

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1164

van **WIM VERHEYDEN**

datum: 26 april 2023

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

'Mobiliteit Innovatief Aanpakken' (MIA) - Limburgse proeftuinen

Eind 2021 lanceerde de minister het project 'Mobiliteit Innovatief Aanpakken' met twee provinciale proeftuinen, één in Limburg en één in West-Vlaanderen.

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

Eerst zullen onveilige en risicovolle punten via een gamma aan proactieve detectiemiddelen in kaart gebracht worden. Daarbij zullen nieuwe technologieën en elektronische platformen worden gebruikt waarop burgers verkeersrisico's kunnen melden. Deze werf wordt in Limburg ondersteund door IMOB (het Instituut voor Mobiliteit van de UHasselt).

In een tweede fase zullen de verkeersonveilige punten worden aangepakt, maar dan op een snellere en betere manier dan gewoonlijk. Daarbij zullen laagdrempelige lokale wegebouwers en studie bureaus begeleid worden om een concreet uitvoeringsvoorstel uit te werken op basis van een conceptoplossing.

In de derde en vierde stap zal men vooral kijken naar de juridische en administratieve vereenvoudiging en het professionaliseren van de aannemers en wegebouwers door Embuild.

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

Voor de proeftuin in Limburg werd op twee manieren ingezet op proactieve detectie, namelijk met drones en met vaste camera's. Zo werden op drie locaties drones ingezet om de verkeersstromen te analyseren en conflicten te detecteren: in Beringen, in Dilsen-Stokkem en in Lanaken. Wat de camera's betreft, werd er intussen software ontwikkeld die de camerabeelden moet omzetten in data. Ondertussen werden de resultaten van de camera's in Pelt en Hasselt geanalyseerd.

1. Hoe werden de locaties in Limburg geselecteerd? Hadden de betrokken lokale besturen daarin inspraak?
2. Welke (infrastructurele) maatregelen zal het Agentschap Wegen en verkeer (AWV) nemen op korte en op middellange termijn op de locaties in Beringen, Dilsen-Stokkem, Lanaken, Pelt en Hasselt?

3. Hoe evalueert de minister de proeftuinen?
4. Zal het MIA-project uitbreiding kennen binnen de provincie Limburg en bij uitbreiding over alle andere Vlaamse provincies?

ANTWOORD

op vraag nr. 1164 van 26 april 2023

van **WIM VERHEYDEN**

1. De locaties zijn bepaald op basis van knelpunten die bij IMOB en AWV gekend zijn en die regelmatig terugkomen tijdens overlegmomenten met de lokale overheden alsook in de rapportering van meldingen van burgers.

2. a) **Beringen:** Via een verkeersveiligheidsanalyse met behulp van drones werden op deze locatie enkele knelpunten geïdentificeerd. Er werd aanbevolen om de oversteek te verbeteren en een sensibiliseringscampagne rond parkeren in de buurt van de school op te starten.

De oversteeklocatie werd enkele meters verplaatst, uitgebreid voor fietsverkeer en voorzien van punctuele verlichting. De nabijgelegen bushaltes werden verhoogd en het fietspad werd vernieuwd. Bijkomend werden er beugels en antiparkeerpalen geplaatst om het wildparkeren en gevaarlijke rijbewegingen tegen te gaan. Deze werken zijn grotendeels afgerond, einde mei zullen deze werken worden gefinaliseerd.

- b) **Dilsen-Stokkem:** Via een verkeersveiligheidsanalyse met behulp van drones werden op deze locatie enkele knelpunten geïdentificeerd. Momenteel wordt samen met de betrokken stakeholders bekeken welke ingrepen opportuun zijn. De uitvoering van deze ingrepen is gepland in de loop van 2023.

- c) **Lanaken:** Via een verkeersveiligheidsanalyse met behulp van drones werden op deze locatie enkele knelpunten geïdentificeerd. Momenteel wordt samen met de betrokken stakeholders bekeken welke ingrepen opportuun zijn. De uitvoering van deze ingrepen is gepland in de loop van 2023.

- d) **Pelt:** Door middel van camerabeelden worden verkeersonveilige situaties gedetecteerd en in kaart gebracht. Momenteel zijn de analyses nog lopende. Van zodra het analyserapport beschikbaar is, zullen de resultaten besproken worden met de betrokken stakeholders en zullen ingrepen ter verbetering van de verkeersveiligheid uitgewerkt en vervolgens uitgevoerd worden.

- e) **Hasselt:** Door middel van camerabeelden worden verkeersonveilige situaties gedetecteerd en in kaart gebracht. Momenteel zijn de analyses nog lopende. Van zodra het analyserapport beschikbaar is, zullen de resultaten besproken worden met de betrokken stakeholders en zullen ingrepen ter verbetering van de verkeersveiligheid uitgewerkt en vervolgens uitgevoerd worden.

3. De proeftuinen in Limburg en West-Vlaanderen zijn momenteel nog niet volledig afgerond. Enkel de werf m.b.t. camera-analyses in West-Vlaanderen (3 locaties) is afgerond alsook de werf m.b.t. de verkeersveiligheidsanalyses met behulp van drones in Limburg (3 locaties). Beide werven werden zeer positief onthaald. Dit kan bevestigd worden door de diverse aanvragen die het Instituut voor Mobiliteit van de Universiteit Hasselt (IMOB) mocht ontvangen van diverse besturen voor de uitvoering van analyses op concrete locaties op hun respectievelijke grondgebieden.

De overige werven binnen beide proeftuinen zijn nog niet volledig afgerond. Een evaluatie van de diverse werven gebeurt na afronding ervan.

4. Als gevolg van de positieve evaluatie van de proactieve aanpak van gevaarlijke punten door middel van camera-analyses in West-Vlaanderen (zie het antwoord op deelvraag 3), gebeurt momenteel de kennisoverdracht naar AWV zodanig dat deze aanpak in de toekomst ook door AWV voor gans Vlaanderen kan toegepast worden.

Na afronding van de diverse werven zal geëvalueerd worden welke onderdelen van de aanpak interessant zijn om ook in de toekomst te weerhouden.