



Vlaams
Parlement

ingediend op **37** (2017-2018) – Nr. 3
22 december 2020 (2020-2021)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Martine Fournier

over het verslag

van het Rekenhof

over fietspaden in Vlaanderen.
Realisatie en resultaten
van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk.
Opvolgingsbespreking

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Bart Claes.

Vaste leden:

Annick De Ridder, Maarten De Veuster, Bert Maertens, Marius Meremans, Rita Moors;
Bart Claes, Carmen Ryheul, Wim Verheyden;
Lode Ceyskens, Martine Fournier;
Marino Keulen, Mercedes Van Volcem;
Stijn Bex, Jeremie Vaneekhout;
Els Robeyns.

Plaatsvervangers:

Arnout Coel, Koen Daniëls, Inez De Coninck, Axel Ronse, Paul Van Miert;
Roosmarijn Beckers, Johan Deckmyn, Leo Pieters;
Karin Brouwers, Joke Schauvliege;
Els Ampe, Stephanie D'Hose;
Imade Annouri, Björn Rzoska;
Annick Lambrecht.

Toegevoegde leden:

Jos D'Haese.

Documenten in het dossier:

37 (2017-2018) – Nr. 1: Verslag van het Rekenhof
– Nr. 2: Verslag

INHOUD

1. Toelichting van de stand van zaken van de opvolging van de aanbevelingen van het Rekenhof door minister Lydia Peeters	4
1.1. Aanbeveling 1	4
1.2. Aanbeveling 2	5
1.3. Aanbeveling 3	6
1.4. Aanbeveling 4	6
1.5. Aanbeveling 5	7
1.6. Aanbeveling 6	7
2. Reactie van het Rekenhof	7
2.1. Situering	7
2.2. Positief	7
2.3. Aanbeveling 1	8
2.4. Aanbeveling 2	9
2.5. Aanbeveling 3	10
2.6. Aanbeveling 4	10
2.7. Aanbeveling 5	10
2.8. Aanbeveling 6	10
3. Toelichting door Tom Roelants	12
3.1. Inleiding	12
3.2. Resultaten	12
3.3. Update meet- en rapportagecyclus	13
4. Vragen en opmerkingen van de leden	14
4.1. Tussenkomsst van Annick Lambrecht	14
4.2. Tussenkomsst van Martine Fournier	15
4.3. Tussenkomsst van Stijn Bex	17
4.4. Tussenkomsst van Marius Meremans	18
4.5. Tussenkomsst van Marino Keulen	20
4.6. Tussenkomsst van Mercedes Van Volcem	21
4.7. Tussenkomsst van Lode Ceysens	22
4.8. Tussenkomsst van Wim Verheyden	23
4.9. Tussenkomsst van Maarten De Veuster	23
5. Antwoorden van de minister	24
6. Antwoorden van Hilde Dewicke	26
7. Antwoorden van Tom Roelants	26
8. Replieken	27
9. Bijkomende antwoorden van de minister	28
Gebuurde afkortingen	30
Bijlage: zie dossierpagina op www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken organiseerde op 22 oktober 2020 een opvolgingsbespreking over het verslag van het Rekenhof over fietspaden in Vlaanderen. Realisatie en resultaten van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (*Parl.St.* VI.Parl. 2017-18, nr. 37/1).

De procedure voor een opvolgingsbespreking werd vastgelegd in een protocol over de samenwerking tussen het Vlaams Parlement en het Rekenhof dat op 20 maart 2012 door de voorzitters van het Vlaams Parlement en het Rekenhof werd ondertekend. De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken was vragende partij voor een dergelijke opvolgingsbespreking van het voorliggende verslag van het Rekenhof. Bij brief van 5 februari 2020 werd aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, gevraagd om een toelichting te verschaffen bij de uitvoering van de aanbevelingen van het Rekenhof. Het antwoord (zie bijlage op de [dossierpagina](#) op www.vlaamsparlement.be) werd op 11 maart 2020 overgemaakt aan de voorzitter van het Rekenhof. Het Rekenhof ging na, op grond van de informatie uit zijn monitoring en eventueel bijkomende informatieverzameling, of het antwoord van de minister volledig en correct was en beoordeelde in welke mate aan de aanbevelingen is voldaan. Vervolgens toetste het Rekenhof zijn commentaar af in een mondelinge tegensprekelijke procedure bij de minister. De commissievergadering waarin de minister en het Rekenhof toelichting gaven en een gedachtewisseling met de volksvertegenwoordigers plaatshad, vond plaats op 22 oktober.

Aansluitend gaf Tom Roelants, administrateur-generaal van het Agentschap Wegen en Verkeer, toelichting bij het AWV-rapport over de staat en inrichting van de fietspaden langs gewestwegen in Vlaanderen, meetjaar 2019.

De sprekers maakten gebruik van een powerpointpresentatie die, net als het AWV-rapport, terug te vinden zijn op de [dossierpagina](#) op www.vlaamsparlement.be.

(Deze commissievergadering werd als videoconferentie georganiseerd.)

1. Toelichting van de stand van zaken van de opvolging van de aanbevelingen van het Rekenhof door minister Lydia Peeters

Minister Lydia Peeters zegt dat in september 2017 de audit van het Rekenhof werd gepubliceerd waarin werd nagegaan welke inspanningen de Vlaamse overheid had geleverd om het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk te realiseren en welke resultaten hieromtrent geboekt zijn.

De toelichting die de commissievoorzitter vroeg, werd op 6 maart overgemaakt aan de commissie en ging over de uitvoering van de aanbevelingen, voor een groot deel nog beleid van toenmalig bevoegd minister Ben Weyts. Daarvoor baseert minister Peeters zich op de input die vanuit het Departement Mobiliteit en Openbare Werken aangeleverd werd en is overgemaakt aan het Rekenhof. Daarnaast werden een aantal engagementen uit het regeerakkoord en uit de beleidsnota opgenomen. De minister geeft een aantal updates en nieuwe engagementen mee conform de aanbevelingen van het Rekenhof.

1.1. Aanbeveling 1

De eerste aanbeveling had betrekking op de effecten van de fietspadinfrastructuur op het fietsgebruik en op de verkeersveiligheid, op een evaluatie daarvan en op het gebruik van de ongevalsgegevens om daaruit te leren voor de toekomst. Er wordt sinds 2018 elk jaar een dynamische gevaarlijkepuntenlijst opgemaakt. Men zet daar ten volle op in, met 80 miljoen euro voor 2021, om zo veel mogelijk gevaarlijke punten weg te werken. In de dynamische lijsten werd sinds 2019 een verhogingsfactor toegepast van 1,7 voor ongevallen met kwetsbare weggebruikers

zodat zij zwaarder doorwegen in de berekening. In de aanpak gaat het zowel om kleine ingrepen als om grote infrastructurele aanpassingen.

Het Rekenhof had bemerkingen bij de raamovereenkomst voor de onderzoeksagenda van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid. De raamovereenkomst voor de onderzoeksagenda werd ondertussen gegund. Als een van de prioritairere onderzoeken binnen de onderzoeksagenda van het VHV wordt een diepteonderzoek naar de oorzaken van fietsongevallen ingepland. Dat wordt normaliter in 2021 ingepland.

Het is de bedoeling dat de gelokaliseerde ongevalgegevens in het Geoloket van het VHV in de toekomst gebruikt worden als GIS-laag voor het uitvoeren van specifieke analyses en voor de evaluaties van de fietspadinfrastructuur.

De telgegevens van de fietstelpalen van AWV zullen mee geïmplementeerd worden binnen in het Geoloket Fiets. Hierbij wordt momenteel bekeken of een datawarehouse kan worden opgezet waarbinnen de fietstelgegevens van AWV worden opgenomen en eventueel ook fietstelgegevens van de steden, gemeenten en provincies. Men wil zo veel mogelijk gegevens hebben en daar zo veel mogelijk uit halen. Men wil afstemming tussen het Geoloket Fiets en de Fietsbarometer. De provincies gaan samenwerken rond fietsdata en hun beleid daarop afstemmen.

Met de bijkomende GIS-laag in het Geoloket Fiets kunnen ook de ongevalgegevens opgevolgd worden. Aangezien het privacygevoelige data betreft, wordt in samspraak met de DPO van MOW bekeken hoe deze data gepubliceerd kunnen worden.

Ook het recente AWV-rapport over de staat van de fietspaden is belangrijk voor het beleid. Tom Roelants zal daar meer uitleg over geven. De cijfers in het rapport zijn in elk geval niet goed. De fietspaden langs de gewestwegen scoren immers qua conformiteit niet goed.

AWV heeft in 2019 een praktische handleiding uitgewerkt voor de opmaak van de evaluatienota's, die ondertussen wordt toegepast. Geen enkel principe is definitief en moet aangepast kunnen worden aan nieuwe trends, veranderde inzichten, ervaringen of onderzoeksresultaten. De borden B22 en B23 (rechtsaf vrij voor fietsers) zijn geëvalueerd en bijgestuurd. De borden B22 en B23 worden nu enkel geplaatst op vraag van het lokaal bestuur en mits er een positief advies is van de lokale politie.

Het Rekenhof verwees in zijn aanbeveling ook naar het ontwerp van mobiliteitsplan 2001-2003. Dat werd echter nooit goedgekeurd. Men is wel volop bezig met de uitwerking van de mobiliteitsvisie enerzijds en de schielsprong in het fietsbeleid anderzijds, waarmee men een boost wil geven aan het functionele fietsen in Vlaanderen.

1.2. Aanbeveling 2

De tweede aanbeveling is: efficiënt samenwerken en overeengekomen afspraken naleven. Dat noemt minister Peeters een terechte aanbeveling. Ze heeft in deze commissie al meermaals gezegd dat een samenwerking met de andere overheden en de stakeholders essentieel is. Inzake de samenwerking met de lokale besturen verwijst de minister naar de toolbox duurzame mobiliteit. Mensen die door corona het fietsen hebben herontdekt, wil men vasthouden. Er komt zo veel mogelijk fietsveilige en -comfortabele infrastructuur. Heel wat lokale besturen hebben daaromtrent interesse getoond en infrastructurele maatregelen uitgevoerd. De subsidieaanvragen kunnen worden ingediend tot 31 oktober. Er kunnen dus nog geen

definitieve cijfers meegedeeld worden. De minister is blij met die interesse, het gaat om zo'n 150 Vlaamse steden en gemeenten.

Voor de veilige schoolomgeving is in het voorbije jaar 4,47 miljoen euro aan subsidies – met het principe 1 euro voor 1 euro – besteed. Het gaat daarbij om 632 schoolomgevingen in 150 steden en gemeenten. Toekomstgericht zal men werk maken van schoolroutes in samenwerking met de gemeenten en schoolbesturen.

Naar aanleiding van het WK Wielrennen 2021 in Vlaanderen werd in het kader van het project schaalsprong in het fietsbeleid een nieuwe netwerkorganisatie uitgedacht. Daarbij worden de verschillende stakeholders nauw betrokken om op deze manier een efficiënte samenwerking tussen lokale besturen, provincies, Vlaamse overheid en andere stakeholders te garanderen.

Nieuwe mobiliteitscharters met de provincies werden afgesloten, waarin de afspraken concreter werden gemaakt. In het kader van deze mobiliteitscharters en het Fietsfonds is er eveneens tweemaal per jaar een uitgebreid overleg tussen de afdeling Beleid en de provincies om te evalueren in welke mate gemaakte afspraken effectief nagekomen worden. In dit kader plant men tegen het eind van dit jaar overleg met de provincies.

Binnen het Geoloket Fiets wordt een traject opgenomen waarbij de projecten binnen het BFF in kaart worden gebracht. Dit hangt samen met de cartografie die voorzien is binnen het GIP. Dat is niet voor iedereen toegankelijk maar het is de bedoeling – op voorwaarde van de nodige privacybescherming – dat voor iedereen open te stellen via het GIS.

1.3. Aanbeveling 3

Aanbeveling 3 heeft betrekking op het bewaken van de uitgangspunten van het BFF en het operationeel maken van het Geoloket Fiets. Wat betreft het BFF zal geen enkele fietser op geen enkel fietspad zich afvragen of het een recreatief of functioneel fietspad is. Evenmin is dit altijd duidelijk voor de lokale besturen: waarom is er voor het ene wel een subsidie en voor het andere niet?

