



Vlaams
Parlement

ingediend op **37** (2017-2018) – Nr. 2
3 januari 2018 (2017-2018)

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

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Lies Jans.

Vaste leden:

Björn Anseeuw, Annick De Ridder, Lies Jans, Bert Maertens, Grete Remen, Paul Van Miert;
Karin Brouwers, Lode Ceyssens, Dirk de Kort, Martine Fournier;
Mathias De Clercq, Marino Keulen;
Renaat Landuyt, Joris Vandenbroucke;
Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

Koen Daniëls, Jos Lantmeeters, Lorin Parys, Ludo Van Campenhout, Jan Van Esbroeck,
Herman Wynants;
An Christiaens, Jenne De Potter, Cindy Franssen, Orry Van de Wauwer;
Emmily Talpe, Daniëlle Vanwesenbeeck;
Yasmine Kherbache, Bert Moyaers;
Ingrid Pira.

Toegevoegde leden:

Anke Van dermeersch.

Documenten in het dossier:

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

INHOUD

I.	Toelichtingen	4
1.	Toelichting door het Rekenhof	4
1.1.	Onderzoeksdomein en -aanpak.....	4
1.2.	Fietsveiligheid en fietsgebruik.....	4
1.3.	Realisatie BFF.....	6
1.4.	Beleidskader, organisatie en planning.....	6
1.5.	Kostprijs BFF.....	8
1.6.	Algemene conclusies	9
1.7.	Aanbevelingen.....	9
2.	Toelichting door Tom Roelants	10
2.1.	Inleiding	10
2.2.	Staat van de fietspaden.....	10
2.3.	Conclusie.....	12
3.	Toelichting door Filip Boelaert.....	12
3.1.	Vlaams Fietsbeleidsplan in een notendop	13
3.2.	Omgevingsanalyse.....	13
3.3.	Acties fietsbeleid.....	13
3.4.	Acties fietsinfrastructuur.....	15
3.5.	Acties fietscultuur	18
3.6.	Conclusie.....	18
II.	Antwoord van de minister op het verslag van het Rekenhof	19
III.	Bespreking.....	21
1.	Vragen en opmerkingen van de commissieleden	21
1.1.	Tussenkoms van Björn Rzoska	21
1.2.	Tussenkoms van Lode Ceysens	22
1.3.	Tussenkoms van Martine Fournier.....	22
1.4.	Tussenkoms van Joris Vandenbroucke.....	23
1.5.	Tussenkoms van Paul Van Miert.....	24
1.6.	Tussenkoms van Willem-Frederik Schiltz	24
1.7.	Tussenkoms van Dirk de Kort.....	25
2.	Repliek van het Rekenhof.....	26
3.	Repliek van de minister	27
4.	Antwoorden van Filip Boelaert	29
5.	Antwoorden van Tom Roelants	29
6.	Verdere replieken.....	29
	Gebruikte afkortingen	31

Bijlagen: zie [dossierpagina](http://www.vlaamsparlament.be/dossierpagina) op www.vlaamsparlament.be

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken organiseerde op 30 november 2017 een gedachtewisseling over het fietsbeleid. Eerst stelde het Rekenhof zijn verslag voor over fietspaden in Vlaanderen. Realisatie en resultaten van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (*Parl.St.* VI.Parl. 2017-18, nr. 37/1). Vervolgens gaf Tom Roelants, administrateur-generaal van het Agentschap Wegen en Verkeer, toelichting bij het AWW-rapport over de staat en inrichting van de fietspaden langs gewestwegen in Vlaanderen, meetjaar 2015. Tot slot gaf Filip Boelaert, secretaris-generaal van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken een stand van zaken van het Vlaams Fietsbeleidsplan. De sprekers maakten gebruik van een powerpointpresentatie die terug te vinden is op de [dossierpagina](#) op www.vlaamsparlement.be.

I. Toelichtingen

1. Toelichting door het Rekenhof

1.1. Onderzoeksdomein en -aanpak

Jo Baele, eerste auditeur bij het Rekenhof, omschrijft het BFF als een conceptueel fietsroutenetwerk dat de belangrijkste gemeentelijke kernen en attractiepolen met elkaar verbindt. Het is gericht op functionele verplaatsingen. Naast verkeersluwe wegen waar er geen fietspad nodig is, omvat het fietspaden op gewest- en lokale wegen, jaagpaden, fietssnelwegen, fietstunnels en fietsbruggen.

De audit van het Rekenhof is een performantieonderzoek. Andere namen zijn doelmatigheidsonderzoek of value-for-moneyaudit. Het Rekenhof onderzoekt of de Vlaamse overheid een bepaalde doelstelling realiseert met de middelen die daarvoor uitgetrokken werden. In dit geval gaat het om de middelen voor de aanleg van fietspaden op het BFF. De doelstelling was om tegen 2012 een kwalitatief fietspad te hebben op elke BFF-gewestweg. De uiteindelijke bedoeling was dat er meer gefietst zou worden en dat de veiligheid van de fietsers zou toenemen. De audit werd opgesplitst in vier deelvragen. Heeft het BFF bijgedragen tot meer verkeersveiligheid en meer fietsgebruik? Verliep de realisatie zoals gepland? Verliepen het beleid, de planning en de organisatie zoals gepland? Zijn het budget en de kostprijs transparant?

1.2. Fietsveiligheid en fietsgebruik

De doelstellingen inzake verkeersveiligheid werden vastgelegd in het Mobiliteitsplan 2003. Het aantal verkeersslachtoffers moest beperkt blijven tot maximaal 375 doden en 3250 zwaargewonden in 2010. Dat kwam neer op een halvering. Doorheen de tijd zijn die doelstellingen aangescherpt: het Verkeersveiligheidsplan van 2007 streefde naar maximaal 250 doden en 2000 zwaargewonden in 2015 en het Pact 2020 streefde naar maximaal 200 doden en 1500 zwaargewonden in 2020. Het Vlaams Verkeersveiligheidsplan 2016 heeft de doelstellingen van het Pact 2020 overgenomen, maar heeft daar een doelstelling aan toegevoegd voor het aantal lichtgewonden, zwaargewonden en doden bij de niet-beschermde deelnemers. Het einddoel is de 'vision zero', waarbij er geen enkel verkeersslachtoffer meer zou zijn. Dat is natuurlijk vrij utopisch.

Vroeger lag de nadruk op het reduceren van het aantal doden en zwaargewonden. Dat waren vooral de inzittenden van auto's. Daarom was het beleid vooral gericht op het autoverkeer. Op die manier raakte het veelvoud aan lichtgewonden overschaduwd. De cijfers van de FOD Economie tonen nochtans aan dat er voor elke verkeersdode ongeveer tien zwaargewonden en honderd lichtgewonden

zijn. Daarom is er in het Verkeersveiligheidsplan 2016 ook een doelstelling opgenomen rond het aantal lichtgewonden.

Op basis van het totale aantal verkeersslachtoffers kan men besluiten dat de verkeersveiligheid over het algemeen verbeterd is. Dat betekent echter niet noodzakelijk dat alle groepen erop vooruitgegaan zijn. De spreker verwijst naar een grafiek (zie slide bladzijde 4) waarbij de gele lijn bovenaan, die van de automobilisten, een daling vertoont. De tweede lijn, die van de motorrijders, is eveneens gedaald. Bij de voetgangers blijft het aantal slachtoffers ongeveer gelijk. Dat is de onderste lijn. Voor de fietsers is er echter een stijging. De veiligheid van de fietsers is dus verslechterd. In 1999, het begin van BFF, bedroeg het aandeel van de fietsers in het totale aantal verkeersslachtoffers 15 percent. Dat aandeel was in 2016 bijna verdubbeld. Ook in absolute getallen is er een stijging met bijna 27 percent.

Het aantal dode fietsslachtoffers is wel gedaald over de tijd. Dat is de rechtse figuur (slide bladzijde 5). In 2016 zijn er 55 fietsdoden gevallen. Tegenover de 55 fietsdoden staan er nu meer dan 7000 lichtgewonden. De verhouding is dus ongunstiger voor deze groep. Men moet ook bedenken dat 80 percent van de zwaargewonden nooit recupereert van de verwondingen.

Wat de doelstellingen voor het fietsgebruik betreft, streefde het Mobiliteitsplan 2003 tegen 2012 naar een aandeel van 19 percent voor de fietsverplaatsingen. In 2000 bedroeg dat aandeel 15 percent. Het Pact 2020 heeft geen afzonderlijke doelstellingen geformuleerd voor de fietsverplaatsingen. Het stelde wel dat 40 percent van de verplaatsingen zou moeten gebeuren met het openbaar vervoer, met de fiets of te voet. De doelstellingen voor fietsgebruik zijn dus niet uitgesplitst. Daardoor kan men moeilijk opvolgen of de resultaten de goede richting uitgaan. Bovendien gaat het Pact 2020 alleen over het woon-werkverkeer, terwijl het BFF ook over woon-winkel- en woon-schoolverkeer gaat.

De doelstelling van het Mobiliteitsplan 2003 was een aandeel van 19 percent voor de fiets tegen 2012. Het fietsgebruik bedroeg in 2015-2016 11,3 percent. Het aandeel van de fietsers in het woon-werk en woon-schoolverkeer is in 2015-2016 licht toegenomen in vergelijking met 2012-2013. De recente stijging van het fietsaandeel in de woon-werkverplaatsingen tot 16 percent (Vias) en 17 percent (OVG 5.2) betekent ten aanzien van 2000 een stijging van hooguit één percent. In 2000 was het fietsaandeel immers 15 percent.

In het verleden werd niet onderzocht of het BFF bijgedragen heeft tot meer fietsveiligheid en meer fietsgebruik. Er zijn nochtans heel wat actoren betrokken: de afdeling Beleid van het Departement AWW, de steunpunten, het BIVV (nu Vias), de Fietsersbond, de provincies en de gemeenten. Ook het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid, dat eind 2015 werd opgericht, heeft nog geen evaluatie uitgevoerd. Het Steunpunt Verkeersveiligheid en ook het BIVV hebben wel beleidsrelevant onderzoek uitgevoerd maar het verband tussen de aanleg van fietspaden en verkeersveiligheid is nooit onderzocht. Het Vademecum Fietsvoorzieningen bevat de nodige richtlijnen voor dergelijke evaluaties. Een belangrijk probleem is dat het Geoloket Fiets en het Geoloket Ongevallen nog altijd niet operationeel zijn. Het Geoloket Fiets zal de fietsinfrastructuur weergeven. De input is al gedeeltelijk gebeurd. Het Geoloket Ongevallen zal ongevallendata bevatten. Het zal echter niet mogelijk zijn om het verband te onderzoeken tussen infrastructuur en ongevallen. De Antwerpse Fietsbarometer is wel al functioneel. Ook daar is er niet direct een link tussen beide. Ook het Rekenhof heeft niet kunnen onderzoeken of er een verband is tussen het BFF en de fietsveiligheid en het fietsgebruik. Het beschikt namelijk over onvoldoende betrouwbare gegevens over de financiële middelen en over de realisatie. Er zijn ook geen operationele databaseersystemen waarmee men de verbanden kan onderzoeken.

1.3. Realisatie BFF

Het conceptuele BFF was aanvankelijk 11.900 kilometer lang: bijna 3500 kilometer gewestwegen en voor de rest lokale wegen, de vroegere provinciewegen. Het concept is gegroeid tot 12.000 kilometer in 2012 en tot 13.000 kilometer nu, op basis van de VRIND-indicatoren. Het is echter niet duidelijk waar al die wegen zich precies bevinden. De realisatie van het BFF wordt gemonitord door het departement aan de hand van doorrekeningen. Het departement onderzoekt of er een fietspad is, of het conform is en of er aanpassingen nodig zijn. Conformiteit betekent dat zowel het fietspad als de tussenstrook voldoende breed zijn. De andere criteria werden niet in rekening gebracht in de tabel (zie slide bladzijde 7). Tussen 2005 en 2012 werd er jaarlijks gemiddeld 75 kilometer fietspad nieuw aangelegd, waardoor het nog bijna 50 jaar zou duren voor de nieuwe fietspaden op het BFF gerealiseerd zijn. De aan te passen infrastructuur evolueert weinig. Tussen 2008 en 2012 ging het om ongeveer 4400 kilometer. In die periode is er ongeveer 205 kilometer per jaar conform verklaard wat betekent dat het nog bijna 40 jaar zou duren voor alles. Sinds 2012 is het departement gestopt met de doorrekeningen. Men zou dit opnieuw opnemen als het Geoloket operationeel was. De conclusie is dat slechts een derde van de fietspaden aan de kwaliteitsstandaarden voldoen en dat er nog een lange weg te gaan is.

