centrum, het opheffen van een parkeerplaats in functie van de verbetering van de zichtbaarheid, het insnoeren van de Dadizelestraat en het aanpassen van voetpad en voetgangersoversteken.

4. De geslaagde MIA Proeftuinen tonen het potentieel van de technologie en brachten obstakels en best practices in kaart voor verdere stappen. Op relatief korte termijn kunnen met behulp van big data, artificiële intelligentie situaties geanalyseerd worden en voorstellen tot verbetering geformuleerd worden. Er wordt onderzocht op welke manier deze technieken verder ingezet kunnen worden in het verkeersveiligheidsbeleid.
5. Momenteel loopt een aanbestedingstraject zodat de ontwikkelde MIA-methode van de proeftuin van West-Vlaanderen (Werf 1) kan geïmplementeerd worden in de werking van AWW. Deze methode laat toe om via camera-analyses op een objectieve manier potentieel verkeersonveilige punten te analyseren door bv. "bijna ongevallen" tussen wagens en fietsers te detecteren.