In het regeerakkoord is expliciet opgenomen dat men zal bekijken hoe ook andere grensoverschrijdende fietspaden en de ontsluiting van bedrijventerreinen mee in kaart kunnen worden gebracht om op die manier het fietsen een echte boost te geven. Dat neemt niet weg dat de investeringsfocus nu nog op het BFF ligt, maar de minister zal bekijken of er ook nog nieuwe mogelijkheden zijn buiten het BFF. Want hoe meer fietsinfrastructuur er is, hoe meer mensen geneigd zijn om de fiets te nemen. Op geopunt.be is de ligging van het BFF beschikbaar. Op dit moment kan dat weliswaar enkel via computers die geregistreerd zijn op het netwerk van de Vlaamse overheid, maar de bedoeling is dat het via de GIS-viewer zo snel mogelijk toegankelijk wordt voor iedereen. Het is alleszins de bedoeling dat het zo veel mogelijk in kaart wordt gebracht en dat telkens ook de wijzigingen per segment worden opgenomen. Ook wat betreft de investeringsprojecten wil de minister een trajectopvolging opnemen, zodat die projecten ook op de kaart kunnen worden weergegeven.

1.4. Aanbeveling 4

Aanbeveling 4 heeft betrekking op de gecoördineerde meerjarenvisie. Er was door het Rekenhof gevraagd om die uit te werken en nog meer initiatieven te nemen om het BFF prioritair te realiseren. De minister wijst erop dat er sinds 2018 wordt gewerkt met het GIP waarin het meerjarige traject investeringen fiets een apart segment krijgt, zodat duidelijk zichtbaar is wat allemaal wordt geïnvesteerd in fietsinfrastructuur. Er is in het Vlaamse regeerakkoord een groeipad van 300

miljoen euro aan fietsinvesteringen vooropgesteld. In het kader van het relanceplan Vlaamse Veerkracht wordt dat versneld opgetrokken naar 335 miljoen euro in 2021. Minister Peeters noemt het een en-en-verhaal: focussen op een meer realiteitsgerichte aanpak, zowel wat betreft administratieve als vergunningsprocessen, maar tegelijk zijn er ook extra middelen nodig om echt de kaart te kunnen trekken van fietsinvesteringen.

De minister overloopt de vastleggingen per entiteit die specifiek zijn aangewend voor de fiets (zie slide 8 van de presentatie van de minister). Voor 2019 is in het GIP 151 miljoen euro vastgelegd. Met de beschikbare subsidies erbij geteld, komt dat voor 2019 op een totaal van 166 miljoen euro dat is besteed aan fietsprojecten. Het GIP voor 2021, met een doorkijk naar de volgende jaren, wordt zo snel mogelijk gefinaliseerd en ter beschikking gesteld van de commissie.

1.5. Aanbeveling 5

Aanbeveling 5 vraagt om het Vademecum Fietsvoorzieningen verplicht te maken voor alle wegbeheerders. Minister Peeters wijst er nog eens op dat het fietsrapport niet goed is en dat er een versnelling hoger moet worden geschakeld. Aangezien de Vlaamse overheid zelf het vademecum niet overal kan honoreren, vindt de minister het niet echt gepast om het dan zonder meer verplicht op te leggen aan alle wegbeheerders. Haar standpunt is om het niet te zien als verplichting, maar als een leidraad, die maximaal gehonoreerd moet worden.

1.6. Aanbeveling 6

Aanbeveling 6, tot slot, betreft de kosten voor de verdere realisatie van het BFF die dienen te worden geactualiseerd. De minister verwijst in dat verband opnieuw naar het GIP en de regelmatige rapporteringen binnen de MCB-projecten van de Vlaamse overheid zelf, met onder andere het fietsbeleidsplan waarover ook regelmatig rapporteringen zijn.

2. Reactie van het Rekenhof

2.1. Situering

Hilde Dewicke, eerste auditeur bij het Rekenhof, grijpt terug naar de centrale onderzoeksvraag uit de audit van 2017: heeft de Vlaamse overheid de doelstellingen 'meer fietsgebruik' en 'meer verkeersveiligheid' voor fietsers door de aanleg van goede fietspadinfrastructuur op het BFF gerealiseerd? De conclusie was dat dat voor geen van beide gelukt was. Het Rekenhof stelde ook vast dat er geen antwoord was op de vraag of het BFF werd uitgebouwd zoals voorzien, bij gebrek aan gegevens over de laatste jaren. Er werd vastgesteld dat het concept BFF wel groeide, maar dat de realisatie op het terrein traag verliep: ongeveer 75 kilometer per jaar. Zo zou het nog vijftig jaar duren voordat het BFF af is. Het Rekenhof stelde ook vast dat minder dan een derde van het BFF conform was. Dat was eveneens gebaseerd op cijfers van 2012, bij gebrek aan recentere data. Tot slot werd vastgesteld dat het budget en de kostprijs weinig transparant waren. De spreker wijst er ook nog op dat de opvolgingsbespreking geen volwaardige audit is. Er is enkel een screening op hoofdlijnen van de uitvoering van de aanbevelingen gedaan.

2.2. Positief

Hilde Dewicke haalt een aantal positieve zaken aan. Er is in de vorige legislatuur een nieuw fietsbeleidsplan gekomen, er is een betere opvolging van het fietsbeleid, er is een betere regeling gekomen van de subsidies voor fietssnelwegen en -tunnels, en de investeringen zijn de voorbije jaren spectaculair toegenomen, met een

verdubbeling in 2019 ten opzichte van 2010 (zie slide 3 van het Rekenhof). Ook de voorziene investeringen voor 2020 gaan de hoogte in: 180 miljoen euro investeringen en ruim 9 miljoen euro subsidies via het Fietsfonds. Er is een groeipad van 300 miljoen euro voorzien voor investeringen in fietsinfrastructuur. In het kader van het relanceplan is de realisatie daarvan vervroegd van het einde van de legislatuur naar 2021 en is het bedrag opgetrokken naar 335 miljoen euro. Projecten die weinig voorbereiding vergen en die onmiddellijk zichtbare resultaten opleveren op het terrein zouden daarbij voorrang krijgen. Ook de toolbox duurzame mobiliteit is een positief punt.

Wat het Rekenhof ook erg positief vindt, is het feit dat de dynamische lijst van gevaarlijke punten sinds 2019 een verhogingsfactor van 1,7 gebruikt voor kwetsbare weggebruikers. Dat er meer geld voor wordt uitgetrokken, kan die kwetsbare weggebruikers alleen maar ten goede komen. Het fietsgebruik is fors toegenomen, vooral voor het woon-werkverkeer, maar ook algemeen. Tijdens de lockdown nam dat nog verder toe. AWV zet sinds 2019 sterker in op de evaluatie van projecten, zoals het principe vierkant groen en de uitrol van de borden B22 en B23.

Hilde Dewicke stipt ook de aanpassing van het Vademecum Fietsvoorzieningen in 2017 als een positief punt aan, met daarbij onder andere de keuze voor asfalt als verharding omdat dit de beste scores levert op het vlak van comfort. De aanpassing van het vademecum trok ook de breedte van de fietssnelwegen op. AWV heeft in de loop van 2020 ook een Vademecum Vergevingsgezinde Wegen, deel kwetsbare verkeersdeelnemers uitgebracht, als aanvulling op andere vademecums. De inspectierapporten van AWV bevatten ook meer informatie dan vroeger, zoals het fietscomfort op basis van inspectie met de fietspadprofilometer. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen BFF- en niet-BFF-fietspaden, zowel voor conformiteit als voor comfort. In de toekomst wordt ook een verdeling per verhardingstype meegenomen in de rapportering. De hele meet- en rapportagecyclus zal ook worden geëvalueerd en geoptimaliseerd.

Ook de aanpassing van het Onteigeningsdecreet om vlotter te kunnen onteigenen, is voor het Rekenhof positief. Verschillende projecten worden immers op de lange baan geschoven omdat de ruimte niet beschikbaar is. Bovendien leidt het er soms toe dat fietspaden niet-conform moeten worden aangelegd.

Een laatste positief punt is de schaa sprong in het fietsbeleid, die nog verder moet worden ontwikkeld. Daarin wordt er getracht een beter evenwicht te bereiken tussen de verschillende partners: het gewest, de provincies en de steden en gemeenten.

Bij het bespreken van de aanbevelingen focust Hilde Dewicke op wat er nog niet of niet volledig werd gerealiseerd.

2.3. Aanbeveling 1

De eerste aanbeveling betrof de verfijning van de doelstellingen in verband met de verkeersveiligheid voor fietsers en het fietsgebruik, met daaraan gekoppeld onderzoek en evaluatie, om zo meer gerichte maatregelen te kunnen treffen. Er is nog steeds geen aparte doelstelling voor de verkeersveiligheid voor fietsers. Nochtans is dat hoognodig, want de situatie van de fietsers in het verkeer is qua veiligheid echt niet goed. Vlaanderen zit bovendien ook niet op schema voor de doelstellingen uit het Verkeersveiligheidsplan. Die afzonderlijke doelstelling verkeersveiligheid voor fietsers zou eventueel worden opgenomen in de aanpassing van het Verkeersveiligheidsplan, maar dat zou pas in de loop van de zomer 2021 afgerond zijn.

De spreker toont een grafiek waaruit blijkt hoe het aantal slachtoffers evolueert naargelang het vervoermiddel (zie slide 9). Daaruit blijkt dat het aantal

verkeersslachtoffers van personenauto's een continue daling kent. Het aantal fiets-slachtoffers daarentegen blijft stijgen. Een volgende grafiek toont de verdeling tussen het aantal doden 30 dagen, het aantal zwaargewonden en het aantal lichtgewonden (zie slide 10). De drie categorieën samen tellen voor 2019 8833 slachtoffers, de hoogste waarde die ooit werd opgetekend voor fietsslachtoffers.

Een andere bevinding over de eerste aanbeveling is dat onderzoek en evaluatie nog steeds beperkt zijn. Het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid gunde eind 2019 een raamovereenkomst voor onderzoeksagenda. Maar het eerste onderzoek dat specifiek betrekking heeft op het fietsbeleid, met name naar de oorzaken van de fietsongevallen, zal pas in 2021 worden aanbesteed. Een recente vraag om uitleg in de commissie Mobiliteit en Openbare werken polste naar de investeringen per vervoerregio, de staat van de fietspaden en het aantal verkeersslachtoffers.

Het Rekenhof wijst er verder op dat er, door de privacywetgeving, nog steeds geen koppeling is tussen het Geoloket Fiets en het Geoloket Ongevallen. De problematiek sleept al vele jaren aan en de spreker hoopt dat die binnenkort wordt opgelost.

Er is geen afzonderlijke doelstelling voor het fietsgebruik, maar dit is inbegrepen in de algemene doelstelling van de modal shift. Ook wijst de spreker erop dat er weliswaar een forse toename is van het fietsgebruik, maar dat de doelstelling van 19 procent uit het ontwerp van mobiliteitsplan 2001-2003 en uit het Totaalplan Fiets dat daaraan ten grondslag lag, nog steeds niet werd bereikt.

Het Rekenhof stelt vast dat de tellingen door de Vlaamse overheid voorlopig nog steeds beperkt zijn tot een vijftiental locaties. De resultaten daarvan worden ontsloten op de website van AWV, maar zijn weinig toegankelijk voor het brede publiek. Volgens de minister wordt er getracht die toegankelijkheid te verbeteren en daarin ook andere tellingen op te nemen.

Als laatste opmerking bij de eerste aanbeveling, wijst het Rekenhof erop dat er nog altijd geen onderzoek gebeurt naar het verband tussen de kwaliteit van fietspadinfrastructuur, zowel algemeen als op het BFF, en het gebruik ervan. De telgegevens van AWV worden daarvoor niet gebruikt en ook de evaluatienota's van AWV onderzoeken dat niet. Ook de verdere ontwikkeling van het Geoloket 3.0 maakt dit nog niet mogelijk.

2.4. Aanbeveling 2

De tweede aanbeveling betrof de samenwerking tussen de actoren, ervan uitgaand dat meer samenwerking kan leiden tot meer efficiëntie. Er zijn een aantal positieve zaken gebeurd, maar het Rekenhof ziet toch ook wat gemiste kansen. De spreker verwijst naar de Vlaanderenbrede uitrol van de Fietsbarometer van de provincie Antwerpen, die al sinds 2017 operationeel is, of naar het gebruik van het onderzoek naar de bijna-ongevallen van de provincie Antwerpen. Ook hier is er nog een verbetermarge rond de teldata. Verder merkt ze op dat de Vlaamse overheid weinig leert uit de onderzoeken van het Kenniscentrum Fietsberaad. Ook is er een geringe uitwisseling en afstemming van onderzoek met de FOD Mobiliteit en Vervoer en Vias. Zo publiceert de FOD Mobiliteit en Vervoer op geregelde tijdstippen onderzoeken naar de evolutie van het gebruikte vervoermiddel voor woon-werkverkeer. Dat loopt in zekere mate parallel met het onderzoek dat Vlaanderen doet via het OVG, het onderzoek verplaatsingsgedrag.