Het Rekenhof heeft ook willen onderzoeken welke infrastructuurwerken er in die periode gebeurd zijn. Daarvoor heeft het gegevens opgevraagd bij alle betrokken partners. Geen enkele partner heeft echter een betrouwbaar overzicht van de realisatie van infrastructuur op het BFF. Dat blijkt uit de lege cellen in tabel 3 van het rapport op bladzijde 30. Tussen 2005 en 2012 kan de aanleg van ongeveer 700 kilometer fietspad aangetoond worden. De antwoorden op de parlementaire vragen over het BFF zijn vaak onvolledig, onvoldoende onderbouwd en gedateerd. Men vermeldt bijvoorbeeld niet dat een kilometer fietspad twee keer geteld wordt als het gaat om een eenrichtingsfietspad aan weerszijden van de weg. De verschillende databeheersystemen zijn niet op elkaar afgestemd. AWW houdt bijvoorbeeld niet afzonderlijk bij of een traject al dan niet op het BFF ligt. De partners leveren alleen de gevraagde informatie aan. Tot op heden is de realisatie van het BFF ook niet prioritair bij de infrastructuurwerken voor fietspaden.

1.4. Beleidskader, organisatie en planning

Hilde Dewicke, eerste auditeur bij het Rekenhof, gaat in op het beleidskader. In het Vlaamse totaalplan fiets van 2002 werd een samenhangend en goed beleidskader uitgewerkt. Dat is bevestigd in het Fietsbeleidsplan van 2016. Het BFF kan gewijzigd worden, maar het concept dat in 1999 werd uitgewerkt moet als toetsingskader blijven dienen. De provincies Antwerpen en Vlaams-Brabant baseren zich de voorbije jaren op een geactualiseerd BFF 2.0. Het Rekenhof heeft niet kunnen toetsen of dat leidt tot een ongelijke aangroei van het BFF. Het gewest houdt de wijzigingen aan het BFF immers niet systematisch bij.

Bij het uitwerken en realiseren van het BFF zijn er veel verschillende actoren betrokken. Na 2000 werd dit grotendeels ingepast in de bestaande mobiliteitsconvenantenwerking binnen de toenmalige administratie Wegen en Verkeer. Een centrale mobiliteitscel stond in voor de coördinatie. De mobiliteitsbegeleiders en -coördinatoren in de provinciale afdelingen vormden het aanspreekpunt voor de convenanten en voor het lokale mobiliteitsbeleid. Met de operatie BBB van 2006 werd het beleid ondergebracht bij het departement en de uitvoering bij de agentschappen. De mobiliteitscel en de mobiliteitsbegeleiders en -coördinatoren gingen naar het departement. Het agentschap staat in voor aanleg en beheer. In 2007 is de functie van fietsmanager geïnstalleerd. Deze staat in voor de

monitoring en de coördinatie van het fietsbeleid. Hij heeft echter slechts beperkte sturingsmogelijkheden, ondanks zijn ruime functieomschrijving. In 2010 heeft de toenmalige minister het Fietsteam opgericht. Daarin werden alle actoren samengebracht die bezig waren met de fietsinfrastructuur. Op dat ogenblik wilde men een inhaaloperatie realiseren voor het BFF. De belangrijkste opdracht van het Fietsteam was het opmaken van integrale fietsinvesteringsprogramma's. In 2014 is het Fietsberaad opgericht, een kenniscentrum dat vooral gericht was op het lokale niveau en dat ingebed was bij de VVSG. Met de zesde staatshervorming zijn er in 2015 enkele federale bevoegdheden rond verkeersveiligheid overgekomen naar het gewestelijke niveau. Toen is er binnen het departement een bijkomende afdeling gecreëerd, het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid, dat alle aspecten van de verkeersveiligheid ter harte neemt. De afdeling Beleid stond dan in voor het fietsbeleid, samen met het volledige lokale mobiliteitsbeleid. In 2017 is er, in het kader van de nieuwe samenwerkingsovereenkomst met het Fietsberaad, een nieuw orgaan opgericht, de Fietsraad. Dit is echter nog heel recent. Het is niet duidelijk hoe die de effectiviteit en de efficiëntie kan verhogen.

Bij de realisatie van het BFF wilde men de meest prioritaire projecten eerst aanpakken. Daarvoor heeft AWW in het begin van de jaren 2000 de objectieve behoeftenanalyse opgemaakt. De berekende K-waarde gaf de prioriteit van de projecten weer. In de praktijk werd de K-waarde na 2009 niet meer berekend. De OBA en de K-waarde werden hoofdzakelijk gebruikt voor de eigen projecten van AWW en niet voor de moduleprojecten. Gemengde projecten met een aandeel fietspaden kregen vaak voorrang boven de projecten met een echt hoge K-waarde. Pragmatische overwegingen speelden daarbij vaak een rol. De moduleprojecten voor de aanleg van fietspaden langs gewestwegen door de gemeenten werden niet gestuurd door het gewest zelf. De lokale mogelijkheden en interesses waren daarbij doorslaggevend. Bij de oprichting van het Fietsteam was het de bedoeling om een inhaalbeweging te maken. In 2010 werd er een eerste eenjarig IFI opgemaakt en daarna twee driejarige IFI's. Deze programma's beperkten zich niet tot de BFF-projecten. De IFI's leden aan dezelfde gebreken. In april 2017 is het eerste meerjareninvesteringsplan van deze regeerperiode voorgesteld. Het jaar van vastlegging, het bedrag van het project en het jaar van uitvoering werden opgenomen. Dat plan is dus transparanter.

Om de kwaliteit van de fietsvoorzieningen te verzekeren heeft AWW in het begin van de jaren 2000 een Vademecum Fietsvoorzieningen uitgewerkt. Daarvoor werd een beroep gedaan op de Fietzersbond. De werking met start-, project- en evaluatienota's moest eveneens zorgen voor kwaliteitsborging. Er werden echter geen evaluatienota's opgemaakt, niet projectmatig en ook niet dienstig om het beleid te evalueren. AWW doet inspecties om de kwaliteit van de fietspaden te toetsen. Sinds 2007 verschijnt er daarover een tweejaarlijks rapport (cf. infra). Die inspecties betreffen niet alleen het BFF, maar alle fietspaden die beheerd worden door AWW. De conformiteit met het Vademecum Fietsvoorzieningen wordt daarbij bekeken, meer concreet de breedte van het fietspad en van de tussenstrook. Dat is dus vergelijkbaar met de doorrekeningen. De conformiteit neemt toe van meting tot meting, maar in 2015 bedroeg de score nog altijd maar 41,6 percent. Bij de laatste inspectie werd voor het eerst ook het trillingscomfort gemeten met de fietspadprofilometer. Dat gebeurde voor een vijfde van alle fietspaden in het beheer van AWW. Daar is er een score vastgesteld van 63,5 percent. Dat is een voldoende.

De financiële onderbouwing is onvoldoende. Op basis van het totaalplan fiets van 2002 werd er in het Mobiliteitsplan 2003 een raming gemaakt van 752 miljoen euro. Dat bedrag betreft alleen de gewestwegen. Zeventig percent van het BFF bestaat nochtans uit gemeentewegen. Het totaalplan fiets vermeldde dat de totale kostprijs niet evenredig zou stijgen omdat er op de gemeentewegen niet overal fietspaden nodig zijn. De raming van het gemeentelijke aandeel is echter

nooit opgemaakt. De antwoorden op de parlementaire vragen zijn niet altijd helemaal correct. Op een parlementaire vraag werd vorig jaar geantwoord dat de kostprijs van het BFF per kilometer 105.000 euro bedraagt. Vijftien jaar geleden was er echter al sprake van 216.000 euro per kilometer.

1.5. Kostprijs BFF

Het Rekenhof wilde de kostprijs van het BFF bekijken op drie niveaus: de begroting, de vastleggingen en de uiteindelijke betalingen. Dat bleek niet evident. In de begroting werden de geplande investeringen van AWW voor fietspaden opgenomen in de basisallocatie voor investeringen en structureel onderhoud. De investeringen voor fietspaden konden daar niet van afgezonderd worden. Voor de investeringssubsidies van de lokale overheden is er een aparte basisallocatie, maar daarin zaten, behalve de fietsgerelateerde moduleprojecten en het Fietsfonds, ook andere modules zoals verlichting en schoolomgevingen. Bovendien ging het altijd over BFF en niet-BFF. Ook de middelen van de waterwegbeheerders en van het Agentschap MDK zijn niet zichtbaar in de begroting. De FFEU-middelen voor fietspaden, in het kader van het gevaarlijke-puntenprogramma, konden evenmin uit de begroting worden afgeleid. In de begroting 2001 was de FFEU-enveloppe van ongeveer vijftig miljoen euro voor fietspaden wel zichtbaar.

Ook voor de vastleggingen is er weinig transparantie. De administratie kon geen volledig overzicht geven van de hele periode, niet voor het BFF en evenmin voor niet-BFF. Op basis van de beschikbare data heeft het Rekenhof enkele elementen kunnen reconstrueren. Tussen 2002 en 2006 is er 177,5 miljoen euro vastgelegd voor investeringssubsidies fietspaden. Tussen 2007 en 2016 zijn er voor 796,7 miljoen euro vastleggingen gebeurd. Het gaat opnieuw over BFF en niet-BFF. In 2001 was er een eenmalige FFEU-enveloppe van bijna 50 miljoen euro. Alles samengeteld is er tussen 2002 en 2016 minstens een miljard euro vastgelegd voor fietspadinfrastructuur, BFF en niet-BFF. Alleen voor de periode 2007-2016 beschikt men over de vastleggingen van alle actoren. Op basis daarvan kan men berekenen dat het gaat om een bedrag van bijna tachtig miljoen euro per jaar.

Wat is er effectief betaald? Voor AWW was het niet mogelijk om dat te reconstrueren. Voor de subsidies voor de mobiliteitsconvenanten en voor het Fietsfonds was dat wel mogelijk. Eind 2016 was er voor de periode 2002-2016 824 miljoen voorzien in de begroting. Na de begrotingsaanpassingen was dat bedrag verminderd. Ook de effectieve vastleggingen waren verminderd. Als men daar alle uitgaven van aftrekt die geen betrekking hadden op fietspaden, dan komt men uit op 445 miljoen euro. Voor de volledige periode was er 526 miljoen euro voorzien aan betaalkredieten. Uiteindelijk werd er 293 miljoen euro betaald. Eind 2016 waren de openstaande verbintenissen hoger dan wat ooit betaald is geworden. Eind november 2017 waren de betalingen met 17 tot 18 miljoen euro toegenomen naar bijna 311 miljoen euro. Het openstaande bedrag is gedaald naar 309 miljoen euro. De trend van de voorbije jaren blijft dus bestaan. Dat betekent dat de projecten maximaal voor 55 percent uitgevoerd zijn.

Het Rekenhof heeft ook geprobeerd om de vastleggingen en de betalingen te achterhalen voor de IFI's. Daarmee wilde men in de vorige regeerperiode een inhaaloperatie bewerkstelligen. Voor AWW konden de IFI's echter moeilijk afgezonderd worden binnen de data. Voor de module- en Fietsfondsprojecten en de projecten van de waterwegbeheerders was dat wel mogelijk. In die periode was er ongeveer 231 miljoen euro gepland, is er 218 miljoen euro effectief vastgelegd en 74 miljoen euro betaald. Er is dus een benuttingsgraad van 32 percent.

