

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 752

van **MARINO KEULEN**

datum: 8 maart 2024

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) - Quick wins

Vaak zijn het de grote projecten die in the picture komen en waar veel debat over is, meestal door de vertragingen die opgelopen worden door stoeve en ingewikkelde procedures bij Ruimtelijke Ordening.

In de commissie heb ik al een aantal keer dossiers aangehaald waarbij het Agentschap Wegen en Verkeer met kleine en/of vlugge ingrepen een verschil kan maken. Daarbij had ik gevraagd dat de minister daar extra zou op inzetten, want vaak worden die kleine dossiers het slachtoffer van de grotere dossiers.

Uit de digitale landkaart met alle vlugge ingrepen die AWV publiceerde, blijkt dat de minister die raadgeving omzet in beleid.

AWV zet nu ook kleinere ingrepen in de verf, zoals werken aan verkeerslichten, wegmarkeringen of oversteekplaatsen aan gevaarlijke punten en schoolroutes. Eveneens kondigde het aan dat later ook de werken toegevoegd zullen worden die passen in het actieplan Verkeerslichten.

1. Hoeveel quick wins wenst de minister te realiseren en in welk jaar?
2. Wat zijn de principes om de quick wins te bepalen of met andere woorden, wat zijn de criteria om als quick win beschouwd te worden?
3. Hoe werden die criteria bepaald? Is dat op basis van wetenschappelijke parameters al dan niet gecombineerd met een beleidsbeslissing voor zaken die de minister belangrijk vindt en zo ja, welke waren dat?



**Vlaams
Parlement**

ANTWOORD

op vraag nr. 752 van 8 maart 2024

van **MARINO KEULEN**

1. AWV voert voornamelijk quick wins uit in het kader van de aanpak van de gevaarlijke punten, MIA Quickscans en de knelpunten op schoolroutes. 135 van dergelijke quick wins zijn nog in uitvoering of zullen nog van start gaan in 2024. Er is nog geen zicht op het aantal quick wins dat de volgende jaren zal kunnen uitgevoerd worden.
2. Quick wins zijn ingrepen die geen grote heraanleg vragen of niet voor veel/langdurige hinder zorgen en die met relatief beperkte budgetten gerealiseerd kunnen worden, maar waarmee we toch de verkeersveiligheid verhogen.
3. Alle knelpunten worden onderworpen aan een verkeersveiligheidsonderzoek, waarbij wordt geanalyseerd welke verkeersveiligheidsproblemen er zich voordoen en welke infrastructurele oplossingen hiervoor mogelijk zijn. Hiervoor kunnen we gebruik maken van externe studiebureaus en interne collega's (waaronder gecertificeerde verkeersveiligheidsauditors). Bij die analyses wordt steeds rekening gehouden met verschillende oplossingsmogelijkheden, variërend in kostprijs, doorlooptijd en complexiteit. Wanneer mogelijk, wordt steeds getracht om op korte termijn ingrepen te realiseren, zijnde quick wins. Ook wanneer er op langere termijn een grotere investering nodig is om het probleem ten gronde op te lossen, wordt getracht om al op korte termijn quick wins te realiseren.