Ten slotte vraagt het Rekenhof zich af of de indeling en de werking met vervoerregio's geen risico op versnippering en verkokering van het fietsbeleid met zich meebrengt en of er meer inspanningen moeten gebeuren door de Vlaamse overheid wat coördinatie betreft.

2.5. Aanbeveling 3

De derde aanbeveling focuste vooral op het concept BFF, de inventaris, de doorrekening en het gebruik van het Geoloket Fiets daarvoor. Bij de presentatie van de audit van het Rekenhof drie jaar geleden, gaf de secretaris-generaal van het departement een demo van het geoloket (*Parl.St.* VI.Parl. 2017-18, nr. 37/2). In tegenstelling tot de mededeling toen dat het op korte termijn operationeel zou worden, blijkt het Geoloket 2.0 uit 2017 te zijn stopgezet. De Vlaamse overheid heeft ervoor gekozen om een nieuw Geoloket 3.0 te ontwikkelen. Dat brengt met zich mee dat er nog altijd geen zicht is op het totaalconcept-BFF, noch op het gerealiseerd BFF en de conformiteit. Ook de raming van de kostprijs voor de verdere realisatie van het BFF is niet mogelijk. En ten slotte zijn de consultatiemogelijkheden van het fietsnetwerk nog steeds ondermaats: ze zijn enkel mogelijk op computers van de Vlaamse overheid zelf.

2.6. Aanbeveling 4

De vierde aanbeveling ging over de nood aan een gecoördineerde meerjarenvisie, vertaald in een meerjarenplanning en de rapportering daarover. Die aanbeveling loopt in zekere mate parallel met de zesde aanbeveling. De zesde aanbeveling gaat vooral over de budgetten, de vierde aanbeveling over de visie en de planning. In eerste instantie is de relatie tussen de investeringen en subsidies enerzijds en het aantal aangelegde kilometers anderzijds nog niet optimaal. Voorlopig kan dat alleen nog maar op basis van vastleggingen en kan het nog niet worden gerelateerd aan de betalingen. Het GIP schiet voorlopig nog tekort als instrument om die meerjarenvisie vorm te geven en op te volgen.

2.7. Aanbeveling 5

De vijfde aanbeveling betrof het Vademecum Fietsvoorzieningen. Het Rekenhof vond het belangrijk om dat vademecum toepasselijk te maken voor alle fietspaden van het BFF, ongeacht of ze worden aangelegd door het gewest of door de steden en gemeenten. Hilde Dewicke onderschrijft echter wat de minister zelf aangaf: als de eigen scores zo slecht zijn, wordt het moeilijk om dat op te leggen aan steden en gemeenten.

Wel min of meer positief is dat de schaa sprong in het fietsbeleid de toepassing van het vademecum ook niet zal verplichten, maar dat er daartoe een sterk engagement zal worden genomen.

2.8. Aanbeveling 6

De zesde aanbeveling handelde over de kostprijs, de budgetten en de transparantie ervan. Eerst en vooral brengt het Rekenhof onder de aandacht dat er nog steeds geen actualisatie is van de kostenraming voor de verdere realisatie van het BFF. Het departement verwijst in dat verband naar het project van de afdeling ATO voor de kostenstandaardisatie van projecten. Die oefening kan bijdragen tot een beter zicht op de kosten en objectieve afwegingen mogelijk maken, wat op zich positief is, maar ze biedt geen antwoord op de totale kosten en vereiste budgetten. Dat is voor een groot deel te wijten aan het feit dat er geen inventaris en doorrekening van het BFF zijn. Als men niet weet wat de behoeften zijn, kan men geen kostenraming en budgetten opmaken.

De geplande fietsinvesteringsbudgetten zijn nog altijd niet transparant opgenomen in de begroting, maar zitten verspreid over de verschillende entiteiten en zijn inbegrepen in zowel investeringsmiddelen als subsidies. Het klopt dat het GIP daarover meer duidelijkheid kan bieden, maar dan vraagt het Rekenhof dat dat GIP

zowel aan het parlement als aan het Rekenhof wordt bezorgd, zodat het kan worden gebruikt in het kader van het begrotingsadvies.

Het Rekenhof erkent dat de grote budgetten spectaculair gestegen zijn, maar stelt dat de fietsinvesteringen worden geflatteerd door fietsgerelateerde uitgaven. Daarbij nemen de uitgaven voor onteigeningen een grote hap uit het budget, maar er zijn ook uitgaven voor archeologie, seininstallaties, bodemsanering, afstandsbeveiliging enzovoort. In 2020 was dat al opgelopen tot 24 procent. In het begrotingsadvies 2020 had het Rekenhof aanbevolen om die investeringen daarvoor af te zonderen in een apart budget, omdat er op die manier meer transparantie zou worden gecreëerd. De Vlaamse Regering is daar echter niet op ingegaan.

Hilde Dewicke maakt nog enkele kanttekeningen bij het groeipad naar 300 of zelfs 335 miljoen euro. En dat is niet tegen het einde van de legislatuur maar tegen 2021. Zij vraagt zich af of een herallocatie van de middelen binnen MOW zal nodig zijn, wat een af- of uitstel zou betekenen van andere mobiliteitsambities. Hilde Dewicke stelt vast dat in het eerste groeipadscenario het onderhoud verwaarloosd werd, terwijl nu net uit het onderhoud op korte termijn winst kan worden geboekt. Zij merkt op dat als de budgetten vrijwel verdubbeld gaan worden, dit een impact moet hebben op het aantal personeelsleden. Met het aantal personeelsleden dat er nu is, zal dat niet gaan.

Er moet ook rekening worden gehouden met een negatieve invloed op de inkomsten van MOW door corona. Dan gaat het onder andere over de inkomsten uit het Verkeersveiligheidsfonds en uit de kilometerheffing.

Een ander heikel punt is de opvolging van de betalingskredieten. Het betaalbedrag toont nog altijd het best aan wat er is gerealiseerd en hoe het BFF vooruitgaat. Dat is echter heel moeilijk te realiseren omdat het een manuele bevraging vergt per project in OraFin. Vooral voor AWV is dit een zware belasting want het heeft de meeste projecten van alle entiteiten binnen MOW. Ook hiervoor zou het GIP op termijn de informatie moeten leveren. Dat kan nu nog niet.

Hoe is nu het encours van de subsidies geëvolueerd (zie slide 22)? Er is een afstand tussen wat als beleidskredieten in de begroting wordt opgenomen en wat uiteindelijk wordt betaald. De beleidskredieten zijn lager dan wat is aangekondigd. Dan volgen de vastleggingen, daarna een uitzuivering van die vastleggingen naar wat uitsluitend dient voor fietspaden. Dan zijn er de betalingskredieten die zijn opgenomen in de begroting, hoe die in de loop van het jaar zijn aangepast. En uiteindelijk zijn er de betalingen. Voor de periode 2002-2017 bedroegen die minder dan 40 procent van de beleidskredieten. Dat geldt enkel voor de betalingen van de mobiliteitsconvenanten en het Fietsfonds. De laatste balk van de grafiek toont wat nog open staat, wat dus is vastgelegd maar waar nog geen betalingen voor zijn gebeurd, wat nog moet worden gerealiseerd. Dat is bijna evenveel als wat betaald is.

Het encours, wat openstaat, piekte in 2013 (zie slide 23). Vanaf 2014 daalt het. Dat kan worden verklaard door het opdrijven van de realisatie van fietspaden. Maar het heeft ook te maken met het aanpassen van de regelgeving want op dit artikel worden geen moduleprojecten meer vastgelegd, enkel nog de Fietsfondssubsidies. Voor de betalingen is het anders: daar worden de betalingen van de oude moduleprojecten afgenomen. Dat kan dus niet anders dan zakken.

Hilde Dewicke besluit dat er al enige jaren sprake is van een positief elan, maar dat nog geen enkele aanbeveling volledig is uitgevoerd. De inspanningen moeten worden volgehouden om alle aanbevelingen te implementeren en om op het terrein tot betere resultaten te komen.

3. Toelichting door Tom Roelants

3.1. Inleiding

Tom Roelants geeft toelichting bij het rapport 'Staat en inrichting van de fietspaden langs gewestwegen in Vlaanderen. Meetjaar 2019'. Hij zegt dat het rapport het resultaat is van metingen gedurende de jaren 2018 en 2019. De metingen werden geanalyseerd en gebundeld en op het einde van de zomer 2020 gepubliceerd.

AWV wil instaan voor een vlotte, veilige en duurzame mobiliteit voor elke weggebruiker, dus ook voor de fietsers. Vandaar ook de aandacht om de staat en conformiteit van de fietspaden goed in kaart te brengen, om daar een aanpassingsprogramma op te kunnen enten.

AWV beheert meer kilometers fietspad dan kilometers rijweg: respectievelijk 7700 kilometer versus een kleine 7000 kilometer. Het merendeel van de fietspaden is vrijliggend: 4300 kilometer. Een kleine 1000 kilometer is verhoogd aanliggend. 2425 kilometer is aanliggend. Vooral daaraan wordt gewerkt in het streven naar meer conforme fietspaden: AWV probeert de aanliggende fietspaden vrijliggend te maken.

In de budgetten is er een gestage toename vast te stellen (zie slide 4 van de presentatie van AWV). In het GIP is de ambitie vastgelegd om 180 miljoen euro te investeren in fietspaden. Dit jaar zal AWV daarvan de helft voor zijn rekening nemen. Tom Roelants stelt dat de ambitie merkbaar toeneemt: in 2021 zal dat heel fors zijn met een algemene toename richting 335 miljoen euro. AWV brengt daarvoor alles in gereedheid. Het bekijkt nu, samen met minister Peeters, welke investeringen daarvoor nodig zijn.

De spreker vestigt de aandacht op het streven naar het vrijliggend, conform en comfortabel maken van de fietspaden. Wat het comfort betreft, gaat het over de vlakheid en het vlot berijdbaar zijn. Wat conformiteit betreft, probeert AWV niet alleen in het vrijliggend maken te investeren, maar ook in het wegwerken van knelpunten en kruispunten door fietsbruggen en fietsconstructies die het vlot en veilig oversteken van wegen mogelijk maken.

Om te kunnen investeren in fietspaden zijn ook studies en onteigeningen nodig. Een wezenlijk aandeel van de investeringen gaat naar allerlei kosten die niet meteen gaan naar de specifieke fietspadverharding maar naar onteigening en voorbereidende studies en andere kosten, zoals archeologie. Het Rekenhof heeft het over 24 procent. Het meeste daarvan gaat naar onteigeningen.

Er gaan ook investeringen naar verkeers- en fietsveiligheid. Die resultaten staan niet meteen in het rapport. De voorbije jaren werd veel geïnvesteerd in verkeerslichtenregeling, het conflictvrij maken voor fietsers, veilige schoolomgevingen, het wegwerken van gevaarlijke punten, drukknoppen op verkeerslichten, markeringen, overgangen enzovoort.

3.2. Resultaten

Tom Roelants licht vervolgens het rapport zelf toe. AWV meet twee parameters: het comfort en de conformiteit. Beide worden gebruikt om te bepalen waar het meest efficiënt kan worden geïnvesteerd.

De parameter comfort geeft weer hoe vlak het fietspad is. Dit wordt gemeten met de fietspadprofilometer. De fietspaden worden afgereden en zo wordt het comfort gemeten.

De parameter conformiteit geeft weer of het fietspad conform is met de normen en richtlijnen die intern worden gehanteerd. Het gaat dan om aandachtspunten zoals de breedte van het fietspad, de breedte van de strook tussen fietspad en rijweg, de aanwezigheid van een verticaal scheidingselement op deze tussenstrook, de relatie tot de snelheidsregimes, de conformiteit van de bochtstralen enzovoort.

De resultaten zijn inderdaad niet fantastisch, geeft Tom Roelants toe (zie slide 9). 56,3 procent van de fietspaden haalt qua comfort een zeer goed score. 43,7 procent haalt een score van matig tot zeer slecht. 45,8 procent van de fietspaden voldoet aan de inrichtingsprincipes, 54,2 procent voldoet niet. Hier wordt voor een deel een erfenis meegedragen van veertig, vijftig jaar fietspadenaanleg. Veertig jaar geleden voldeden ze misschien wel aan een aantal richtlijnen, maar vandaag helemaal niet meer. AWV probeert gestaag om dat percentage op te krikken.

Tom Roelants toont gegevens over de staat van de fietspaden, uitgesplitst per provincie en de evolutie over de voorbije drie rapporten (zie slide 10). Belangrijk daarbij is het aantal kilometer dat opgemeten werd. In 2015, het eerste jaar dat met de fietspadprofilometer gewerkt werd, werd nog niet alles opgemeten. In 2017 was dat al 4000 kilometer en in het recentste rapport 4800 kilometer. Toch is ook dat slechts een deel van het totale netwerk. De spreker toont de evolutie van het percentage opgemeten fietspaden met behoorlijk tot uitstekend comfort. Gemiddeld over heel Vlaanderen is 56,3 procent van de opgemeten fietspaden in goede of zeer goede staat.