1.6. Algemene conclusies

Jo Baele besluit dat het Rekenhof niet kan zeggen of het BFF bijgedragen heeft tot meer veiligheid en meer fietsgebruik. Dat is nooit onderzocht. De onderliggende data zijn van die aard dat men dat niet kan weten. De verkeersveiligheid voor fietsers is de laatste jaren afgenomen, in tegenstelling tot de veiligheid in het algemeen.

Het Rekenhof kan ook niet antwoorden op de vraag of het BFF werd uitgebouwd zoals voorzien. Voor de laatste vijf jaar zijn er namelijk geen gegevens. Het concept groeit, maar men kan niet controleren waar die aangroei zit. De aanleg verloopt traag. Gemiddeld komt er 75 kilometer per jaar bij. In 2012 was minder dan een derde van de fietspaden conform. Recentere gegevens zijn er niet.

De voorbereiding en de organisatie verliepen vrij goed, maar er is weinig centrale sturingskracht. De actoren stemmen hun werking en hun beheersystemen niet op elkaar af. De projecten worden vooral geprioriteerd in functie van hun praktische en budgettaire haalbaarheid en van acute noden. Er worden geen prioriteiten aangeduid waarvoor een tijdspad wordt uitgewerkt. Gedurende een paar jaar zijn er meerjarige investeringsprogramma's geweest, daarna een paar jaar niet en nu weer wel. Er is een systeem van kwaliteitsbewaking, namelijk het Vademecum Fietsvoorzieningen, maar dat is niet altijd en voor iedereen verplicht. De inspectieverslagen geven een te rooskleurig beeld omdat er niet aan alle criteria getoetst wordt. Ook de raming van de kostprijs is onvolledig.

Een value-for-moneyaudit moet onderzoeken waar de middelen zitten in de begroting en welke resultaten men daarmee bereikt heeft. De middelen in de begroting zijn echter niet duidelijk. Het Rekenhof heeft de betalingen niet kunnen reconstrueren. Het is wel duidelijk dat de middelen onderbenut zijn. Er is een groot verschil tussen de begroting, de vastleggingen en de uiteindelijke betalingen.

1.7. Aanbevelingen

Op basis van deze bevindingen heeft het Rekenhof een aantal aanbevelingen geformuleerd. Ten eerste zouden de doelstellingen voor verkeersveiligheid verfijnd moeten worden naar fietsers en naar andere weggebruikers. Het effect van de fietsinfrastructuur op de fietsveiligheid moet geëvalueerd worden. Men moet de samenwerking van de actoren bevorderen en de beheersystemen op elkaar afstemmen om te kunnen evalueren of men de goede richting uitgaat. Wellicht moet men daar wat druk op zetten. De toestand van het BFF moet bewaakt worden via de operationalisering van het Geoloket Fiets. Wil men het Antwerpse systeem overnemen voor heel Vlaanderen of wil men het bestaande systeem operationeel maken? Er moet ook een gecoördineerde meerjarenvisie en -planning uitgewerkt en opgevolgd worden. Het Vademecum Fietsvoorzieningen moet integraal verplicht worden voor alle actoren en voor alle fietspaden op het BFF. Indien nodig moet het vademecum aangepast worden. De kosten voor de realisatie van het BFF moeten dringend geactualiseerd worden. Die middelen moeten opgenomen worden in de begroting. Ten slotte moet er transparant gerapporteerd worden over de financiële uitvoering op vastleggings- en op betaalniveau.

Hilde Dewicke zegt dat de minister zich in zijn antwoord grotendeels akkoord verklaard heeft met de conclusies en de aanbevelingen van het Rekenhof. Hij heeft verwezen naar de acties in het Fietsbeleidsplan. Hij wees op de verantwoordelijkheid van de lokale besturen. Hij heeft verwezen naar een aantal maatregelen die in uitvoering zijn en hij heeft bijkomende maatregelen aangekondigd. Het uitvoeringsbesluit van 25 januari 2013 wordt aangepast. Het

subsidiepercentage voor fietssnelwegen wordt opgetrokken en een subsidiëring voor ongelijkvloerse kruisingen wordt mogelijk. Het Mobiliteitsdecreet wordt in 2018 geëvalueerd en aangepast. Het meerjarig investeringsplan 2017-2019 heeft inderdaad gezorgd voor meer transparantie. Dit plan bleef echter gekoppeld aan concrete projecten en ad-hocopportuniteiten. Het wordt onmiddellijk omgezet in investeringsprogramma's van de agentschappen. De aanbestedingen voor de uitvoering van die investeringsprogramma's worden van dichtbij opgevolgd. De ligging op BFF wordt echter niet vermeld in het meerjarig investeringsplan. Het plan bevat ook geen informatie over de werking van het Fietsfonds, van EFRO en van De Werkvennootschap. De transparantie is dus nog altijd niet verzekerd in de begrotingsdocumenten. Dat bleek ook bij het onderzoek van de begroting 2018. De minister heeft aangekondigd dat hij een nieuw systeem van prioritering zal laten uitwerken op basis van de parameters verkeersveiligheid, potentieel en missing links. Dat is echter nog niet geconcretiseerd. Ook de verfijning van de vastleggingsrapportering en de rapportering van betaalkredieten is aangekondigd, maar nog niet uitgewerkt.

Op een aantal punten is de minister niet of onvoldoende ingegaan: de aanbeveling voor het uitwerken van afzonderlijke doelstellingen voor fietsveiligheid en fietsgebruik, de beleidsevaluatie van fietsveiligheid en -gebruik, de datum van ingebruikneming van het Geoloket Fiets, de afstemming van de beheersystemen tussen de verschillende actoren en de actualisatie van de kostenraming.

2. Toelichting door Tom Roelants

2.1. Inleiding

Tom Roelants geeft een toelichting bij het meest recente tweejaarlijkse rapport over de staat en inrichting van de fietspaden langs gewestwegen. Dit rapport kan ook [online](#) geraadpleegd worden. In 2007 is dit rapport voor het eerst verschenen. Dit is het vijfde rapport. De meeste meetresultaten dateren uit 2015. Op dit ogenblik is men nog de laatste metingen aan het doen voor 2017. Het volgende rapport zal tegen de zomer van 2018 uitgebracht worden.

Het rapport gaat in op de staat en de inrichting van het fietspad. Er worden drie zaken gemeten. Het comfort van het fietspad wordt gemeten met de fietspadprofilometer. De onderhoudstoestand wordt onderzocht op basis van visuele inspecties. Voor de inrichting van het fietspad wordt de conformiteit met het Vademecum Fietsvoorzieningen bepaald op basis van een GIS-applicatie.

In 2015 werden de fietspaden van de provincies Antwerpen, Limburg en Vlaams-Brabant in kaart gebracht met de fietspadprofilometer. Er werden ook visuele inspecties uitgevoerd van het volledige fietspadennetwerk dat AWV beheert. In het voorjaar van 2016 werd een analyse gemaakt van de conformiteit. Al deze resultaten werden opgenomen in het rapport over het meetjaar 2015. In 2016 werden er in Oost- en West-Vlaanderen metingen gedaan met de fietspadprofilometer. Die resultaten zijn nog niet verwerkt in het rapport. Om de twee jaar worden de fietspaden dus opgemeten met de fietspadprofilometer, is er een visuele inspectie van alle fietspaden en wordt de GIS-analyse herhaald. Voor de commissievergadering van 30 november 2017 werden actuele gegevens verzameld over de conformiteit, aan de hand van een GIS-analyse.

2.2. Staat van de fietspaden

Vervolgens gaat de spreker dieper in op de staat van de fietspaden. Die wordt gemeten met fietspadprofilometer en met visuele inspecties. Die visuele inspecties besteden aandacht aan de afwatering, putten en scheuren, netheid en overgroeiing.

2.2.1. *Comfort van de fietspaden*

Het comfort wordt gemeten met de fietspadprofilometer. De meetresultaten zijn vergelijkbaar met die van de trillingsmeetfiets van de Fietzersbond. De langsvlakheid wordt aan de hand van een laserstraal gemeten met de profilometer. Zo kan men antwoorden op de vraag in welke mate het oppervlak afwijkt van een perfect horizontaal vlak. Met de profilometer worden er twee vlakheden opgemeten. In het eerste geval gaat het om de afwijkingen ten opzichte van een golfbeweging met een frequentie van een halve meter. Dat is de blauwe lijn op de grafiek (zie bladzijde 10 van de presentatie). De resultaten zijn vergelijkbaar met die van een trillingsmeetfiets. In het tweede geval gaat het om een golfbeweging met een frequentie van 2,5 meter. Dat is de rode lijn. De resultaten worden niet uitgezet ten opzichte van een lineaire functie, maar via een S-curve. Daardoor kan men in het uiteindelijke resultaat meer differentiatie bieden in de middenzone.

Het uiteindelijke resultaat is het gevolg van de metingen in 2015 in de provincies Antwerpen, Limburg en Vlaams-Brabant en van de metingen in 2016 in de provincies Oost- en West-Vlaanderen. Het was niet mogelijk om het volledige fietsnetwerk op te meten. Er is immers slechts één meettoestel dat permanent gebruikt wordt en dat ook ingezet wordt voor contractuele metingen, op het einde van werkzaamheden die door aannemers worden uitgevoerd. Het uiteindelijke resultaat is dat 61 percent van de opgemeten kilometer fietspad de score behoorlijk of uitstekend halen (zie tabel op bladzijde 11). De resultaten zijn opgesplitst in BFF en niet-BFF. Op een provincie na blijken de resultaten beter te zijn voor niet-BFF dan voor BFF (zie tabel op bladzijde 12). AWW beheert ongeveer 7600 kilometer fietspaden, waarvan ongeveer 80 percent BFF en 20 percent niet-BFF. Het significante verschil heeft te maken met een investering in Vlaams-Brabant op een niet-BFF fietspad. Daar werd samen met de rijweg ook het fietspad opnieuw ingericht. Inzake de conformiteit zijn de resultaten van BFF en niet-BFF omgekeerd. Bij de keuze van de ingrepen is er namelijk meer aandacht voor de comfortparameter. Bij de gewestwegen en de rijwegen krijgen de verkeersveiligheidsparameters voorrang boven de comfortparameters.

De grafiek op bladzijde 13 van de presentatie geeft de staat van de fietspaden weer naargelang het type verharding. Daarbij speelt niet alleen het type verharding een rol, maar ook de ouderdom. De fietspaden in asfaltverharding scoren beter, maar dat heeft ook te maken met het feit dat dit over het algemeen de meest recente fietspaden zijn.

2.2.2. *Onderhoud van de fietspaden*

De onderhoudstoestand van de fietspaden wordt gecontroleerd door de wegtoezichters aan de hand van een visuele inspectie. Alle gegevens worden onmiddellijk ingegeven in de databank via een online applicatie op een tablet. De vastgestelde gebreken bestonden vooral uit lokale oneffenheden. Procentueel waren er weinig gebreken op het vlak van afwatering, netheid en overgroeiing (zie grafiek bladzijde 16). In absolute cijfers gaat het natuurlijk wel over een heel aantal kilometer. Tien percent van de fietspaden vertonen opmerkelijke scheuren en putten. Het verschil tussen BFF en niet-BFF is klein (zie tabel bladzijde 17).

2.2.3. *Inrichting van de fietspaden*

Een laatste meting betreft de conformiteit van de inrichting van de fietspaden met de richtlijnen van het Vademecum Fietsvoorzieningen. Deze meting is gebaseerd op de informatie uit de Wegendatabank, dus op een GIS-analyse. Daarbij is er aandacht voor het snelheidsregime, het type fietspad, aanliggend of vrijliggend, de breedte van de fietspaden, de breedte van de tussenstrook en de

wegcategorisering. Het vademecum bevat uiteraard nog andere richtlijnen, maar deze parameters zijn relevant voor het veiligheidsaspect van de infrastructuur.

Een eenrichtingsfietspad met een breedte van 1,25 tot 1,5 meter, krijgt bijvoorbeeld een score 'bijna conform'. Als het 1,5 tot 1,75 meter breed is, dan is de score 'goed' en als het meer dan 1,75 meter breed is, 'zeer goed' (zie tabel bladzijde 20). Op die manier werd 7500 kilometer fietspaden geanalyseerd, waarvan 41,6 percent conform is.

Op de slide op bladzijde 23 wordt de conformiteit bekeken los van de wegcategory. Eigenlijk is het de bedoeling om langs primaire wegen geen fietspaden aan te leggen. Deze fietspaden kunnen dus nooit conform zijn. Vrijliggende fietspaden scoren eigenlijk goed als men hiermee rekening houdt. Op de slide op bladzijde 24 wordt de situatie van de conformiteit bekeken zoals ze is in november 2017. Dan bedraagt de conformiteitsscore 46,7 percent, tegen 41,6 percent in 2015.

Op dat vlak is er wel een verschil tussen BFF en niet-BFF (zie tabel bladzijde 25 van de presentatie). De conformiteit van de fietspaden houdt immers verband met de verkeersveilige inrichting ervan. Daaraan werd er de voorbije jaren prioriteit gegeven.

2.3. Conclusie

Tom Roelants besluit dat AWV verder blijft inzetten op de fietser en op een kwalitatieve fietsinfrastructuur. Voor de staat van de fietspaden probeert het de structurele problemen stelselmatig weg te werken via onderhoudscontracten. Tegen de zomer van 2018 probeert men een aangepaste methodiek te ontwikkelen voor het investeringsprogramma. Voor de prioritering van de investeringen wordt rekening gehouden met de OBA die momenteel in herziening is. Ook de opportuniteiten en de onderlinge afstemming van de projecten blijft belangrijk. Daarbij kan het gaan om rioleringswerken en andere onderhoudswerken.

AWV streeft ook naar een aanscherping van de interne fietsreflex. 28 percent van de werknemers van AWV maakt minstens voor een deel voor zijn woon-werkverkeer gebruik van de fiets. Dat ligt boven het gemiddelde bij de Vlaamse overheid dat ongeveer 20 percent bedraagt. In twee derden van de projecten zijn fietsinvesteringen mee opgenomen. Bij de heraanleg van kruispunten wordt er rekening gehouden met de fiets. Het is echter niet evident om binnen een dergelijk project de exacte kostprijs te berekenen van de fietsinfrastructuur. In veel gevallen wordt er een procentuele verhouding vastgelegd. AWV hecht ook veel belang aan formele procedures. De procedures in het Mobiliteitsdecreet hebben zeker geholpen bij het streven naar kwalitatieve fietspaden. De interne opleidingen, soms samen met de Fietzersbond, helpen de fietsreflex te vergroten. Ook de fietsinvesteringen zijn toegenomen. Alles bij elkaar genomen is de fietsreflex vandaag zeker veel groter dan twintig jaar geleden.

3. Toelichting door Filip Boelaert

Filip Boelaert licht het Vlaams Fietsbeleidsplan toe. In zijn schriftelijke reactie op het verslag van het Rekenhof omschrijft de minister het Fietsbeleidsplan als een antwoord op een heel aantal bemerkingen van het Rekenhof. De spreker zal even stilstaan bij de omgevingsanalyse. Vervolgens zal hij ingaan op de drie grote acties van het Fietsbeleidsplan.

3.1. Vlaams Fietsbeleidsplan in een notendop

De drie wielerveden worden, samen met de negen versnellingen, schematisch weergegeven op de slide op bladzijde 3. De drie wielerveden zijn het fietsbeleid, de fietsinfrastructuur en de fietscultuur. Het integrale fietsbeleid vergt een sterke regie en een brede kennisopbouw en -deling. De fietsinfrastructuur wordt bekeken in het kader van volledige en snelle netwerken die ook comfortabel en veilig moeten zijn. De Vlaamse overheid heeft daartoe een duidelijk financieel engagement genomen. De fietscultuur vergt informatie, sensibilisering en educatie op maat van de diverse doelgroepen, in samenwerking met het Fietsberaad en met andere instanties.

3.2. Omgevingsanalyse

Het Fietsbeleidsplan begint met een omgevingsanalyse. De fiets is de tweede modus in het woon-werkverkeer, na de auto. Over de laatste jaren is het fietsgebruik bovendien gestegen. De fiets heeft als hoofdvervoerswijze binnen het woon-werkverkeer een aandeel van 16,9 percent (zie grafieken op bladzijde 4 en 5 van de presentatie). Voor het woon-schoolverkeer is de fiets het belangrijkste vervoermiddel. 31,5 percent van het aantal schoolverplaatsingen gebeurt met de fiets (zie grafieken bladzijde 6 en 7). Enkele jaren geleden was de auto nog het belangrijkste vervoermiddel. Na een terugval in het begin van dit decennium is er opnieuw een grote winst.

In de eerste jaren van dit decennium is het aantal dodelijke fietsslachtoffers gestegen (grafiek bladzijde 8). In 2016 is er echter een sterke daling geweest. Het aantal gewonde fietsers is inderdaad gestegen (grafiek bladzijde 9). De fietsers zijn goed voor 25,7 percent van het totale aantal gewonden. Als het aantal gewonde automobilisten daalt, dan stijgt het aandeel van de fietsers natuurlijk automatisch. Dat betekent natuurlijk niet dat er geen probleem is voor de fietsers. Hij erkent dat er geen doorgedreven ongevalanalyse bestaat voor de fietsers. Dat is wel opgenomen in het onderzoeksprogramma van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid. Hij denkt dat het relatief hoge aandeel van de fietsslachtoffers ook te verklaren is door het verhoogde fietsgebruik en door de groeiende populariteit van de elektrische fiets. Die stelling moet nog onderbouwd worden.

3.3. Acties fietsbeleid

3.3.1. *Versterkte (regie)rol Vlaamse overheid*

Binnen het fietsbeleid zet men in op een versterkte regierol voor de Vlaamse overheid. Momenteel legt men de laatste hand aan een eerste multimodaal geïntegreerd investeringsprogramma, het GIP 2018. Daarbij moeten de fietsinvesteringen duidelijk worden aangegeven. De ligging van de projecten op het BFF moet uit het GIP kunnen worden afgeleid. Ook binnen het project basisbereikbaarheid zal de fiets een belangrijke rol spelen. De pilootprojecten van de vervoerregio's hanteren een structuur met een kernnet en een aanvullend net. Voor de fiets is er een belangrijke rol weggelegd binnen het vervoer op maat. Blue-mobility heeft een onderzoek gedaan naar mogelijke bijkomende locaties voor fietsdeelsystemen. Dat wordt verder toegelicht in de conceptnota's die aan de Vlaamse Regering werden voorgelegd en die ook werden toegelicht in de commissie op 9 november 2017 (*Parl.St.* VI.Parl. 2017-18, nr. 1380/1).

De fietsreflex is heel belangrijk, niet alleen voor AWW, maar ook voor de DVW en W&Z. Hij zal ingaan op de fietsreflex bij DVW. Vroeger was een jaagpad alleen een dienstweg voor het onderhoud van de waterweg. Dat is nog altijd het geval. De waterwegbeheerder moet echter beseffen dat de dienstweg ook gebruikt

wordt door fietsers. Het jaagpad kan een belangrijke rol spelen in heel wat fietsverplaatsingen. De investeringen in fietsvriendelijke jaagpaden en in de bruggen voor langzaam verkeer nemen toe. De waterwegbeheerders zijn een partner voor de realisatie van het BFF en van de fietssnelwegen. De EFRO-dossiers zijn op dit ogenblik goed voor een belangrijk aandeel van de fietsinvesteringen. De strategische elementen van het Fietsbeleidsplan zullen ook deel uitmaken van het nieuwe Mobiliteitsplan Vlaanderen. Als leidend ambtenaar vraagt hij aan zijn medewerkers om vaker de fiets te gebruiken. Hijzelf verplaatst zich in Brussel altijd met de fiets, als het weer een beetje redelijk is. Als men zelf geregeld fietst, kan men zich een beter beeld vormen van de knelpunten.

Bij de opmaak en de opvolging van het Meerjareninvesteringsprogramma Fiets 2018-2020 zal de prioritaire aandacht gaan naar de realisatie van fietssnelwegen, inclusief de kunstwerken die daarvoor nodig zijn. Daarvoor wordt de beleidscapaciteit van het beleidsdomein MOW versterkt. De regelgeving mobiliteitsbeleid is inderdaad in aanpassing. In 2018 zal daartoe een besluit van de Vlaamse Regering voorgelegd worden. Dat loopt parallel met de uitbouw van de werking in vervoerregio's. Bij de rol van de fiets binnen het vervoer op maat wil men financiële ondersteuning bieden voor het plaatsen van fietsenstallingen op bovenlokale mobiliteitsknooppunten. Dat zijn de plaatsen waar het vervoer op maat moet aantakken bij het kernnet of het aanvullende net. In dat kader wil de Vlaamse overheid ook financiële ondersteuning bieden aan de lokale overheden voor de installatie en het gebruik van de fietsdeelsystemen. DVW zal zelf ook de fietsinfrastructuur langs haar waterwegen inventariseren en deze data aanleveren voor het Geoloket Fiets. Tot voor kort deed alleen de provincie dat.

3.3.2. Beleidsafstemming en overleg

Het Fietsteam coördineert de investeringen binnen het beleidsdomein, en dat in overleg met de provincies en met het Fietsberaad. In 2016 en 2017 zijn er een vijftal bijeenkomsten geweest. In de voorbije twee jaar zijn er twee verschillende EFRO-oproepen geweest voor fietssnelwegen. De oproep van 2016 heeft geleid tot een pakket van 20,8 miljoen euro fietsinvesteringen en die van 2017 was goed voor 20,6 miljoen euro aan fietsinvesteringen. Niet alles is al gerealiseerd. Er zijn wel al middelen toegekend aan heel specifieke werken op die fietssnelwegen. Het MIPF 2017-2019 wordt opgevolgd en het MIPF 2018-2020 wordt voorbereid. Er wordt een nieuwe fietsfondssubsidieregeling uitgewerkt. Dat besluit wordt normalerwijs nog in 2017 voor definitieve goedkeuring aan de Vlaamse Regering voorgelegd. Daarbij wordt het mogelijk om ongelijkvloerse kruisingen van gewestwegen te subsidiëren. Het Vlaamse subsidieaandeel wordt verder verhoogd van 40 naar 50 percent. Vlaanderen zal dan ook de kosten van studies en onteigeningen voor fietssnelwegen subsidiëren.

Binnen de samenwerking met het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid komen de drie wielerveden terug. De fietsveiligheid komt aan bod in de werkkamers infrastructuur; educatie en sensibilisering; en monitoring en evaluatie. Het voorgestelde onderzoek zal ingaan op de oorzaken van fietsongevallen, op de betekenis van de elektrische fietsen voor de verkeersveiligheid en op de oversteekplaatsen. Belangrijke sensibiliseringsgerichte thema's zijn de dode hoek, roodlichtnegatie en het niet-verlenen van voorrang, het innemen van een correcte plaats op de weg en de afleiding. Een aantal van die thema's kwamen eind november aan bod binnen de stuurgroep van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid.

Inzake beleidsafstemming en overleg heeft het Rekenhof al verwezen naar de oprichting van de Fietsraad. Deze raad vervangt de vroegere programmaraad bij het Fietsberaad Vlaanderen. Tot voor kort was de Fietsraad vooral een

informatie- en educatiecentrum voor lokale overheden. In de nieuwe overeenkomst met Fietsberaad Vlaanderen werd die taak uitgebreid tot alle overheden.

3.3.3. Kennisopbouw

Inzake kennisopbouw verwijst Filip Boelaert naar de nieuwe overeenkomst met VVSG die de werking van Fietsberaad verzekert voor de komende jaren. Daarbij zal Fietsberaad uitgroeien tot een Vlaams kenniscentrum inzake fietsbeleid voor alle overheden. Via een coördinatieteam wordt een versterkte aansturing door de Vlaamse overheid verzekerd. De projecten van 2017 focusten op de voorrang van fietsers op fietssnelwegen, op de markeringen voor fietsgeleiding op kruispunten, op het fietsen in gemengd verkeer – daarover is een oriëntatienota afgeleverd – en op het fietsparkeren aan mobiliteitsknooppunten. Daarnaast wordt ook de langetermijnagenda 2018-2020 opgemaakt.