Vervolgens toont Tom Roelants de evolutie van de conformiteitsparameters. De conformiteit bedroeg in 2019 45,8 procent. Dat is te danken aan een gestage toename (zie slide 11). Elk rapport komt daar zowat 2 procent bij. Dat is ongeveer 140 kilometer meer conforme fietspaden. De spreker engageert zich ertoe dat met de forse groei in de fietsinvesteringsmiddelen de conformiteit van het fietspadennet even fors zal toenemen. De gestage groei is in de tabel over de conformiteit per provincie gevat (zie slide 12). Niet alle provincies verbeteren even snel, maar met de grotere budgetten zal AWV proberen de conformiteit in alle provincies te laten toenemen.

3.3. Update meet- en rapportagecyclus

Tom Roelants wil de meet- en rapportagecyclus verbeteren. Het rapport is immers nog niet perfect. Het is tweejaarlijks en nog niet gebiedsdekkend; daarop heeft het Rekenhof ook gewezen. Het is wel degelijk de bedoeling op twee jaar tijd het volledige netwerk op te meten, maar de omstandigheden laten dat niet altijd toe. De fietspadprofilometer werkt alleen bij droog weer. Behalve de metingen op het netwerk verricht AWV ook contractuele metingen: om te controleren of investeringswerken aan het bestek voldoen. Voor metingen voor het rapport is de fietspadprofilometer daarom slechts de helft van de tijd beschikbaar. Bovendien was er in 2020 een aanrijding waardoor het toestel een aantal maanden buiten dienst was. Eind 2020 zal AWV nagaan of het in een normaal jaar wel voldoende kilometers kan meten voor een tweejaarlijks rapport. Zo niet, zal beslist worden het rapport driejaarlijks te maken, om een volledige gebiedsdekkende meting te kunnen presenteren. Een driejaarlijks rapport dat het volledige net dekt, acht Tom Roelants waardevoller dan een onvolledig tweejaarlijks rapport.

Niet alleen voor de commissie en de buitenwereld, maar ook voor AWV is dat rapport belangrijk. Het agentschap wil de staat van zijn fietspaden objectief kennen. Op basis van de gegevens kan een beleid ontwikkeld worden, kunnen voorstellen geformuleerd worden en kunnen keuzes gemaakt worden op basis van vergelijkingen. Ten slotte maakt AWV bij de keuze van zijn projecten gebruik van een

objectieve behoefteanalyse en die is gebaseerd op de meetresultaten. Het rapport staat op de website van AWV.

4. Vragen en opmerkingen van de leden

4.1. Tussenkost van Annick Lambrecht

Annick Lambrecht vindt de cijfers van het Rekenhof van 2017 heel erg. De slechte toestand van de fietspaden is waar te nemen in de ongevallencijfers. Die toestand kan niet goed zijn als men pertinent weigert de aanbevelingen van het Rekenhof na te leven. Er is nagenoeg niets gerealiseerd van de aanbevelingen. Toch blijft AWV naar de commissie komen met een mooie powerpoint en een goednieuws-show.

Het lid verwijst naar de uitspraak van het Rekenhof dat in 2017 vaststelde dat als het zo verder gaat, het nog vijftig jaar duurt eer Vlaanderen een veilig bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk zal hebben. Het zal ook nu nog zo lang duren, want twee doelstellingen zijn niet gehaald. Vooreerst is er de verkeersveiligheid van de fietsers. Hoeveel verkeersdoden en ongevallen op de fiets wil men per jaar? Daar is nog steeds geen doelstelling voor bepaald. Voorts moest het gebruik van de fiets naar 19 procent gaan. Dat is helemaal niet bereikt. Door de coronacrisis zijn wel meer mensen gaan fietsen maar toch is de doelstelling niet behaald. Het is niet zo dat de mensen massaal naar de fiets grijpen omdat de fietspaden zoveel beter zijn geworden. Uit het verslag van het Rekenhof leert Annick Lambrecht dat er een recordaantal fietsslachtoffers is. Er komen nu wel meer investeringsmiddelen maar slechts als het aantal fietsongevallen vermindert, is het beleid geslaagd.

Het lid hoopt over twee jaar te kunnen zien dat er meer samenwerking is tussen de fietsactoren. Zij vindt het erg dat het Geoloket Fiets van 2015 nog altijd niet af is. Ook maakt zij zich zorgen over de vaststelling van het Rekenhof dat bijna 25 procent van de fietsmiddelen gaat naar zaken die niet direct met de fietspaden te maken hebben, zoals studies, bodemsaneringen, onteigeningen enzovoort. Dat zijn vertekende cijfers.

Die beschouwingen brengen Annick Lambrecht tot een eerste reeks vragen voor minister Peeters. Hoever staat het ondertussen met het BFF? Wanneer zal het afgewerkt zijn? Is dat binnen vijftig of veertig jaar? Wanneer zal het Geoloket Fiets klaar zijn? Hoever staat het met het nieuwe fietsvademecum? Op welke manier zal de minister, zoals het Rekenhof vraagt, transparant rapporteren over de investeringen in fietsinfrastructuur?

Het lid vindt de vooruitgang zoals die wordt voorgesteld door AWV heel traag. Slechts 46 procent, of minder dan de helft van de fietspaden voldoet aan de comfortrichtlijnen van de Vlaamse overheid. 53 procent van de fietspaden is matig tot zeer slecht. Een vierde van alle fietspaden in Vlaanderen scoort zeer slecht. De minister reageert daarop met de melding dat er nu meer geld is om te investeren. Maar volgens het lid moet er niet alleen meer geld zijn, maar er moet ook visie zijn. Er moeten meer en bredere fietspaden komen. AWV moet fietsexperten aanwerven die zelf fietsgebruiker zijn. Volgens Annick Lambrecht heeft Vlaanderen de fietsrevolutie totaal gemist, terwijl in Kopenhagen en Nederland zulke mooie resultaten werden behaald.

AWV erkent dat 2 procent meer comfortabele fietspaden in twee jaar tijd zeer weinig is. Vlaanderen is klein en heeft weinig ruimte en dan moeten er keuzes worden gemaakt. Er zijn veel vervoersmiddelen, maar het is nog altijd de autologica die overheerst. Men durft geen parkeerplaatsen of rijstroken af te nemen om meer ruimte te creëren voor veilige fietspaden.

Automobilisten zullen misschien iets langer in de auto zitten omdat ze wat trager moeten rijden, maar dat weegt wel op tegen de verkeersveiligheid. Als het voor de fietser goed wordt, wordt het ook beter voor de autobestuurder. Heel veel autobestuurders zijn ook fietsers. Als er accidenten zijn met autobestuurders, dan onderkennen ook die bestuurders daar veel last van, naast het vele leed voor de fietsers.

Dit is geen utopie. Brussel krijgt veel tegenwind, maar gaat koppig door en wordt langzaam fietsveiliger. Parijs heeft zeventigduizend autoparkeerplaatsen opgegeven om ruimte te geven aan verkeersveiligheid. In het begin leidt dat tot gemor, maar op de lange duur leidt dat tot een leefbaardere stad om in te wonen. Ook in Vlaanderen zou dat perfect kunnen. Het is niet alleen goed voor de gezondheid, elke fietser is ook een auto minder. Dat helpt om de files te beheersen en het haalt de economische kost van de files naar beneden.

De Limburgse cijfers zijn dramatisch in vergelijking met de al dramatische cijfers in de andere provincies. Slechts 39 procent van de Limburgse fietspaden krijgt een voldoende. Het is zeer leuk om door het water of in de lucht door de bossen te kunnen rijden, maar het zou nog veel leuker zijn om veilig naar school, naar het werk en naar de winkel te kunnen rijden. En dat kan allemaal, maar eerst moeten de essentiële fietspaden in orde worden gebracht.

Het is vijf voor twaalf, besluit Annick Lambrecht, en ze wil minister Lydia Peeters de kans geven om daar iets aan te doen. Ze wacht het volgende AWV-rapport af, maar ze wordt een beetje angstig als ze hoort dat de minister daarvoor drie jaar zal nemen. De minister kan ook tien jaar nemen en dan zal er nog meer info zijn, maar ze moet vasthouden aan die twee jaar. Het is een stok achter de deur om het fietsbeleid serieus te nemen. Als er nog langer wordt gewacht op nog meer gedetailleerde info, dan zullen er geen doelen zijn en geen acties om die doelen te bereiken. De spreker hoopt dan ook dat over de verschuiving naar een driejaarlijkse rapportering nog niet is beslist.

Welke maatregelen zal de minister nemen om voor betere cijfers te zorgen tegen het volgende rapport over twee jaar, over alle provincies heen? Overweegt ze een streefpercentage voor goede fietspaden als beleidsinstrument in te voeren? Zo ja, naar welk percentage streeft de minister over twee jaar per provincie met de score zeer goed? Hoe komt het dat Limburg aan de staart bengelt van alle Vlaamse provincies inzake fietspadkwaliteit? Welke acties plant ze om dat te verbeteren?

4.2. Tussenkoms van Martine Fournier

Martine Fournier is positief over de fietsinvesteringen die een prominente plaats innemen in het regeerakkoord. Over alle partijgrenzen heen is iedereen overtuigd van de meerwaarde van het fietsen in het mobiliteitsbeleid. In coronatijden is dat nog veel meer het geval. De regering heeft veel middelen vrijgemaakt om het fietsgebruik te stimuleren. De investeringen worden opgetrokken naar 300 miljoen euro per jaar. Dankzij het relanceplan zal die doelstelling volgend jaar al worden gerealiseerd.

Meer budget is een goede stap om eindelijk de maatschappelijke fietskilometers te realiseren, maar budget alleen is niet genoeg. Dat blijkt duidelijk uit de verslagen. De centen zijn er, maar ze moeten leiden tot realisaties op het terrein, en tot meer, maar zeker ook tot betere fietsinfrastructuur. Daar wrong het schoentje in het verleden en daar wringt het vandaag nog steeds.

Twee jaar geleden besprak de commissie het vorige AWV-rapport. Martine Fournier heeft daarbij een *déjà vu*. De media koppen dat Vlaanderen weer eens gebuisd is voor het fietsrapport. Van de resultaten kan men niet echt gelukkig worden. Meer dan de helft van de fietspaden langs gewestwegen voldoet niet aan de veiligheids-

normen. Het is pijnlijk om vast te stellen dat die fietspaden slecht blijven scoren. Ondanks aangekondigde grote investeringen kan dat resultaat veel beter.

Dat valt ook op in het klachtenrapport van de Vlaamse overheidsdienst. Er waren maar liefst 956 klachten in 2019 over de staat van de fietspaden en 350 klachten over de netheid van de fietspaden. En het is bekend dat natuurlijk niet iedereen een klacht indient. Die klachten zijn ook een barometer van hoe de burger de fietspaden ervaart. Hoe gaat de minister om met die klachten? Hoe worden ze opgevolgd en teruggekoppeld naar de melders?

Martine Fournier vindt het positief dat de inrichting van de fietspaden in alle provincies is verbeterd, maar met veel meer middelen ter beschikking had dit toch veel beter moeten zijn. Ondanks de extra middelen is het fietscomfort de voorbije jaren erop achteruitgegaan. In Limburg en Oost-Vlaanderen zijn respectievelijk 49,5 en 51 procent van de fietspaden in slechte of zeer slechte staat.

De essentiële vraag aan de minister is natuurlijk hoe de staat van de fietspaden snel kan worden verbeterd. Dit heeft niets met onteigeningen, lange procedures of met nieuwe aanleg te maken. Het gaat simpelweg over het onderhoud van bestaande fietspaden. Met een goed plan moet dat zeker kunnen.

De spreker ziet ook enkele opportuniteiten. De slechte staat en de middelen voor het onderhoud zijn aan elkaar gecorreleerd. Misschien moeten de middelen uit het relancefonds ook hiervoor worden ingezet. Een dringende inhaalbeweging is mogelijk want het investeringsbudget voor fietsinfrastructuur stijgt volgend jaar dankzij het relancefonds naar 335 miljoen euro. De middelen zijn er, maar is er ook genoeg personeel om alles uit te voeren wat in de pijplijn zit? Hoe zit het met het aantal werknemers die het onderhoud van fietspaden doen? En hoe zit het met de werklast van die werknemers? Kan er meer personeel worden ingezet om alles nauwgezet op te volgen? Hanteert AWV een efficiënte en structurele onderhoudsronde?

Het moet mogelijk zijn om dit onderhoud structureler en sneller te doen, want het is bekend hoe lang de verschillende soorten beton en asfalt meegaan. Gegevens van de testmotor en de knelpuntwegen zijn ter beschikking. Een onderhoudsronde kan dus perfect worden samengesteld. Hoe loopt dat allemaal in de praktijk, wil Martine Fournier weten.

Ze was wel tevreden met de reactie van de minister in de krant omdat ze de punten wil aanpakken die bleven liggen omdat er wordt gewacht op vernieuwing van rioleringen en nutsleidingen. Vaak blijven dossiers vele jaren liggen omdat de aanleg van rioleringen en nutsleidingen op de lange baan wordt geschoven.

De lokale besturen zijn ook sterk bezig met fietspaden op gemeentewegen en de provincies maken werk van bovenlokale fietsroutes. Misschien kunnen gemeenten en provincies ook worden ingeschakeld voor een snellere uitvoering op gewestwegen. Als lokale of provinciale overheden herstellingen van fietspaden op de gewestwegen laten opvolgen, aanbesteden en uitvoeren, dan moet er sneller kunnen worden geschakeld om de slechte stukken te herstellen. Achteraf kunnen ze ook worden terugbetaald. Op die manier kunnen efficiëntiewinsten worden geboekt. Voor de fietser doet het er niet toe wie welke weg beheert. Volgens Martine Fournier is dat een piste die kan werken. De provincie West-Vlaanderen heeft in het verleden duidelijk gemaakt dat ze graag wil helpen om dit te realiseren. Ze vraagt hoe het zit met de samenwerking met de provincies en of daarover al overleg werd gepleegd.

Ook de fietsteams kunnen hierin een rol spelen. Volgens de minister zou er een nieuw platform van start gaan dat eind augustus 2020 voor het eerst zou

samenkomen. De minister hoopte met externe processen en diverse participanten snel vooruitgang te boeken om zo snel werk te maken van een ambitieus fietsbeleidsplan. Kan de minister een stand van zaken geven over dat nieuwe platform?

Ook het fietsvademecum moet een belangrijke leidraad vormen. Hoe zit het met de evaluatie van dat fietsvademecum?

24 procent van het budget dat wordt voorzien voor fietsen gaat naar niet-gerelateerde fietsinvesteringen zoals onteigeningen, studies en archeologie. Hoeveel van de 300 miljoen euro gaat er echt naar de fiets?

Tom Roelants opperde dat er een evaluatie komt na drie jaar in plaats van na twee jaar. Dat vindt Martine Fournier geen goed idee. Als de wegen maar om de drie jaar worden gecontroleerd, dan lijkt het alsof men zich daar gemakkelijk van af wil maken. Ze is vragende partij om dit toch om de twee jaar te doen.

Martine Fournier ijvert al jaren voor de verkeersveiligheid van fietsers. Voor de minister is dat een topprioriteit en ze werkt daar ook aan. Er wordt bijvoorbeeld extra gewicht toegekend aan ongevallen met voetgangers en fietsers zodat dat zwaarder doorweegt in de berekening van de lijst van de zwarte punten. De verkeerslichten worden aangepast aan het vierkant groen, de schoolomgevingen worden veiliger.

Als men echt niet in staat is om de bestaande fietswegen correct en veilig te onderhouden, dan staat men nergens, concludeert Martine Fournier. Als men zijn huis niet onderhoudt, stort het dak in en staat de kelder onder water. Het is dus hoog tijd dat men het patrimonium als een goede huisvader of huismoeder onderhoudt voor de veiligheid van iedereen. De spreker heeft er alle vertrouwen in dat het volgende rapport over twee jaar zal volgen en dat het beter zal zijn.

4.3. Tussenkoms van Stijn Bex

Stijn Bex meent dat men de opmerkingen van het Rekenhof niet moet zien als een harde kritiek op het beleid van minister Peeters, maar als een sterke aanmoediging om de mindswitch te maken die in Vlaanderen nodig is. Men praat wel over het verhogen van budgetten, maar de basisfilosofie dat men eerst moet inzetten op fietsinfrastructuur is nog onvoldoende doorgedrongen.

De veiligheid, de kwaliteit en het aantal kilometers van fietspaden zijn erg belangrijk om meer mensen op de fiets te krijgen. In het licht van de recente golf van ongevallen is het belangrijk om nog meer in te zetten op een verkeersveiligheidsplan en de positie van de fietser. Hij haalt aan dat het ongeval in Sint-Niklaas op 20 oktober 2020 misschien een gevolg was van een aanpassing van de verkeerslichtenregeling in functie van een betere doorstroming van het autoverkeer, en vraagt of dat onderzocht wordt en of daar recent een aanpassing doorgevoerd werd.

De spreker wijst op de doelstelling in het regeerakkoord om op een proactieve manier te kijken waar zich gevaarlijke situaties kunnen voordoen en vraagt de minister of ze op basis van die data een meer gericht veiligheidsbeleid zou kunnen voeren. Het is voor hem ook heel belangrijk om in te zetten op het vrachtroutenetwerk en te werken met venstertijden rond scholen.

De doelstelling om een aandeel van 19 procent fietsverplaatsingen te realiseren, is nog niet gehaald. Daar moet dus verder op worden ingezet. In de modal shift die de regering ambieert zit de vraag hoe men die kan verfijnen voor de fiets, maar tegelijkertijd is de doelstelling van 50 procent modal shift voor bepaalde steden al

achterhaald omdat ze die al halen. Hij vraagt de minister dan ook hoe ze wil omgaan met plaatsen die vooroplopen.

Stijn Bex wijst op de vijftien vaste telpunten voor het aantal fietsers. Hij vraagt of dat niet te weinig is en of dat zo duur is. Dit zijn er slechts drie per provincie en hij denkt dat men daaruit enorm veel zou kunnen leren om een beter beleid tot stand te brengen.

De spreker merkt op dat minister Peeters meer investeert in fietsbeleid, maar dat het Rekenhof de bedenking maakt dat die middelen niet integraal naar fietsbeleid gaan en dat die niet allemaal uitgegeven worden. Hij vraagt de minister daarover een zo groot mogelijke transparantie aan de dag te leggen en openheid te vragen aan de verschillende administraties en diensten waarmee ze samenwerkt. Die mindswitch moet immers ook op een transparante manier gebeuren.

Het is voor Stijn Bex logisch dat het Vademecum Fietsvoorzieningen aangepast moet worden. Hij vraagt minister Peeters in welke mate zij denkt dat het aangepast moet worden aan nieuwe vormen van fietsen. Hij hoopt dat men op termijn ook meer logistieke bewegingen per fiets zal kunnen doen en daarvoor is aangepaste fietsinfrastructuur nodig. In Nederland wordt het fietspadenvademecum bijvoorbeeld opgesteld door een kenniscentrum in plaats van door de overheid; dit lijkt de spreker interessant te zijn. In Vlaanderen stelt de minister zelf het vademecum op en beoordeelt dan of ze aan haar eigen regels beantwoordt. Hij vraagt of minister Peeters zou willen overwegen om op de manier zoals in Nederland te werken.

De minister heeft ook gezegd dat het Vademecum Fietsvoorzieningen niet verplicht kan worden voor de gemeenten, maar veeleer als een leidraad gezien moet worden, aldus Stijn Bex. Hij hoopt dat ze bedoelde dat er mits er een motivering voor is een uitzondering gemaakt kan worden, maar dat het in principe verplicht is. Men moet immers voldoende streng achter dat vademecum staan en het zo goed mogelijk doen naleven.

Stijn Bex noemt de cijfers in het fietspadenrapport bedroevend. Het is onbegrijpelijk dat Vlaanderen daar zo weinig vooruitgang boekt. Hij vraagt of dit komt doordat de infrastructuur te weinig onderhouden wordt en wil weten in welke mate men daar kan aan werken. Misschien zouden herstellingen efficiënter kunnen gebeuren als men de fietsers zelf meer inschakelt. Als voorbeeld geeft hij de Brusselse app Fix My Street, die recent ook voor fietsinfrastructuur opengesteld is.

De spreker vindt het geen goed idee om dit fietspadenrapport maar om de drie jaar op te stellen in plaats van om de twee jaar en hoopt dat dat niet de bedoeling van de minister zal zijn. Voor de Groenfractie moet men als één meettoestel niet volstaat, gewoon een extra toestel aanschaffen. Stijn Bex zou zelfs liever jaarlijks een rapport zien op basis van meer informatie.

Tot slot vraagt hij aan mevrouw Dewicke hoe ze verder kunnen gebruikmaken van de expertise die zij heeft opgebouwd, om deze legislatuur werk te maken van een beter fietsbeleid.

4.4. Tussenkost van Marius Meremans

Marius Meremans vindt het grof dat sommige sprekers hebben laten uitschijnen dat AWV eigenlijk niets uitricht. In zijn eigen gemeente vindt hij zijn samenwerking als schepen met AWV zeer positief en in zijn regio is er nog nooit zoveel geïnvesteerd als de afgelopen drie jaar. Hij denkt dat sommige sprekers ook een aantal zaken vergeten. Het Rekenhof is immers ook begonnen met een aantal positieve elementen.

Volgens Marius Meremans is de shift in de fietsfilosofie in de vorige legislatuur, in 2014, gebeurd. Dat kan men staven met cijfers: in 2014 was er een budget van 89 miljoen euro, in 2018 van 138 miljoen euro en nu gaat men versneld naar 300 miljoen euro. Budgettair is er dus geen probleem, maar men zit wel met een zeer sterke historische achterstand. In het verleden zijn gewestwegen dwars door dorpskernen aangelegd en het is niet altijd mogelijk of zeer moeilijk om het veiliger te maken voor fietsers. Als men ziet wat er allemaal nodig is qua onteigeningen en studiewerk om iets te realiseren, dan zijn twee of drie jaar niets; het gaat nu eenmaal traag. Hij geeft als voorbeeld dat er in Oost-Vlaanderen op dit moment 42 wegenwerven zijn, waarvan 34 direct gerelateerd zijn aan fietsinvesteringen. Hij is er zeker van dat men de cijfers omhoog zal zien gaan, maar het zal gestaag zijn.

Het Rekenhof haalde aan dat het fietsgebruik toegenomen is. Dat kan iedereen trouwens dagelijks vaststellen. Alleen had de spreker gehoopt op een snellere toename.

Marius Meremans is niet blind voor een aantal aanbevelingen. Hij beschouwt het ook als de taak van de minister om die aanbevelingen te implementeren. Niet alles is slecht, zoals sommige leden beweren, maar het gaat niet snel genoeg. De conclusie van het Rekenhof was dat er een positief elan is, maar dat de aanbevelingen uitgevoerd moeten worden. Er worden wel degelijk maatregelen genomen, zoals het decreet van 16 oktober 2020 tot wijziging van de artikelen 2, 10 en 15 van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017, wat de invoering van een minnelijke onderhandelingstermijn betreft, waarmee sneller overgegaan kan worden tot onteigeningen.

Marius Meremans heeft een aantal vragen voor AWV, waar hij lokaal vaak op een goede manier mee samenwerkt. Vele lokale besturen steken vaak de schuld op AWV als ze kritiek krijgen op wegen of fietspaden in hun gemeente, maar dat is wat te gemakkelijk. De goede wil is daar aanwezig, al zou het sneller kunnen gaan.

Het aantal conforme fietspaden stijgt wel met 2 procent maar er is een terugval qua comfort. Hoe is die terugval te verklaren? Ligt dat dan aan het onderhoud? Want er wordt volop geïnvesteerd, er worden plannen gemaakt en werven opgestart.

Marius Meremans blijft zitten met zijn vraag naar de hervorming van het Fietsfonds. Jaagpaden blijven ook iets moeilijks, terwijl jaagpaden niet alleen gebruikt kunnen worden voor recreatief verkeer maar ook voor functioneel verkeer. Ook op het vlak van verlichting loopt men achter. Kan er op dat vlak een tandje bij gestoken worden?

Lokale besturen spelen een belangrijke rol bij het weghalen van rijstroken en het maken van keuzes. Lokale besturen zijn vaak gericht op doorstroming. Het is de rol van AWV om dit uit te voeren maar om ook steeds rekening te houden met de wensen van lokale besturen, van om het even welke partij. Daar schuilt wel een moeilijkheid.

Wat ongevallen betreft, is Marius Meremans heel duidelijk: dat zijn er nog steeds veel te veel in Vlaanderen. Die hebben soms te maken met de staat van fietspaden maar ook met het feit dat de fiets meer zijn plaats inneemt op de weg. Automobilisten houden daar niet altijd rekening mee. Zo steken wagens toch nog fietsers voorbij waar dat eigenlijk niet mag, bijvoorbeeld in fietsstraten. De automobilist moet meer gesanctioneerd en gesensibiliseerd worden.

Marius Meremans besluit dat er nog veel werk aan de winkel is. Dit zijn zeker geen cijfers om over te juichen, maar er is wel degelijk progressie.