In 2018 wordt er opnieuw een fietstelweek georganiseerd. De idee rond de 'bicycle account' is opgepikt in Kopenhagen. Daarbij worden objectieve data van indicatoren over bepaalde aspecten van het fietsbeleid gecombineerd met de resultaten van een bevraging van fietsers en niet-fietsers. Fietsberaad wil dat uitwerken voor heel Vlaanderen. Ten slotte wordt er ook gewerkt aan de realisatie van een platform Fietsparkeren.

In 2016 werd de fietstelweek uitgevoerd met een fietstelapp die uitgerust was met routetracking voor de aanmaak van heatmaps en met een Dataplatform Fiets, georganiseerd door Fietsberaad Vlaanderen. Voorheen was er al een dataroom van het departement, die via open data de gegevens van de vaste fietstelposten ter beschikking stelde. AWW zal ook een vijftiental nieuwe fietstelposten installeren op interessante locaties. De verschillende fietsdataplatforms zullen geïntegreerd en ontsloten worden als open data. In 2018 zal de fietstelweek lopen van 14 tot 21 mei.

3.4. Acties fietsinfrastructuur

3.4.1. Investerings

Het tweede wielwerk is de fietsinfrastructuur. Bij de investeringen moet het BFF de leidraad zijn. Het BFF is ondertussen inderdaad aangegroeid tot ongeveer 12.000 kilometer. De prioriteit moet gaan naar de aanleg van fietssnelwegen als de ruggengraat van het BFF. Er is nood aan een eenvoudiger procedure voor de goedkeuring van wijzigingen aan het BFF. Als er op provinciaal niveau geen consensus is om het BFF te wijzigen, dan zou het bijvoorbeeld mogelijk moeten zijn om op Vlaams niveau in te grijpen. Ook het Geoloket Fiets wordt in gebruik genomen. In 2018 wordt het GIP verder uitgerold. Daarbij wordt er ook rekening gehouden met de ligging van de projecten op het BFF.

De verbindingen van de fietssnelwegen werden de voorbije jaren geselecteerd. Dat wordt normalerwijs eind 2017 nog verankerd in een ministerieel besluit. Die fietssnelwegen zullen deel uitmaken van het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Men werkt aan een aantrekkelijker subsidieregeling die in 2018 in werking treedt. De twee EFRO-oproepen zullen zorgen voor een impuls van meer dan veertig miljoen euro. De provincies zullen het project rond de herkenbaarheid van fietssnelwegen trekken. De speed pedelecs krijgen geleidelijk toegang tot de fietssnelwegen. Het team Verkeersmodellen van de afdeling Beleid werkt een instrument uit om het fietspotentieel te bepalen, in samenwerking met de provincie Antwerpen. De investeringen in de fietsinfrastructuur, de uitrol van signalisatieplannen voor de fietssnelwegtracés en het uitwerken van een betere coördinatie voor het onderhoud ervan lopen door.

Het groeipad van de honderd miljoen euro voor fietsinvesteringen moet in zicht zijn. Daarop wordt de administratie geregeld aangesproken door de minister en door het kabinet. Dat gebeurt op basis van een goedgekeurd en gecommuniceerd meerjareninvesteringsprogramma waarin alle fietsprojecten van de verschillende entiteiten binnen het beleidsdomein samengebracht zijn. Om de twee maanden wordt er gerapporteerd aan het managementcomité dat wordt bijgewoond door de kabinetschef. In 2018 komt er een nieuw MIPF 2018-2020. Voor 2018 is dat afgeleid uit een multimodaal GIP. Het besluit van de Vlaamse Regering treedt binnenkort in werking.

De verouderde methode voor de OBA wordt geactualiseerd en toegepast voor de fietspadprojecten. Tot 2009 werd de K-waarde, die het belang van het fietspad aanduidt, vooral bepaald op basis van het fietspotentieel, de veiligheid en de fietsinfrastructuur. In de toekomst zullen de missing links zwaarder doorwegen in de prioritering van de aanleg van fietspaden. In 2018 zal men dat toepassen op de functionele fietsroutenetwerkschakels, eerst op de gewestwegen en nadien ook op de fietssnelwegen. De nieuwe methode zal ook worden gebruikt voor de voorbereiding van komende investeringsprogramma's.

Het Rekenhof heeft opmerkingen over de vroegere module-13-projecten, zijnde de aanleg van fietspaden langs een gewestweg door de gemeente. Er was een openstaand budget van in totaal 125 miljoen euro voor 206 projecten. Daarbinnen is er 78,5 miljoen euro voor 65 projecten waarvan het proces naar uitvoering nog altijd loopt. Er loopt een overleg met verschillende partijen om dat te versnellen. 26,9 miljoen euro betreft 30 gerealiseerde projecten waarvoor de gemeenten nog de betaalaanvragen moeten indienen. Aan deze gemeenten worden er herinneringen gestuurd. Voor een kleine tien miljoen euro gaat het om complexere omstandigheden waarvoor in samenwerking met AWV een oplossing op maat wordt uitgezocht. Ruim vijf miljoen euro van heel dat bedrag betreft restbedragen van 35 projecten die volledig rond zijn. Dat encours zal geschrapt worden. In 2018 wordt deze aanpak uitgebreid naar de module-13-projecten uit de periode 2008-2015.

Er is ook aandacht voor een transparante projectopvolging. Het MIPF moet zorgen voor een regelmatige opvolging van de vastleggingen op het managementcomité en op de beleidsraad. De rapportage op basis van betaalkredieten is al mogelijk voor de F-projecten van het AWV-investeringsprogramma, waarbij het expliciet gaat om fietsprojecten. Daar waar de fietsinvesteringen maar een deel zijn van het project, ligt dat nog wat moeilijker. Bij de opmaak van het GIP 2018-2020 zal men ook daar proberen om het fietsgedeelte duidelijker af te lijnen.

3.4.2. Kwaliteit en veiligheid

Met het oog op de kwaliteit en de veiligheid is er in april 2017 een geactualiseerde versie verschenen van het Vademecum Fietsvoorzieningen. Daarbij is er vernieuwde aandacht voor de toepassing van fietssuggestiestroken en fietslogo's binnen de fietsnetwerken, het materiaalgebruik op de fietspaden en het fietscomfort dat daarvan het gevolg is, de toepassing van paaltjes op de fietspaden, de bepalingen rond rechtsaf en 'rechtdoor vrij' voor fietsers en stallingen voor bijzondere fietsen zoals bakfietsen. Over die bijstellingen werden er vier druk bijgewoonde infomomenten gehouden. De interesse van de lokale overheden was heel groot. Intussen werkt men aan een integratie van alle vademecums, dienstorders en richtlijnen.

In 2016-2017 heeft Fietsberaad Vlaanderen een onderzoek gedaan naar de fietsenstallingen bij de mobiliteitsknooppunten. Er is een typologie bepaald van knooppunten en fietsenstallingen, een stappenplan om tot een implementatie van

een bepaald soort fietsenstallingen te komen en een toolbox om dat te realiseren. Op 5 december 2018 is er in Kortrijk een fietsparkeercongres. In 2018 wordt er een beleidskader uitgewerkt voor de financiële ondersteuning van fietsparkeervoorzieningen op de bovenlokale mobiliteitsknooppunten. Dat past binnen het project Basisbereikbaarheid, binnen het vervoer op maat.

Op Vlaams niveau zullen er ook fietsdeelsystemen worden uitgewerkt. Het fietsdeelsysteem Blue-bike wordt sinds de opstart in 2011 ondersteund door de Vlaamse overheid. Sinds 2013 bestaat die steun uit een subsidie voor het gebruik van Blue-bikes in 35 gemeenten met een derdebetalersregeling. Op basis van een subsidie van een euro per verhuur komt men zo aan een totaalbedrag van 100.000 tot 120.000 euro per jaar. In 2014 is De Lijn ook aandeelhouder geworden van Blue-mobility, exploitant van de Blue-bikes. Begin 2017 werden de potentiële bovenlokale Blue-bikelocaties in Vlaanderen in kaart gebracht. Op dit ogenblik denkt de NMBS eraan om uit dat systeem te stappen. Het is de vraag hoe men moet omgaan met de resterende aandelen van Blue-bike. In 2018 wordt er een nieuwe regeling voorbereid waarbij lokale overheden ondersteund worden bij de installatie en het gebruik van fietsdeelsystemen, in het kader van de basisbereikbaarheid.

In 2016 en 2017 is het AWW-actieplan verkeerslichten opgestart, in het kader van de fietsveiligheid. In 2016 heeft AWW 325 verkeersregelininstallaties aangepast om ze maximaal conflictvrij te maken voor kwetsbare weggebruikers. Waar mogelijk wil men het fietsgroen synchroniseren met het voetgangersgroen, een aparte groenfase voorzien op aanvraag en oranje waarschuwingslichten bij het oversteken van fietsers of voetgangers. Het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid stelt jaarlijks een kaart op met gevaarlijke punten. Dan gaat het over de ongevallenconcentraties over de voorbije drie jaar. Die kaart wil men ter beschikking stellen van de fietsers. Deze week is de lichtvisie van AWW aangepast. Men werkt ook aan een aantal proefprojecten rond vierkant groen.

In 2018 wil men focussen op vergevingsgezinde wegen. Dat betekent dat een eventuele fout niet meteen dramatische gevolgen hoeft te hebben. Men probeert ook in te zetten op een betere zichtbaarheid van de oversteekplaatsen voor fietsers en op een veiligere verkeerslichtenregeling. Na de goedkeuring van de nieuwe wegcode en de evaluatie van de proefprojecten zouden de projecten rond vierkant groen ook op het terrein gerealiseerd worden op een aantal geschikte locaties.

3.4.3. Inventarisering

Het Geoloket Fiets is vandaag al operationeel, maar men moet wel nog een toegang aanvragen. Op termijn wil men die toegang laten verdwijnen. Het heeft inderdaad een tijd geduurd om dit beheersinstrument voor de opvolging en de realisatie van het BFF te ontwikkelen. Op dit moment zijn de gebruikers vooral het departement zelf, de vijf provincies en het AWW. Het Geoloket Fiets is een authentieke bron voor het BFF. Het laat toe om de aanwezige fietsinfrastructuur te inventariseren en om de conformiteit met het Vademecum Fietsvoorzieningen na te gaan. In dat verband toont Filip Boelaert twee korte filmpjes. Een eerste filmpje zal men gebruiken om het Geoloket Fiets bekend te maken bij de instanties die de fietsinfrastructuur gaan beheren. In 2018 zullen de data in het Geoloket Fiets vervolledigd worden. Daarbij zal men prioriteit schenken aan de fietssnelwegen en de gewestwegen. Daarna zal dit opengesteld worden voor iedereen. Hij toont ook een demo over het toevoegen van informatie aan het Geoloket. Eens alle karakteristieken van een link ingegeven zijn, kan men een diagram opvragen over de conformiteit aan de eisen van het Vademecum Fietsvoorzieningen.

3.5. Acties fietscultuur

3.5.1. *Sensibilisering en communicatie*

Het derde wielerved is dat van de fietscultuur. Belangrijke elementen zijn dan sensibilisering, communicatie en educatie. Voor sensibilisering en communicatie verwijst hij naar het recente project van de 7 km-club dat gericht is op mensen die tot zeven kilometer van hun werk wonen. Intussen zijn er meer dan 42.000 fietsplaatjes verspreid die men achteraan op de fiets kan vastmaken. Er is een mailing gebeurd naar ruim 40.000 adressen van werkgevers en werknemers. De website van de campagne heeft tot nog toe 30.000 unieke bezoekers gehad waarvan de helft via Facebook. Met de radiospots heeft men al meer dan twee miljoen luisteraars bereikt. Dat is te danken aan de actieve betrokkenheid van de Fietsersbond en van Voka.