4.5. Tussenkomsst van Marino Keulen

Marino Keulen dankt alle sprekers voor hun bijdrage. Het rapport is niet goed, het bevat weinig hoopgeevends. Maar de nacht is altijd het meest duister net voor de dageraad. Op een zeker ogenblik staat men op een punt waarop men moeilijk nog dieper kan zakken.

Marino Keulen vindt het wel heel belangrijk dat er nu progressie is op het vlak van middelen, want daarmee begint en eindigt elk beleid. Er is veel geld ter beschikking: 335 miljoen euro, nog voor het jaar 2021. Daarbovenop is er nog eens 250 miljoen euro voor fietsinfrastructuur in het kader van de Vlaamse relanceplannen. Dat vindt hij kolossaal veel geld. Vroeger deed men er jaren over om zo'n bedrag te bereiken. Maar dat bedrag baart hem ook zorgen. De minister heeft een soort marshallplan nodig om de inhaalbeweging door te voeren. Er moeten veel nieuwe fietspaden aangelegd worden in het kader van het BFF en de bestaande fietspaden die niet in behoorlijke staat zijn, moeten gerepareerd worden om ze weer gebruiksvriendelijk en veilig te maken.

Volgens Marino Keulen hebben alle departementen van de Vlaamse overheid de voorbije legislaturen nog gewerkt volgens methoden van de jaren 70 en 80. En daarin ligt de grote uitdaging, naast de inhoudelijke punten die al naar voren gebracht werden in verband met doorstroming, verkeersveiligheid en het hoge aantal fietsslachtoffers. De spreker vreest dat de minister nooit die vereiste paukenslag kan geven omdat er, vooral op bestuurlijk vlak, nog wordt gewerkt volgens oude methoden, voorschriften, technologieën en technieken, waardoor het werk niet opschiet. De grote uitdaging zal nu zijn om dat kolossale bedrag omgezet te krijgen in reële fietspaden, los van de vraag of die vrijliggend moeten zijn, aanleunend of een mogelijke variant daarop. Het echte probleem is dat het overheidsapparaat niet berekend is op de vereisten van de moderne samenleving van vandaag.

De bezorgdheden van mevrouw Lambrecht, die nu in de oppositie zit, zijn ook die van de meerderheid, en omgekeerd. Uiteraard begint het allemaal met centen. Maar als men dan eens beschikt over een berg geld, zoals de minister nu, is het zaak om die aanbesteed te krijgen en omgezet in reële projecten. Daarbij zal de minister telkens opnieuw wetten en praktische bezwaren op haar weg tegenkomen. Het ambtelijke apparaat is procedureel niet meer berekend op wat de belastingbetaler in de 21e eeuw van een overheid verwacht. Hij weet dat de minister haar uiterste best gedaan heeft om die 250 miljoen euro extra te krijgen in het kader van de Vlaamse relance. Maar ze moet nadenken over andere methodieken. Marino Keulen heeft iets vergelijkbaars gedaan, samen met zijn collega's Lode Ceysens en Bert Maertens, in verband met de minnelijke onderhandelingstermijn in het kader van het Vlaams Onteigeningsdecreet. Dat zijn kleine dingen die wel kunnen helpen bij bijvoorbeeld grondverwerving. Maar er zal veel meer nodig zijn. Naast het feit dat de minister haar medewerkers en de administratie permanent zal moeten aansporen om dat geld aangewend te krijgen, moet ze parallel ook mensen hebben die nadenken over hoe men dat nu eigenlijk op een vlotte, performante manier kan doen. Iedereen wordt namelijk telkens met dezelfde obstakels geconfronteerd. Er is nu een record aan middelen, maar de mensen zijn pas overtuigd als het fietspad waarover hun kind iedere dag naar school rijdt, eindelijk veilig wordt. Dat is een beschouwing die losstaat van het rapport, maar waarmee de spreker meent de vinger op een absoluut pijnpunt te leggen.

Marino Keulen heeft een vraag aan de minister en tegelijkertijd ook aan de heer Roelants. Is er voor die 335 miljoen euro al een concreet programma van toewijzingen? Hij gaat er niet mee akkoord om het AWW-rapport driejaarlijks op te maken in plaats van tweejaarlijks. Zo blijft men de vinger aan de pols houden. Men kan maar beter weten wat de state of the union is en daarvoor zijn feiten en data nodig.

Het huidige resultaat is niet goed. Marino Keulen roept de minister op om zowel te werken op het puur functionele vlak van de aanbestedingen als op het structurele vlak van reglementering en procedures.

Er is een spanningsveld tussen nieuwe fietspaden en het onderhoud van de bestaande. Het is een oude Vlaamse deugd om datgene wat men heeft, in goede staat te houden. Dat moet eerst gebeuren.

Een probleem, niet alleen in zijn eigen Maasland, maar in heel Vlaanderen, is de verlichting van de bovenlokale fietspaden. Dat is een zaak van objectieve veiligheid, van fietsveiligheid van de zwakke weggebruiker ten opzichte van het gemotoriseerd verkeer. Het is echter ook een kwestie van subjectieve veiligheid: men voelt zich onveilig want men fietst in het halve of volledige duister en weet niet wat men op zijn weg zou kunnen tegenkomen. Is de minister bekend met dat probleem? Wordt hiervoor een bepaald actieprogramma ontworpen?

Samen met de minister is Marino Keulen een van de advocaten van een verkeersveilig beleid en een veilig fietsbeleid in Vlaanderen. Dat is een werk van lange adem en er moet blijvend gewerkt worden aan de pijnpunten. De spreker herhaalt dat de minister al haar medewerkers aan de slag moet brengen om het kolossale bedrag van 335 miljoen euro en daarbovenop de 250 miljoen euro voor fietsinfrastructuur aanbesteed te krijgen. Daarnaast moet ze een aantal creatieve koppen en mensen met bestuurservaring rond de tafel brengen om iets te doen aan de procedures, want alleen met een berg geld zal ze het niet redden: in welke mate krijgt AWV alle kredieten aangewend? Het vergt veel discipline om wat in de begroting is ingeschreven, ook daadwerkelijk uitgevoerd te krijgen.

4.6. Tussenkost van Mercedes Van Volcem

Mercedes Van Volcem stelt dat het rapport voor de minister ook een uitdaging kan zijn om tegen het einde van de legislatuur grote stappen vooruit te zetten wat dit grote probleem betreft. Door sensibiliseringscampagnes en door de coronacrisis hebben steeds meer mensen de mentaliteitsomslag ten voordele van de fiets gemaakt. Het is geen excuus, maar hoe meer mensen fietsen, hoe meer ongevallen er kunnen gebeuren en hoe meer klachten en meldingen er zijn.

Het is heel goed dat de minister veel geld heeft verkregen. Dat is al de eerste stap. De middelen zijn er, maar soms komt er ook vertraging door externe oorzaken: omdat gemeenten moeten worden gecontacteerd, omdat de nutsmaatschappijen niet meekunnen enzovoort. De spreker stelt voor dat de minister de quick wins oplijst. Bepaalde projecten zijn gemakkelijk te realiseren en zouden er snel moeten komen. Bij andere zijn er hindernissen op de weg. Het aangepaste Onteigeningsdecreet zal op wat langere termijn misschien tot vluggere oplossingen kunnen leiden.

Mercedes Van Volcem wijst erop dat iedereen de gemeente altijd de schuld geeft als een fietspad niet goed onderhouden is, zelfs al ligt dat op een gewestweg. De gemeente kaart dat dan aan bij AWV, maar een en ander duurt soms veel te lang. Een oplossing kan enigszins analoog zijn aan wat de minister proactief heeft gedaan inzake veilige schoolomgevingen. In haar eerste jaar heeft ze twee grote oproepen gelanceerd. De eerste is in Brugge al volledig uitgevoerd. Zo kan men kleine zaken heel vlug vooruithelpen, omdat de lokale besturen de motor zijn. Die onderhoudskwestie moet gemakkelijk op te lossen zijn. Er zou voor heel Vlaanderen een jaarlijks verlengbaar raamcontract kunnen komen voor bijvoorbeeld het onderhoud van de bovenste laag asfalt. In elke provincie kan via dat bestek dan gewoon op afroep dat onderhoud worden gerealiseerd, zodat het veel beter en vlugger kan, want men moet dan niet telkens een apart bestek uitschrijven, een aannemer kiezen enzovoort. Men zou ook samen met de steden en gemeenten tot

een prioriteitenlijst inzake onderhoud kunnen komen. Als het Vlaamse Gewest of de provinciale afdelingen dat budget voor die raamcontracten inzake onderhoud niet gespendeerd krijgen, waarom zouden die bedragen dan niet kunnen worden overgeheveld naar de steden en de gemeenten? Zij kunnen dan de fietspaden op hun grondgebied onderhouden die eigenlijk onder de bevoegdheid van het gewest vallen.

Wat de opmerkingen van het Rekenhof betreft, is het meestal zo in een legislatuur dat men in het begin plant en in budgetten voorziet. Dan komen er verdragingen en die budgetten worden vervolgens overgedragen. Ze worden niet geschrapt. Op het einde krijgt men dan alle facturen bij de realisaties, omdat het soms meerdere jaren duurt om van een plan naar een vergunning naar een bestek naar een uitvoering te gaan, los dan nog van de inspraak of rechtspraak die hiermee gepaard gaat.

De provincie Antwerpen stelde een Fietsbarometer op. Mercedes Van Volcem pleit ervoor dat er in elke provincie zo'n barometer zou komen, misschien ook in het kader van de vervoerregio's. Elke stad en centrumstad zou zijn fietsgebruik moeten meten. Vroeger gebeurde dat in het kader van de stadsmonitor. Op basis van al die gegevens en van de prioriteiten zou men veel gemakkelijker tot een uitrol kunnen komen.

Ze is het verder eens met Stijn Bex dat men niet beschaamd hoeft te zijn als bepaalde budgetten niet zijn opgebruikt. In om het even welke investeringsplanning in een stad is dat ook zo. Als men er een realisatiegraad van 65 procent heeft, dan is men eigenlijk supergoed bezig. De meeste steden en gemeenten komen maar aan 50 procent, en soms slechts aan 40 procent omdat er verdragingen zijn. Men moet transparant kunnen aangeven wat de redenen voor de verdragingen zijn. Die verdragingen mogen er natuurlijk niet zijn omdat de uitvoerders niet voldoende goed werken, maar als dat aan externe oorzaken ligt, dan is daar niks mis mee.

De spreker is ervan overtuigd dat de minister zeer voluntaristisch is en van Vlaanderen een zeer fietsvriendelijke regio wil maken. Ze heeft voor haar budgetten gevochten. De Open Vld-fractie rekent op haar om die quick wins te realiseren en dit verder uit te rollen op het terrein.

4.7. Tussenkoms van Lode Ceyskens

Lode Ceyskens wijst erop dat het voorliggende rapport niet dat van de minister is, aangezien het nog vrij vroeg in de legislatuur is. Wel is het een gigantische kans voor de minister: nooit eerder waren de budgetten zo hoog. Nu zit men in het diepste van het dal. Het moet nu beter. Iedereen zegt dat er moet worden ingezet op de fiets in het kader van de modal shift. Dan moet er worden gezorgd voor veilige fietspaden, en dat moet absoluut kunnen met de middelen waarin vandaag is voorzien.

In het regeerakkoord staat heel duidelijk dat het lichtplan zal worden geëvalueerd. De spreker heeft daar in het verleden al heel dikwijls zijn bezorgdheid over geuit. Er gaan miljoenen euro's naar fietspaden, maar dat dwaze lichtplan verhindert dat die fietspaden deftig worden verlicht, al is het maar met slimme verlichting die aan- en uitgaat. Fietsen hebben zelf weliswaar verlichting, maar het is niet aan te raden om in het donker over zo'n onverlicht fietspad te rijden. Daar moet dus dringend komaf mee worden gemaakt. Het ergert hem dat binnen AWV tot op dit moment nog altijd naar die lichtnota van 2017 wordt gegrepen. Hij wil geloven dat men even aan een evaluatie moet werken, maar bij de projecten die er vandaag zijn, kan men het niet maken om verlichting tegen te houden wegens een lichtplan uit 2017, waarvan ondertussen al is gezegd dat het in de prullenmand moet.

4.8. Tussenkost van Wim Verheyden

Wim Verheyden stelt dat iedereen het erover eens is dat we inzake fietsveiligheid nog niet zijn waar we moeten zijn. Dit rapport bewijst duidelijk dat er in Vlaanderen nog altijd een groot gebrek is aan goede, comfortabele fietspaden. Wel zijn er inderdaad enkele positieve punten terug te vinden in het rapport. Men verwijst naar het fietsbeleidsplan van 2016. Er is een betere regelgeving om subsidies te krijgen voor fietstunnels en fietssnelwegen. De vastleggingsinvesteringen inzake fietspaden zijn gestegen. Men zal 335 miljoen euro vrijmaken om fietspaden te renoveren en nieuwe fietspaden aan te leggen.