Er is ook een nieuwe regeling voor het Pendelfonds die sterker focust op het fietsgebruik in het woon-werkverkeer. Na de nieuwe projectoproep werden er 112 dossiers ingediend waarvan er 82 een positief advies kregen, voor een bedrag van 2,5 miljoen euro. Bij de aanpassing van de wegcode is er ook speciale aandacht voor de speed pedelecs. Zij krijgen toegang tot de fietssnelwegen, met een aanpassing van de signalisatie. Er zijn ook proefprojecten lopende om de speed pedelecs te laten samengaan met de andere gebruikers van de jaagpaden. De fietsvergoeding en -verzekering zijn beter geregeld op het federale niveau.

In 2018 wil men verder gaan met de 7 km-club, onder andere in het magazine Bike-to-Work van de Fietsersbond. Er komt ook een specifieke aflevering van Kijk Uit. Er komen proefinrichtingen op bedrijventerreinen. Het project wordt voorgesteld op fietsbeurzen en op het Fietscongres van 5 juni 2018. In juni 2018 zal de fietsstad of de fietsgemeente gekozen worden.

3.5.2. *Educatie*

Ook op het vlak van educatie werden er een aantal initiatieven genomen. De twee voorbije jaren werden er een aantal cursussen ondersteund rond veilig elektrisch fietsen. TLV en VSV hebben voor het secundair onderwijs een lespakket ontwikkeld rond de dode hoek. Rond dat thema wordt nu een hele leerlijn ontwikkeld die begint in het kleuteronderwijs en loopt tot de leeftijd van achttien jaar. Voor de leerlingen van de eerste graad secundair onderwijs is er de praktijktest fietSOMeter ontwikkeld. Op deze leeftijd beginnen de leerlingen verder van huis naar school te gaan en komt de fiets in beeld. Dan maken ze ook kennis met het verkeer in een bebouwde kom. De campagne Fiets Wijs wil wielertoeristen sensibiliseren rond een verantwoord en veilig fietsgebruik. In februari 2018 komt er ook een campagne rond sociaal en preventief rijden, met extra aandacht voor de doelgroep van de fietsers.

3.6. Conclusie

Het fietsbeleid biedt dus een antwoord op de aanbevelingen van het Rekenhof. Het zet in op een sterke regierol van de Vlaamse overheid. Veiligheid is daarbij een topprioriteit. De minister vraagt aan de administraties om een groeipad te voorzien voor de fietsinvesteringen. Dat gebeurt uiteraard in samenwerking met partners zoals Fietsberaad en VSV. Er is ook een transparante opvolging van fietsprojecten en fietsinvesteringen.

II. Antwoord van de minister op het verslag van het Rekenhof

Minister *Ben Weyts* onthoudt uit het verslag van het Rekenhof dat het fietsbeleid van ver komt. De aangehaalde pijnpunten zijn de inspiratie geweest voor de opmaak van een Fietsinvesteringsplan en een Fietsbeleidsplan. Het Fietsinvesteringsplan komt tegemoet aan een aantal verzuchtingen rond transparantie. Hij werkt aan een sterker fietsbeleid voor Vlaanderen. Er werd een fundamentele omslag gemaakt. Hij hoeft niet voor heel de periode 1999-2016 verantwoording af te leggen. In deze periode is er veel veranderd op het vlak van verkeersveiligheid, fietsgebruik en investeringen. Het Rekenhof benadrukt dat de veiligheid van de fietsers erop achteruitgegaan is. Dat is geen bemoedigend signaal voor de ouders. Het aantal dodelijke en zwaargewonde slachtoffers is gedaald tussen 1999 en 2016, maar het aantal lichtgewonden is met 35 percent gestegen. Hij vindt het vooral belangrijk dat het aantal doden en zwaargewonden gedaald is.

Hij stelt vast dat het aandeel van de fietsverplaatsingen het voorbije jaar gestegen is van 12,1 naar 15,5 percent. Dat is de grootste stijging ooit. Ook het aandeel van de fietsverplaatsingen voor het woon-werkverkeer is gestegen van 14,6 naar 16,8 percent. Voor het woon-schoolverkeer is er een toename van 28,9 naar 31,5 percent in het laatste onderzoek verplaatsingsgedrag. In de periode 2015-2016 is er een stijging naar 34,9 percent. Dat zijn bemoedigende cijfers.

De grotere transparantie van de investeringen is bemoedigend. Voor het eerst is er een Fietsbeleidsplan en een investeringsplan met een concrete timing en kostenraming. Het Fietsbeleidsplan heeft drie grote luiken: de infrastructuur, de cultuur en het fietsbeleid. Hij wil de kaap van de honderd miljoen euro investeringen ronden in 2017. In 2018 wil hij tot 110 miljoen euro geraken. Hij leest in het verslag van het Rekenhof dat de ambitie om jaarlijks honderd miljoen euro in te zetten voor fietspaden niet werd gehaald. Zijn ambitie gold voor 2017. Daar mag men hem op afrekenen. In het managementcomité en in de beleidsraad wordt er op weerkerende basis gerapporteerd over de fietsinvesteringen. Het parlement ontvangt deze verslagen. Ze werden recent nog opgevraagd. De fietsreflex is nog niet in alle geledingen van de entiteiten aanwezig, maar hij wordt aangeleerd door het opvolgen van de investeringen. Hij beschouwt dit rapport als een aanmoediging om door te gaan op de ingeslagen weg van meer investeringen, meer transparantie en meer verkeersveiligheid.

Vervolgens gaat hij in op de aanbevelingen. Het Rekenhof stelt voor om de Vlaamse doelstelling rond verkeersveiligheid te verfijnen naar fietsers om een betere evaluatie mogelijk te maken. Hij beseft het belang van een goede monitoring. Momenteel wordt het fietsgebruik zowel globaal als lokaal gemonitord. Globaal gebeurt dat op basis van het onderzoek verplaatsingsgedrag, lokaal met de fietstellingen. De lokale besturen nemen die taak op, al dan niet onder de coördinatie van de provincie zoals in Antwerpen. Het Fietsberaad Vlaanderen zorgt voor een monitoring via de fietstelweek. Het is belangrijk om de effecten van de infrastructuur op het fietsgebruik te monitoren. Die aanbeveling treedt hij bij. Hij zal ervoor zorgen dat de telinfrastructuur van AWV in 2018 uitgerold wordt. Dat zal gebeuren in afstemming met andere overheden. Bij de ongevalregistratie en -analyse zijn meerdere entiteiten betrokken. Vandaag worden de ongevallen geregistreerd door de politie en door de ziekenhuisdatabanken. Het BIVV voorziet in een trimestriële rapportering per gewest. De doelstellingen rond verkeersveiligheid zijn geformuleerd voor de categorie van de niet-beschermde verkeersdeelnemers die, behalve de fietsers, ook de bromfietsers en de voetgangers omvat. Hij heeft die systematiek verder gevolgd. Voor die categorie werden er ook langetermijndoelstellingen geformuleerd die worden doorgetrokken naar elke subcategorie.

Een tweede aanbeveling betreft een meer efficiënte samenwerking. Hij erkent dat er verschillende spelers zijn. Het BFF zit voor meer dan 60 percent bij de lokale besturen. Daarom zijn er minstens 308 wegbeheerders in Vlaanderen, namelijk de gemeenten. Dat is op zich niet slecht. Hij probeert, samen met de provincies, een coördinerende en ondersteunende rol op te nemen. Het Fietsteam buigt zich vooral over de afstemming van investeringsplannen. Het Fietsberaad, dat vooral streeft naar kennisopbouw en kennisdeling, krijgt extra personeelsmiddelen. De Fietsraad is samengesteld uit vertegenwoordigers van de Vlaamse overheid en van de lokale besturen, aangevuld met externe stakeholders zoals de Fietsersbond. De Fietsraad is vooral bedoeld als een klankbordgroep. Dit platform moet zich ook buigen over de concrete uitvoering van het fietsbeleidsplan. De regierol van het Departement MOW is versterkt. Dat heeft ook gevolgen voor de begroting.

Op de derde aanbeveling, over het Geoloket Fiets, heeft Filip Boelaert een antwoord geformuleerd.

De vierde aanbeveling ging over een meerjarenvisie, een meerjarenplanning en een regelmatige rapportering. De transparantie is een heikel punt. Op dit ogenblik is er echter meer transparantie dan ooit. Het MIPF 2017-2019 is opgeleverd. Daaruit blijkt duidelijk in welk jaar de vastlegging van de bedragen voorzien is, met een indicatie van de kostprijs. De projecten zijn ook opgenomen in de investeringsprogramma's van de agentschappen. Zo is de uitvoering ervan verzekerd op korte termijn. De aanbesteding van de werken wordt gemonitord via het managementcomité en via de beleidsraad. De minister wil ervoor zorgen dat de honderd miljoen euro aan investeringen effectief gerealiseerd wordt in 2017. Het BFF vormt de leidraad voor de verdere uitbouw van het fietsnetwerk. De ligging op een tracé van het BFF is altijd een dwingende voorwaarde voor lokale overheden om aanspraak te kunnen maken op subsidie. De subsidieregeling voor het Fietsfonds zal ook aangepast worden. In sommige gevallen zal een subsidie van 100 percent mogelijk zijn voor fietssnelwegen. Ook de studiekosten en de onteigeningen worden gesubsidieerd.

Aanbeveling vijf stelde dat het Vademecum Fietsvoorzieningen verplicht zou moeten zijn voor alle wegbeheerders en voor alle fietspaden. De minister is het daar niet mee eens. Het vademecum is een richtlijn die men maximaal zou moeten volgen. Het is ook de toetssteen binnen overlegsgremia zoals GBC en RMC. Alleen op gemotiveerde basis kan men daarvan afwijken, in functie van bepaalde noodwendigheden. Afwijkingen moeten echter mogelijk zijn. Het vademecum mag geen keurslijf worden. Het vademecum krijgt ook geregeld een update. Alle vademecums voor de lokale besturen worden nu gebundeld in een overzichtelijk werk. Dat werk zal in 2018 klaar zijn.

Aanbeveling zes luidt dat de kosten voor de verdere realisatie van het BFF correct en volledig geactualiseerd moeten worden. Daarover heeft hij al een en ander gezegd bij de toelichting van de begroting en van de investeringsprogramma's. Hij wil nog een stap verder zetten. Hij wil werken met een GIP. Zo wil men alle geprogrammeerde fietsinvesteringen aanschouwelijk maken per entiteit en ook verduidelijken welke middelen er zijn voor elke vervoersmodus, voor het volledige beleidsdomein. Over de vastleggingen voor de fietsinvesteringen zal jaarlijks gerapporteerd worden. In het GIP 2018-2020 zal ook expliciet worden aangegeven of een project al dan niet behoort tot een BFF.

Minister Weyts werkt ook aan de verfijning van de vastleggingsrapportering. Het is de bedoeling om de uitvoering van de fietsprojecten in een volgende fase nog beter op te volgen. Er zal ook gerapporteerd worden over de betaalkredieten die gerelateerd zijn aan de fietsinvesteringen.

III. Bespreking

1. Vragen en opmerkingen van de commissieleden

1.1. Tussenkoms van Björn Rzoska

Björn Rzoska vindt dit een verwarrende bespreking. Het Rekenhof is snoeihard, en de minister en de ambtenaren zeggen dat het allemaal best meevalt. Het Rekenhof heeft geprobeerd om een aantal dingen in kaart te brengen, maar het is daar maar gedeeltelijk in gelukt.

Minister Weyts is altijd geïrriteerd als parlementsleden zeggen dat ze die honderd miljoen euro investeringen niet kunnen terugvinden. De minister antwoordt daar op dat hij al stappen vooruit heeft gezet. De spreker heeft de indruk dat de vastleggingen en de beleidskredieten wel terug te vinden zijn, maar niet de afrekening.

Op pagina 65 zegt het Rekenhof dat de gebiedsgebonden investeringen meetellen voor 15 percent van de fietsinvesteringen. Het Rekenhof merkt echter op dat niet al die investeringen gerelateerd zijn aan de fiets. Werd die methode ook al gehanteerd in de investeringsplannen van vorige ministers? Probeert de minister op die manier zijn investeringen te doperen om aan de honderd miljoen euro te geraken die hij niet kan aantonen?