De spreker heeft vragen bij de ambitieuze doelstelling van de minister om die modal shift te realiseren. Wil men die realiseren, dan zijn er veilige en comfortabele fietspaden nodig, die aangepast zijn aan de noden van vandaag. Het is duidelijk dat het daar nog steeds aan ontbreekt. Het is inderdaad belangrijk te weten of het investeringspad ondertussen is uitgetekend: wat zal men doen met die 335 miljoen euro? Waar begint men het eerst aan?

Uit het rapport blijkt ook duidelijk dat de diverse actoren die betrokken zijn bij de aanleg van fietspaden, hun werking en beheersystemen niet op elkaar afstemmen. De meeste leden hebben daar niet echt naar verwezen. Er zijn verschillende databasesystemen. Het ontbreekt nog steeds aan overleg over voorbereiding en organisatie, aan centrale sturingskracht. De minister moet daar dringend op inzetten. Er is inderdaad geld, en de wil is er, maar het probleem is die aansturing en coördinatie van de diverse diensten. Spijtig genoeg is dat een decennialange constante in het beleid met betrekking tot de algemene infrastructuur qua mobiliteit en openbare werken. Ook wat de missing links betreft, is dat zo, met gevaarlijke kruispunten die al jaren op de lijst staan om te worden aangepakt, maar waarmee nog niets is gedaan, of waarover opnieuw een studie of een studie van een studie wordt gemaakt. Ook wat de veiligheid en de aanleg van nieuwe fietspaden betreft, lijkt dat zo te zijn. Het is de taak van de minister om dat dringend te stroomlijnen en op elkaar af te stemmen. Pas dan kan er werk worden gemaakt van een aanzienlijke inhaalbeweging.

Blijkbaar houdt men ook niet altijd rekening met adviezen van gebruikersorganisaties. De Fietsersbond raadt bijvoorbeeld al lang aan om asfalt te gebruiken voor fietspaden, omwille van de veiligheid, maar nog altijd zijn er gemeentebesturen die kiezen voor klinkers. De vraag is dan: is er wel voldoende overleg met de Fietsersbond? En met andere stakeholders? Wat wil de minister ondernemen om het overleg met alle actoren en stakeholders beter te stroomlijnen?

4.9. Tussenkost van Maarten De Veuster

Maarten De Veuster wil het hebben over de jaagpaden, wat ook het onderwerp van een vraag om een uitleg was die hij eerder had ingediend. Jaagpaden worden aangesneden, zij het zeer summier, in het verslag van het Rekenhof. Wat Maarten De Veuster verontrust is dat De Vlaamse Waterweg geen informatie zou hebben over nieuwe aanleg of onderhoud op het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. Het mag dan misschien slechts over een beperkt aantal kilometers gaan maar het gaat wel over een belangrijk deel, met onder andere enkele fietssnelwegen. Desondanks is er vaak geen verlichting aanwezig op die jaagpaden en dus had Maarten De Veuster graag geweten hoe de minister dat ziet. Acht zij het wenselijk om jaagpaden opgenomen in het BFF te voorzien van verlichting? Neemt De Vlaamse Waterweg de plaatsing van verlichting op bij onderhouds- of vernieuwingswerken? Het zou de veiligheid van fietsers alleszins ten goede komen.

5. Antwoorden van de minister

Minister Lydia Peeters begint met het veiligheidsaspect, dat in veel vragen en opmerkingen terugkwam. Er gebeuren inderdaad veel fietsongevallen. Hoewel de oorzaak van die ongevallen niet altijd te achterhalen is, is het wel zo dat de meeste ongevallen te wijten zijn aan het gedrag van de fietser en aan gebrekkige infrastructuur. Daarom is het een absolute must om als overheid in te zetten op een veilige en comfortabele fietsinfrastructuur.

Vlaanderen heeft een heel uitgebreid fietsnetwerk. Er is de ongeveer 7700 kilometer fietspaden langs gewestwegen, waarover het fietsrapport geen al te best beeld schetst. Er is de geplande 2500 kilometer fietssnelwegen, waarvan een derde nog niet aangelegd is en slechts een derde conform is. En er is de ongeveer 12.400 kilometer fietspaden binnen het BFF, waarvan eveneens nog ruim een derde niet is aangelegd en slechts een derde conform is. Al die fietsinfrastructuur wordt beheerd door verschillende entiteiten en het moet de ambitie van al die entiteiten zijn om die zo veilig mogelijk te maken, zo stelt de minister. Annick Lambrecht had gevraagd wanneer het BFF eindelijk af zou zijn, maar daar kan de minister nog niet op antwoorden, omdat delen van dat BFF dus in beheer zitten bij de provincies of de gemeenten, en omdat er ook fietssnelwegen tussen zitten. Alle entiteiten moeten hun verantwoordelijkheid nemen om dat BFF af te krijgen.

Er is inderdaad in een ruim budget voorzien: 335 miljoen euro, te besteden door de diverse entiteiten in 2021. Het zal een uitdaging worden om dat volledige budget op te gebruiken. In 2020 was er slechts 180 miljoen euro beschikbaar en daarvan was in oktober 2020 maar de helft effectief vastgelegd. Daarom blijft de minister erop hameren bij de administraties om een serieuze tand bij te steken.

Het is nog niet duidelijk hoe de middelen voor 2021 besteed zullen worden. Voor de zomer van 2020 was ongeveer 75 miljoen euro van het beschikbare budget geormerkt en toen heeft de minister gevraagd naar een overzicht van waar die middelen besteed zullen worden: van die 75 miljoen euro gaat 55 miljoen euro naar AWV, 10 miljoen euro naar De Vlaamse Waterweg, 5 miljoen euro naar De Werkvennootschap en 5 miljoen euro naar Lantis. Voor die vastgelegde bedragen is het dus al mogelijk om bestekken op te maken, zodat de middelen toegewezen kunnen worden in januari 2021, nadat de budgetten finaal goedgekeurd zijn. Wat de resterende 260 miljoen euro betreft, heeft de minister begin oktober gevraagd naar een overzicht van prioritaire werken. Zodra dat overzicht beschikbaar is, kan de minister het GIP finaliseren met daarin een heel concreet overzicht van de projecten die in 2021 gerealiseerd zullen worden.

De middelen alleen, zo benadrukt minister Peeters, volstaan dus niet; er moet ook hard gewerkt worden aan de manier waarop ze naar buiten gebracht worden. De suggestie van Mercedes Van Volcem om veel meer in te zetten op raamcontracten, vooral ook raamcontracten waar lokale besturen van kunnen gebruikmaken, is daarbij zeker een goede optie.

De Vlaamse Wegenbouwers en consorten trekken bovendien allemaal aan de alarmbel, omdat er veel te weinig bestekken en lastenboeken op de markt geplaatst worden. Dat is een oproep aan de lokale besturen, maar ook aan de Vlaamse overheid, om voor een echte boost te zorgen. Dat is ook de reden waarom de minister er bij het departement MOW op aandringt om de lastenboeken uit te sturen en alles vast te leggen, zodat er geen middelen onbenut blijven.

Het klopt, aldus de minister, dat er in het verleden middelen geormerkt voor fietsinfrastructuur, niet naar begrotingsposten gegaan zijn die direct gerelateerd zijn aan fietsinfrastructuur. In 2019 ging het bijvoorbeeld om 24 procent van de middelen. Maar men moet natuurlijk begrijpen dat er ook geld nodig is voor

onteigeningen, archeologisch onderzoek, onderzoek van de ondergrond van de infrastructuur enzovoort. De opmerking van Stijn Bex dat kosten voor onteigeningen niet volledig mogen worden gefinancierd met middelen voor fietsinfrastructuur als het gaat om een fietspad dat naast de weg komt te liggen, is wel terecht; een stuk van de financiering moet in dat geval komen uit de middelen voor de weginfrastructuur. Ook hier zal aan de administratie worden gevraagd om duidelijk en transparant aan te geven wat besteed is aan de aanleg van nieuwe fietspaden, aan onderhoud en verbreding van bestaande fietspaden en dergelijke. Heel wat fietspaden liggen er erbarmelijk bij en zouden met kleinere ingrepen een veel beter statuut kunnen krijgen en veel veiliger worden. Ook de lokale besturen is gevraagd om daar volop op in te zetten.

Om het geld uit te geven, moet er drastisch hervormd worden. Dat staat ook in het relanceplan. Dat betekent enerzijds kijken naar de vergunningsprocedures en anderzijds naar het vereenvoudigen van administratieve processen. De minister geeft het voorbeeld van de 62 bruggen over het Albertkanaal die verhoogd moesten worden. Daar is gekozen voor soortgelijke infrastructuur die veel sneller uitgerold kan worden. Hetzelfde moet gebeuren met de fietsinfrastructuur. Er zijn al heel wat mooie projecten gerealiseerd die gekopieerd kunnen worden, waardoor de werken sneller uitgevoerd kunnen worden. Tegelijkertijd moeten alle interne processen nagekeken worden, zoals omzendbrieven en dienstorders. Die zorgen bij de lokale besturen vaak voor ergernissen. Een hervorming is dus noodzakelijk en de minister heeft de administratie gevraagd om zeer snel werk te maken van een realisatiegerichte aanpak en om ervoor te zorgen dat de middelen versneld uitgegeven kunnen worden aan betere en veiligere fietsinfrastructuur.

De lichtvisie was gepland tegen het einde van 2020, maar dat zal begin 2021 worden. De minister zal er andermaal op aandringen dat die er snel komt. Tegelijkertijd wil de minister een plan van aanpak over op welke wegen dit versneld uitgerold kan worden. Op dat vlak is ook een rol weggelegd voor andere entiteiten. Het Agentschap voor Natuur en Bos staat heel vaak weigerachtig tegenover bijkomende verlichting, maar voor de minister primeert verkeersveiligheid. Daarom moet er voldoende verlichting zijn aan alle fietspaden en jaagpaden. Ze zal die bekommernis ook overmaken aan De Vlaamse Waterweg. In het kader van het relanceplan is het de bedoeling om ook langs gewestwegen versneld ledverlichting aan te brengen. Daarvoor is een bedrag uitgetrokken van 90 miljoen euro.

Het Geoloket moet er snel moet komen, maar momenteel botst men op de privacyregelgeving. Er wordt nagekeken hoe dat probleem aangepakt kan worden, maar de minister hoopt in elk geval dat het er snel komt.

De minister is voorstander van transparantie. Kamerbreed wil men gaan voor veilige fietspaden en wil men van Vlaanderen een fietsregio maken. Vlaanderen staat momenteel al op de tweede plaats, samen met Denemarken. De ambitie van het ontwerp van mobiliteitsplan 2001-2003 wordt momenteel niet gehaald, maar de minister wil een zo hoog mogelijk percentage om de modal shift te kunnen realiseren. Voor Antwerpen, Gent en de Vlaamse Rand wil ze 50 procent duurzame verplaatsingen realiseren en voor de andere locaties 40 procent¹. Daarvoor moet ook worden ingezet op fietsinfrastructuur. Ook op dat vlak is samenwerking nodig.

Wat is de oorzaak van het slechte Limburgse fietsrapport? Dat zou te wijten zijn aan het feit dat er in het verleden te weinig middelen naar Limburg zijn gegaan. De minister herhaalt dat in heel Vlaanderen de fietspaden veilig moeten zijn en dat er dus overal een tandje moet worden bij gestoken.

¹ De minister spreekt per vergissing over respectievelijk 60 en 50 procent.

Martine Fournier vroeg of er wel voldoende personeel zal zijn om alles uit te voeren. In het verleden is er steeds gepleit voor besparingen op het vlak van personeel. Het is niet de bedoeling om met de extra middelen veel nieuw personeel aan te werven. Er moet in eerste instantie bekeken worden hoe tal van projecten versneld uitgerold kunnen worden en hoe tal van processen administratief vereenvoudigd kunnen worden. Er moet ook bekeken worden hoe de verschillende entiteiten meer autonomie kunnen krijgen om een en ander te doen vooruitgaan. Door te werken met grotere lastenboeken die niet elk jaar opnieuw in de markt moeten worden gezet, kan er zeker ook vooruitgang geboekt worden. Op het vlak van de studie-bureaus zit er een enorme krapte. Er moet gekeken worden of kleinere bureaus en aannemers meer kunnen worden ingezet voor tal van werken, zoals onderhoudswerken.