Björn Rzoska kent de twee doelstellingen van het BFF: een toename van het functionele fietsverkeer voor woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer en een grotere veiligheid voor de fietsers. Het Rekenhof probeert die gegevens samen te brengen, maar slaagt er niet in om een link aan te tonen met de twee vooropgestelde doelstellingen. De minister bekritiseert de cijfers van het Rekenhof. Het Rekenhof moet zich echter baseren op cijfers van onder meer de FOD Economie. Waarom gaat de minister niet in op de vraag van het Rekenhof om de link te onderzoeken?

Het Rekenhof heeft verschillende pogingen gedaan om zijn vragen te stellen aan de administratie, zonder een antwoord te krijgen. Daarom heeft het in de tabel over het aantal gerealiseerde kilometer zelfs vakken moeten leeg laten. Toch komen AWV en het Departement MOW hier vertellen dat ze dat kunnen monitoren en dat ze daarbij een onderscheid kunnen maken tussen BFF en niet-BFF. Ze kunnen zelfs de comfortparameters monitoren.

Het Rekenhof vraagt waarom de minister het budget van het BFF niet geactualiseerd heeft. Het parlement moet nu terugvallen op het cijfer van 752 miljoen euro dat vele jaren oud is. De spreker ging ervan uit dat hij op zijn parlementaire vragen een correct antwoord kreeg, maar blijkbaar is dat niet het geval. Het Rekenhof waarschuwt dat er voor elke parlementaire vraag een afzonderlijke rapportering wordt opgemaakt. De andere sprekers zeggen dan weer dat ze dat nauwgezet monitoren. Hoe kan het parlement in die omstandigheden de evolutie van de fietspaden opvolgen?

Het zou handig zijn om vanuit de vijf rapporten de evolutie van de staat van de fietspaden te kunnen opvolgen. De Fietsbarometer van de provincie Antwerpen valt buiten de scope van de audit. Wil men dat systeem als model gebruiken of gaan AWV en MOW daar een eigen systeem naast zetten? Op basis van de audit krijgt hij de indruk dat er voor de fietspaden van BFF en niet-BFF een probleem is van sturing en coördinatie. Hoe wil men dat in de toekomst aanpakken?

Filip Boelaert heeft een lange presentatie gebracht waarop de parlementsleden on the spot moeten reageren. De tekst was immers niet vooraf beschikbaar. Daarom vraagt hij dat de secretaris-generaal nog eens zou terugkomen naar deze commissie om te antwoorden op de vragen over het Fietsbeleidsplan. Hij hoopt dat de daadwerkelijke uitgaven van het jaar 2017 beschikbaar zullen zijn bij de bespreking van het MIPF 2018-2020. Hij kan niet aanvaarden dat het parlement gegevens krijgt die niet betrouwbaar zijn.

1.2. Tussenkomsst van Lode Ceyssens

Lode Ceyssens betreurt dat hij zijn onontvankelijk verklaarde vraag om uitleg moet stellen in het kader van deze bespreking. Hij weet dat sommige fietsers in deze periode van het jaar de fiets niet gebruiken omwille van de gebrekkige verlichting. In deze periode van het jaar verloopt het woon-werkverkeer immers grotendeels in het donker. De laatste tijd worden er steeds vaker fietspaden gerealiseerd met Vlaamse subsidies waarbij de gemeentebesturen weigeren om fietsverlichting te realiseren. Binnen de Lichtvisie gewestwegen 2017 van het AWW is een hele beslissingsboom uitgetekend rond het aanleggen van fietsverlichting. De eerste vraag is of het fietspad deel uitmaakt van een BFF. De tweede voorwaarde is of het fietspad een kleinstedelijk of stedelijk gebied verbindt met de eerste omliggende bebouwde kom in een bepaalde richting, binnen de tien kilometer vanuit het centrum. Een fietspad dat een verbinding vormt met een regionaal bedrijventerrein komt dus niet in aanmerking voor verlichting. Als het aan de voorwaarden voldoet, maar het ligt in waardevol natuurlijk of ecologisch gebied – in Limburg is dat de helft van het grondgebied – kan er sowieso geen verlichting aangebracht worden tenzij er een specifieke maatstudie wordt gemaakt. Dat is een breuk met het verleden. Vroeger werden de fietspaden langs de gewestwegen wel verlicht. Waarom mogen de gemeenten niet zelf beslissen of ze fietspadverlichting plaatsen. Is dit in overeenstemming met een verkeersveilig en fietsvriendelijk beleid? Waarom wordt de verlichting van de fietsinfrastructuur weggenomen waar die vroeger wel bestond? Is men bereid om de Lichtvisie te herzien voor de fietspaden?

1.3. Tussenkomsst van Martine Fournier

Martine Fournier besluit uit het verslag van het Rekenhof dat er een ommezwaai nodig is in het fietsbeleid en in de mentaliteit. Er is al geruime tijd aandacht voor de fiets. De evoluties kunnen echter sneller verlopen. Er wordt gegoocheld met cijfers. Het Rekenhof stelt dat het fietsgebruik daalt, en de minister zegt het tegenovergestelde. De statistieken van de FOD Economie tonen een stijging aan van het aantal doden en zwaargewonden bij de fietsers. De minister zegt dat die cijfers dalen. Daarover wil ze verduidelijking.

De inspanningen rond de verkeerslichtenregeling bevorderen de doorstroming. Tegelijk zet men in op conflictvrije kruispunten. Men moet echter een duidelijke keuze maken tussen veiligheid en doorstroming, tussen de zwakke weggebruiker en de auto. Bij een eerdere discussie over het conflictvrij maken van kruispunten heeft de minister aangekondigd dat hij dat budget zou verdubbelen naar tien miljoen euro. Hij wil ongeveer 300 kruispunten per jaar aanpakken. Hoe wil hij dat doen? Ze vindt dat men bij de herinrichting van een kruispunt altijd de nadruk moet leggen op de fietsveiligheid.

Het Rekenhof merkt op dat er veel verschillende data bestaan die onvolledig en onduidelijk zijn. De data zijn ook niet op elkaar afgestemd. Wat wil de minister daaraan doen?

Haar fractie vindt dat er veel onduidelijkheid is rond het budget van honderd miljoen euro. Daarom vraagt ze een duidelijk overzicht van de vastleggingen per gemeente en per provincie en over de uiteindelijke realisaties.

Het fietsbeleidsplan kondigt een optimalisatie van de bestaande procedures aan. Welke acties wil de minister op dit vlak ondernemen? Het is belangrijk om de doorlooptijd in te korten.

De parlementsleden beschikken nu over het AWW-meetrapport van 2015. Wat is de evolutie tegenover de vorige jaren?

Wie doet de input in het Geoloket Fiets?

Bij de vierde versnelling van het Fietsbeleidsplan leest ze dat de fietsinvesteringen in eerste instantie bij de hoofdverbindingen gesitueerd moeten worden, in congestiegevoelige regio's. Bij de vijfde versnelling leest ze dat de functionele fietsenstallingen bij de vervoersknooppunten vooral gerealiseerd moeten worden in de GEN-zones en in de Vlaamse ruit. Ook binnen het Pendelfonds wil de minister focussen op congestiegevoelige gebieden. Ook bij de basisbereikbaarheid lijkt men te focussen op grote steden en congestiegevoelige gebieden. Zij roept de minister op om de andere regio's niet te vergeten.

1.4. Tussenkoms van Joris Vandenbroucke

Joris Vandenbroucke denkt dat het verslag van het Rekenhof nog lang gebruikt zal worden. Het biedt een overzicht van het fietsbeleid van de Vlaamse overheid van de afgelopen zeventien jaar. In de periode 1999-2004 is men begonnen met de beste intenties. Er was een plan met duidelijke doelstellingen en er werd een Fietsvademeccum uitgewerkt. Het rapport geeft een ontnuchterende lezing van de manier waarop het fietsbeleid de afgelopen jaren vorm gekregen heeft. De minister sluit zich grotendeels aan bij de analyse van het Rekenhof. Die analyse is een goed begin. De budgettaire middelen zijn altijd beperkt. In dit geval werden de vrijgemaakte middelen zelfs niet allemaal aangewend. Het fietsbeleid is ook een zaak van provincies en van lokale besturen. Het coördineren van al die verschillende partners is blijkbaar een probleem. In de loop van die zeventien jaar heeft men op bepaalde momenten zelfs stappen achteruitgezet. De monitoring is verre van volkomen. De schriftelijke vragen over het BFF worden niet of slechts gedeeltelijk beantwoord, op basis van verouderde gegevens. Welk aandeel van het BFF is er momenteel al gerealiseerd? Wat moet er nog gebeuren? Hoeveel moet dat kosten? Hoeveel werd er al uitgegeven? Voor welke projecten? Over hoeveel kilometer fietspad gaat het?

Op basis van de laatste cijfers in het verslag van het Rekenhof moet hij akkoord gaan met de analyse op pagina 23 dat de fiets vandaag minder gebruikt wordt dan rond 2000. Nochtans zijn er in de loop van de jaren vele honderden miljoenen euro geïnvesteerd in het fietsbeleid. Op deze manier zal het nog vijftig jaar duren vooraleer het mooie plan van zeventien jaar geleden in de realiteit is omgezet. Hoe zou men reageren als het woord fietspad in dit rapport zou vervangen worden door autosnelweg?

Op pagina 65 van zijn verslag repliceert het Rekenhof op het antwoord van de minister. Het vraagt of de minister nog een grondige beleidsevaluatie wil maken over het verband tussen de fietspadinfrastructuur enerzijds en de veiligheid en het fietsgedrag anderzijds.

Hij staat achter de oprichting van organen zoals het Fietsteam, het Fietsberaad en de Fietsraad. Komt men ook tegemoet aan de aanbevelingen rond een nieuwe werkwijze, met bindende afspraken en met een duidelijke aansturing?

Wanneer zal het Geoloket Fiets volledig operationeel zijn in alle provincies? Wanneer kan het parlement schriftelijke vragen stellen aan de minister over de gegevens van dat Geoloket?

1.5. Tussenkomsst van Paul Van Miert

Paul Van Miert vindt het jammer dat het Rekenhof in zijn verslag zo sterk focust op de periode van 1999 tot 2012. Hij denkt dat de uitrol van het nieuwe Fietsbeleidsplan anderhalf jaar geleden wel degelijk voor een omslag heeft gezorgd. Daarbij gaat het niet langer alleen over de infrastructuur. De fiets wordt nu ook neergezet als een modus, met alle daaraan verbonden parameters. Deze keuze zal resultaat opleveren.

De minister heeft al deels geantwoord op de aanbevelingen. Hij beseft het belang van samenwerking tussen de verschillende actoren, zeker voor de uitvoering van de dossiers. Op dat vlak moet men de rol van het Fietsberaad zeker verder uitbouwen.

De minister heeft beloofd dat hij werk zal maken van een duidelijk overzicht van de vastleggingskredieten en van de betalingskredieten. Dat zal de transparantie ten goede komen.

Hij kan niet akkoord gaan met het standpunt van het Rekenhof over het Vademecum Fietsvoorzieningen. Het vademecum is de leidraad, maar men moet daar pragmatisch mee omgaan. Voor de fietsinfrastructuur moet men de lat zo hoog mogelijk leggen, maar men mag een dossier niet blokkeren omwille van een verschil van enkele centimeter.

Voor de verdeling van de middelen tussen het gewest en de gemeenten wordt een 30-70-verhouding gehanteerd. Kan de minister dat duiden?

Het fietsbeleid heeft de steun van het volledige parlement. Ook het geld is er. Toch schort er vaak iets met de uitvoering. De onteigeningen vergen natuurlijk tijd. De dossiers stapelen zich op bij het Aankoopcomité. Kan men een tandje bijsteken door landmeters aan te stellen om mee te gaan onderhandelen?

1.6. Tussenkomsst van Willem-Frederik Schiltz

Willem-Frederik Schiltz acht het niet mogelijk om alle informatie die hier gegeven werd meteen te verwerken. Het rapport van AWW is moeilijk te begrijpen voor niet-ingenieurs.