Tom Roelants pleit voor een evaluatie om de drie jaar in plaats van om de twee jaar. De minister vindt dat niet zo'n goed voorstel. Deze evaluatie is een wake-upcall dat het sneller en beter moet. Daarom is het belangrijk om elke twee jaar te blijven evalueren in de hoop dat er dan ook betere cijfers voorgelegd kunnen worden.

In het regeerakkoord is inderdaad opgenomen om de grijze punten meer proactief aan te pakken. Dat gebeurt door volop in te zetten op de schoolroutes en school-omgevingen. Op het vlak van de data moet er een versnelling hoger worden geschakeld. De minister heeft de administratie meermaals gevraagd om daar vooruitgang te boeken, want data zijn het nieuwe asfalt.

De minister vindt vijftien fietstelpunten ook weinig. Er moet met alle overheden bekeken worden hoe er samengewerkt kan worden. De provincies hebben al de handen in elkaar geslagen om te zorgen voor de fietsbarometer. Fietsberaad Vlaanderen en de Fietsersbond zetten daar ook volop op in. Het is belangrijk om alle data gezamenlijk te kunnen gebruiken.

Minister Lydia Peeters bevestigt dat het Vademecum Fietsvoorzieningen tegen het voorjaar van 2021 klaar zal zijn. Er zijn heel wat stakeholders betrokken bij de opmaak ervan.

6. Antwoorden van Hilde Dewicke

Hilde Dewicke dankt de heer Bex dat hij het Rekenhof promoveert tot expert. Wat de opvolging betreft, moet de minister na de publicatie van een rapport van het Rekenhof in de beleids- en begrotingstoelichting aangeven hoe de aanbevelingen worden uitgevoerd. Twee à drie jaar na de publicatie van het rapport maakt het Rekenhof een interne opvolgingsnota op waarbij gebruik wordt gemaakt van de stand van zaken van de BBT van de minister. Op basis daarvan beslist het Rekenhof of een rapport al dan niet verder moet worden opgevolgd. Voor de audit fietspaden heeft het Rekenhof aan het Vlaams Parlement een opvolgingsbespreking gesuggereerd.

Wanneer de aanbevelingen daarna nog altijd onvoldoende zijn geïmplementeerd, moet de minister het vierde en vijfde jaar na de publicatie van de audit weer reageren in de BBT en gaat het Rekenhof na of er vooruitgang is geboekt. Wanneer het helemaal niet goed gaat, kan het Rekenhof een volledig nieuwe audit uitvoeren waarin alles opnieuw grondig wordt uitgespit, dit in tegenstelling tot een opvolgingsbespreking zoals nu, die beperkt is tot een screening op hoofdlijnen.

7. Antwoorden van Tom Roelants

Wat het invullen van bepaalde noden betreft, benadrukt *Tom Roelants* dat eerder wordt geïnvesteerd in veiligheidsissues (het aanleggen van vrijliggende fietspaden)

dan in het comfort van de fietspaden. Met de bijkomende middelen kan in de toekomst ook meer aandacht gaan naar het onderhoud van de fietspaden.

Wat het reguliere onderhoud van de fietspaden betreft, wordt vandaag al met raamcontracten gewerkt. Er is met de minister afgesproken om dat ook te bekijken voor het grotere, structurele onderhoud waardoor een aantal opdrachten snel in de markt kunnen worden gezet en uitgevoerd.

De slechte cijfers zijn voor een deel een erfenis uit het verleden. Sommige fietspaden zijn lang geleden aangelegd volgens de normen en inzichten van die tijd. Het duurt lang om die erfenis weg te werken. AWV wil er met die extra middelen hard voor zorgen dat die cijfers snel verbeteren. Via het Meldpunt Wegen, dat vrij frequent wordt gebruikt, kunnen meldingen over fietspaden online worden doorgegeven.

Het is de bedoeling dat AWV over twee jaar een nieuw rapport voorlegt en dat alle fietspaden zijn opgemeten. Tom Roelants vindt het zelf spijtig dat het rapport slechts gedeeltelijke cijfers bevat. Die cijfers geven wel een goed beeld: wanneer bijna 70 procent van het netwerk is opgemeten, is dat een betrouwbaar beeld, maar om concrete projecten uit te voeren moet men een volledig rapport hebben.

Wat die 335 miljoen betreft die pas vanaf 1 januari 2021 beschikbaar zal zijn, bevestigt Tom Roelants dat AWV de opdracht heeft gekregen om nu al te starten met het opmaken van contracten en bestekken. Vorige week is al een eerste aanbesteding uitgeschreven.

Over het aanwendingspercentage van AWV wordt regelmatig gerapporteerd. Die cijfers baren soms nog wat zorgen maar AWV heeft in het verleden de beleidsmiddelen die beschikbaar werden gesteld en waar een investeringsprogramma tegenover stond, altijd voor bijna 100 procent vastgelegd op de begroting om die nadien uit te voeren.

Tom Roelants kan vandaag geen antwoord geven op de specifieke vraag van Stijn Bex over een ongeval in Sint-Niklaas, maar zal hem daar de nodige informatie over bezorgen.

8. Replieken

Annick Lambrecht dankt de minister dat zij de rapporten tweejaarlijks zal blijven voorleggen wat vergelijken gemakkelijker maakt en Tom Roelants omdat hij daarover niet in discussie gaat waardoor tijd wordt gewonnen. Zij weerlegt ook wat Marius Meremans zegt, namelijk dat volgens haar alles wat AWV doet niet goed zou zijn. Dat klopt niet, maar met een dergelijke score moet men de zaken eens durven herdenken. Zij wijst erop dat ook de minister heeft gezegd dat ze het warm water niet moeten uitvinden. Soms zijn quick wins mogelijk met een slemlaag. Er zal dus gewoon een beetje anders moeten worden gewerkt.

Annick Lambrecht betreurt dat niet duidelijk is of het BFF nog heel lang op zich zal laten wachten. Ze herhaalt ook haar vraag over hoeveel procent zeer goede fietspaden de minister over twee jaar gerealiseerd wil hebben.

Op slide 20 van het Rekenhof staat dat het ambitieuze groeipad naar ruim 300 miljoen euro nog niet gerealiseerd zal zijn tegen 2021 en ook niet tegen 2023. De spreker zou daar graag meer uitleg bij krijgen.

Martine Fournier herhaalt haar vraag over de stand van zaken van de Fietsteams die zijn omgevormd tot een nieuw platform. Zij vindt dat de Fietsteams een

coördinerende rol moeten kunnen spelen met de provincies en de gemeenten en vraagt de minister naar de stand van zaken hierin.

Stijn Bex vindt het goed vast te houden aan die tweejaarlijkse fietspadenrapportage. Het parlement moet tweejaarlijks kunnen opvolgen hoe het staat met de fietspaden, dat is een minimum. Hoe staat het met de middelen? Hoe zullen die besteed worden? *Stijn Bex* vindt het goed dat de minister daaromtrent zoveel openheid toont. Momenteel is slechts 50 procent van de voorziene middelen voor 2020 vastgelegd. Volgend jaar komt er dus een enorme stijging. In welke mate zal men in 2021 die middelen kunnen besteden? Dat is erg belangrijk voor de fietsers en voor de economie. Dat vraagt minstens een andere aanpak dan de huidige, anders gaat het echt niet lukken. Men moet zich durven afvragen of men het dubbele werk kan doen – zelfs vierdubbel want het is al eind oktober – met hetzelfde personeel. De minister moet pragmatisch zijn. Misschien moeten de administraties zich anders organiseren om efficiënter te werken, maar men kan niet verwachten dat ze zo veel meer werk verzetten.

Tom Roelants had het over het Meldpunt Wegen. Dat functioneert onvoldoende omdat het niet klantvriendelijk is en de mensen niet het gevoel hebben dat er iets gebeurt met hun klacht. Er is een mind shift nodig. In 2014 zijn de middelen inderdaad sterk gestegen en was er de wil om echt iets te veranderen. Een meldpunt geeft volgens *Stijn Bex* aan hoe fietsers benaderd worden, ze worden nog steeds niet echt gehoord.

Hilde Dewicke heeft de mogelijkheden geschetst. *Stijn Bex* roept de collega's op om te blijven samenwerken met het Rekenhof. Heel veel punten zijn nog voor verbetering vatbaar. De minister gaat daaraan werken. Het is goed dat het parlement alle opvolgingspunten gaat bekijken. *Stijn Bex* ziet de minister knikken. Binnen een tweetal jaar zal de commissie dit opnieuw bespreken zodat men zeker is dat de minister de ambities tegen het einde van de legislatuur kan halen.

9. Bijkomende antwoorden van de minister

Minister *Lydia Peeters* wijst erop dat ze zeker zal blijven samenwerken met het Rekenhof. De aanbevelingen worden allemaal ter harte genomen. Zij is zelf vragende partij voor feedback.

Annick Lambrecht heeft gevraagd naar een planning, de uitrol van het BFF en een streefcijfer daaromtrent. De minister wil zich nu niet vastpinnen op een streefcijfer, maar iedereen heeft de intentie om de lat zo hoog mogelijk te leggen en de fietsinfrastructuur zo veilig en comfortabel mogelijk te maken. Vooral de fietspaden langs de gewestwegen kregen een slecht rapport van het Rekenhof. Minister *Peeters* zal streven naar hogere cijfers, ze hoopt op een 'ruim voldoende' of zelfs een 'onderscheiding'.

Bij het begin van de legislatuur had de regering een steil groeipad voor ogen van 300 miljoen euro voor het einde van de legislatuur. In 2020 was een bedrag van 180 miljoen euro voorhanden maar doordat er middelen uit het economisch relanceplan komen, komt er – van de 885 miljoen euro voor MOW – nog eens 250 miljoen euro voor fietsinfrastructuur. Dat zal gespreid worden over de twee jaren. Daardoor heeft de minister buiten haar andere budgetten voor 2021 een bedrag van 335 miljoen euro. Dat zal tot het einde van de legislatuur rond 300 miljoen euro liggen. De stijging komt er dus vroeger. Veel aandacht zal gaan naar het onderhoud en de missing links.

In verband met de schaa sprong in het fietsbeleid, zegt de minister dat er een bestek in de markt is geplaatst voor de coördinator. De jury is daarmee bezig binnen MOW. Dat heeft vertraging opgelopen want dat zou in de zomer al rond

zijn. Die externe programmamanager zal tegen 30 oktober 2020 gekend zijn en in november starten. Op 26 oktober is er een eerste ambtelijk overleg en daarna wordt in de loop van november de politieke stuurgroep ingepland.

Minister Lydia Peeters geeft toe dat het verontrustend is dat er nog maar 50 procent vastleggingen zijn. Daarom monitort de minister dat continu. De administratie toont maandelijks de vorderingen. De minister zal dat aan alle entiteiten binnen MOW vragen. Zij houdt de vinger aan de pols en zal waar nodig bijsturen. In het kader van het geïntegreerd investeringsprogramma heeft men naast de projecten die men wil uitvoeren, een aantal reserveprojecten. Als een project, om welke reden dan ook, niet kan worden uitgevoerd op het vastgelegde tijdstip, schakelt men snel naar de reserveprojecten om een massa aan onderbenutting te voorkomen. Daardoor monitort men sinds juni 2020 continu de vastleggingen en vraagt men om tijdige bijsturing indien nodig.

Het Meldpunt Wegen werkt inderdaad niet zo goed. Men wordt er van het kastje naar de muur gestuurd. De fietser is niet geïnteresseerd in de wegbeheerder van het fietspad. Hij belt gewoon het meldpunt voor zijn klachten. Minister Lydia Peeters heeft zelf al gehoord dat men als antwoord krijgt "dit is niet ons fietspad, richt u tot het lokale bestuur" of "er zijn geen middelen gepland". Daar heeft de fietser geen boodschap aan. Men zoekt uit hoe men daar verandering in kan brengen, desgevallend via proefprojecten. De minister heeft nu geen pasklaar antwoord, maar het stoort haar ook dat het meldpunt zo te werk gaat.

Stijn Bex verwees naar de app Fix My Street. Dat is bij vele lokale besturen in werking. Dat kan een suggestie zijn, maar het moet alleszins werken. Men moet een soort testteam hebben dat kan optreden bij gebreken in de fietsinfrastructuur.

Bart CLAES,
voorzitter

Martine FOURNIER,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

ATO	Adviesbureau Toegankelijke Omgeving
AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BBT	beleids- en begrotingstoelichting
BFF	bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk
DPO	data protection officer
FOD	Federale Overheidsdienst
GIP	geïntegreerd investeringsprogramma
GIS	geografisch informatiesysteem
Lantis	Leefbaar Antwerpen door Innovatie en Samenwerken
MCB	Management Comité Beleidsdomein
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse overheid)
OraFin	Oracle Financials
OVG	onderzoek verplaatsingsgedrag
VHV	Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid
WK	wereldkampioenschap