De kwaliteit van een fietspad bepaalt in belangrijke mate of men de fiets neemt of niet. De focus ligt echter bij meer fietspaden. Beide elementen moeten systematisch tegen elkaar afgewogen worden. Hij stelt vast dat er vandaag nog altijd nieuwe fietspaden worden gelegd die niet conform zijn met het vademecum. Dan gaat het niet over vijf centimeter meer of minder. Het gaat over fietspaden die veel te dicht tegen de rijweg liggen of om betonnen fietspaden. Hij vindt dat het gebruik van asfalt een van de topprioriteiten van een Fietsbeleidsplan zou moeten zijn.

De dramatische ongevallen in Antwerpen hebben tot een grotere bewustwording geleid. De presentatie van MOW gaat in op het streven naar conflictvrije kruispunten. Investeert men ook in groene golven voor fietsers en in sensoren die de lichten doen verspringen wanneer er een fietser aankomt?

Hij stelt vast dat het BFF, dat ambitieus begonnen is, ondertussen gestagneerd is. Hij vindt dat vandaag eigenlijk een nieuw nulpunt zou moeten zijn. Men moet

dus de huidige situatie omschrijven, duidelijk bepalen waar men naartoe wil en wat er nodig is om dat te realiseren. De minister heeft goede beleidsplannen. De opvolging is echter cruciaal. De honderd miljoen euro zijn zeker voorzien, en als de investeringen gedaan worden, zullen ze ook betaald worden. De burger moet echter kunnen zien wat de regering met zijn geld realiseert.

Het is positief dat het Geoloket er komt. Nu moet de werking ervan opgevolgd worden. De pas gelanceerde Fietsbarometer van de provincie Antwerpen is een fantastische tool. Tot op het niveau van de straat kan men zien in welke staat het wegdek is en welke ongevallen er gebeurd zijn. Is dat geen dubbel werk? De provincie heeft blijkbaar een oplossing gevonden voor de input. Het kan goed zijn om van die ervaring te leren. Op dit vlak heeft de provincie zeker haar nut bewezen.

Als dit een nieuw nulpunt is, dan kan men zich laten inspireren door buitenlandse voorbeelden. In Nederland en Denemarken zijn er conflictvrije kruispunten, er is bijna overal asfalt en duidelijke signalisatie en bewegwijzering. Zo kan men aan de fietser laten zien dat hij een volwaardige gebruiker is van de openbare weg.

Voor de verlichting is er een fantastisch plan aangekondigd. Dat was ook dringend nodig. Hij hoopt dat dit plan volledig uitgevoerd wordt.

Als fervent gebruiker van de fiets merkt hij soms heel gevaarlijke toestanden als er aan de openbare weg werken worden uitgevoerd. Betonblokken of tijdelijke verkeersborden worden soms voor de helft op het fietspad geparkeerd. Hij vraagt dat de diensten die blijkbaar een stevige fietscultuur hebben, de nodige aandacht zouden besteden aan fietsveiligheid bij het uitschrijven van bestekken en bij de opvolging van de werven.

De minister vindt dat het Vademecum Fietsvoorzieningen alleen richtinggevend mag zijn. De spreker erkent het belang van een zekere flexibiliteit. Men mag de doelstellingen echter niet uit het oog verliezen. Het vademecum moet zorgen voor een toename van het fietsgebruik en van de fietsveiligheid.

1.7. Tussenkomen van Dirk de Kort

Dirk de Kort stelt vast dat de elektrische fiets steeds meer zijn plaats opeist. Deze relatief dure fietsen worden ook steeds vaker ingezet als bedrijfsfiets. Zo groeit de vraag naar een goed systeem voor registratie en diefstalpreventie, niet alleen bij de gebruikers zelf, maar ook bij leasingmaatschappijen. Naar analogie met de autosector, heeft de fietssector, samen met een aantal stakeholders, een chassisnummer uitgewerkt voor de fiets. Dat registratiesysteem, Velo-Pass, bewijst op verschillende vlakken zijn nut. De garantie, het onderhoud en de reparatie kunnen opgenomen worden in een databank, samen met een foto van de fiets. Dit systeem gaat diefstal en heling tegen en maakt de diefstalaangifte eenvoudiger. Dit project krijgt nu vorm. Er is al een businessplan. Er zijn plannen voor de oprichting van een vzw. Verschillende stakeholders zijn bereid om hieraan mee te werken, bijvoorbeeld de fietsvakhandel, de Fietzersbond, de politiezones, kernsteden en universiteitssteden. De overheden zouden kunnen zorgen voor financiële ondersteuning. Ze zouden ook kunnen participeren aan het overleg. De komende maanden gaan er verschillende platformen van start. Velo-Pass kan een belangrijke rol spelen voor de elektrische fietsen, zowel voor de vrijetijdstoepassingen als voor bedrijfsfietsen en fietsdeel- en fietsstallingsconcepten. Is de minister bereid om Velo-Pass te ondersteunen op Vlaams niveau? Zal hij de lokale besturen stimuleren om de verspreiding van Velo-Pass te ondersteunen? Zo ja, hoe?

2. Repliek van het Rekenhof

Jo Baele zegt dat het Rekenhof de minister had willen feliciteren met zijn aandacht voor de lichtgewonden binnen het Veiligheidsplan 2016. Nu zegt hij echter dat de doden en de zwaargewonden voor hem het belangrijkste zijn. De spreekster benadrukt dat het aantal lichtgewonden zeker een honderdvoud is van het aantal doden. Deze mensen zijn vaak verschillende weken werkonbekwaam, bijvoorbeeld door breuken. Ze vindt het dus eigenaardig dat de minister voorstelt om de ouders gerust te stellen op basis van cijfers over het aantal doden.

Het Rekenhof vraagt dat de minister duidelijk zou aantonen dat hij effectief honderd miljoen euro uitgeeft voor zijn fietsbeleid. Ze kan niet akkoord gaan met de stelling dat het Rekenhof aan politiek doet als het dergelijke uitspraken doet. Het uitvoeren van doelmatigheidsonderzoeken behoort sinds 1998 tot de bevoegdheden van het Rekenhof. Het gaat specifiek over het verband tussen de gespendeerde middelen en de realisatie van bepaalde doelstellingen. Waar zit het geld in de begroting? Waarvoor is het gebruikt? Wat zijn de resultaten?

Hilde Dewicke benadrukt dat het Rekenhof al drie jaar op rij heeft gezegd dat de honderd miljoen euro niet te zien is in de begroting. Vorig jaar is er voor het eerst een transparanter fietsinvesteringsprogramma geweest. Het gaat echter nog altijd alleen om een aankondiging. De middelen van De Werkvennootschap, van EFRO en van het Fietsfonds waren daarin niet opgenomen. Bovendien gaat het niet alleen over BFF, maar over alle fietspaden. Het totaalplan fiets stelde dat er tachtig tot negentig miljoen euro per jaar nodig was voor BFF alleen. Dat cijfer is dus niet gehaald. Dat gaat over wat vastgelegd is, en niet over wat aangekondigd is. Het is dus niet zo eenvoudig. Het Rekenhof zal zeker opvolgen in hoeverre de 100 miljoen van 2017 en de 110 miljoen van 2018 vastgelegd en uitbetaald worden. Ze benadrukt nog dat ze die opvolgingsrapporten opgevraagd heeft ter voorbereiding van deze commissiebespreking. Ze heeft die echter niet gekregen omdat ze nog niet helemaal klaar waren.

Jo Baele merkt op dat de audit van het Rekenhof veel meer tijd geveerd heeft dan gepland. Het was immers moeilijk om aan gegevens te raken. Bovendien was de verstrekte informatie verouderd of onvolledig, zodat het Rekenhof bijkomende gegevens diende op te vragen. Ze stelt vast dat de informatie die werd opgevraagd over de lengte van het BFF nu plots wel terug te vinden is bij VRIND. Ze benadrukt dat het Rekenhof, een controle-instelling ten dienste van het parlement, bevoegd is om die informatie op te vragen. In de toekomst wil ze zeker de informatie krijgen die ze vraagt.

Hilde Dewicke stelt vast dat de gebiedsgebonden investeringen nu 15 percent uitmaken van het totale geplande investeringsbedrag van AWV. Dat is geen vastgelegde verdeelsleutel maar het resultaat van de samentelling van alle gebiedsgebonden investeringen gerelateerd aan het totale geplande investeringsbedrag fietspaden van AWV. In de vorige regeerperiode waren er ook gebiedsgebonden investeringen, in de IFI's. Dan ging het om allerlei beperkte ingrepen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid en voor het structureel onderhoud van fietspaden, bijvoorbeeld het herstellen van de topklaar en van betonplaten. Nu zijn daar diverse andere elementen bijgekomen zoals een percentage van de middelen voor seininstallaties, bodemsanering, archeologie, afstandsbewaking, openbare verlichting en bruginspecties. Het is logisch dat het totale bedrag van de investeringen dan de hoogte ingaat.

Ze is blij dat het aandeel van het fietsgebruik gestegen is tot 16 à 17 percent. Dat zijn gegevens van het onderzoek verplaatsingsgedrag 5.2, over 2016. Naar die cijfers werd er verwezen in de beleidsbrief en in de VRIND-indicatoren. Het

Rekenhof heeft die cijfers echter niet gekregen van het MOW omdat er nog bepaalde analyses op uitgevoerd moesten worden.

3. Repliek van de minister

Minister *Ben Weyts* ontkent dat hij zich geïrriteerd voelt door deze rapportering. Hij is het niet eens met de analyse dat de verkeersveiligheid voor fietsers afgenomen is. Op basis van de meest recente gegevens kan men immers een meer bemoedigend verhaal vertellen, zowel over de investeringen als over het fietsgebruik en de veiligheid. Alleen het aantal lichtgewonden is gestegen. Het Rekenhof maakt abstractie van de daling van het aantal doden en zwaargewonden tussen 1999 en 2016. Het aantal lichtgewonden is sterk gerelateerd met het fietsgebruik. Vaak zijn er geen derden betrokken bij het ongeval. De fietser komt ten val of rijdt ergens tegen.

Jo Baele van het Rekenhof repliceert dat dergelijke ongevallen misschien te maken hebben met de staat van de weg of met de verlichting. Die cijfers tellen wel mee in de statistieken.

Ben Weyts stelt vast dat het Rekenhof suggereert om de relatie te onderzoeken tussen de infrastructuur enerzijds en het fietsgebruik en de verkeersveiligheid anderzijds. Hij heeft net aangekondigd dat hij dat effectief doet. Vanaf 2018 wordt er een nieuw telsysteem uitgewerkt, bovenop de globale telmethodes die nu gebruikt worden. Binnen het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid is men momenteel volop aan het werken rond de relatie tussen infrastructuur en verkeersveiligheid. Daarbij baseert men zich natuurlijk ook op de informatie van het Geoloket. De input van de data in dat Geoloket gebeurt trouwens door de provincies en door de gemeenten.

Eigenlijk wordt het budget van het BFF geactualiseerd via de geïntegreerde begroting. Daarbij gaat de minister ook aanduiden wat er besteed wordt aan het BFF en wat daarbuiten valt.

De discussie over het verplaatsingsgedrag is enigszins uitgeklaard. Het Rekenhof baseerde zich blijkbaar niet op de meest recente beschikbare gegevens. Binnen het BFF gaat het om 30 percent gewestwegen en 70 percent gemeentewegen. Hij denkt wel dat de cijfers van de jaagpaden daarin niet verwerkt zijn. De verhouding kan ook 40/60 zijn. Daarover bestaat nog wat discussie.

De lichtvisie heeft betrekking op de wegen voor gemotoriseerd verkeer en op de fietspaden. Deze visie is het resultaat van een intern overleg binnen AWV en van een breed consultatietraject. Voor de fietsinfrastructuur was er ook overleg met het Fietsberaad, met de Fietsersbond en met de Vlaamse fietsmanager. Het was de bedoeling om een uniform kader uit te werken dat op de hele gewestelijke weginfrastructuur van toepassing kan zijn. Het uitgangspunt is dat er verlichting wordt aangebracht op plaatsen zonder wegverlichting, dat de fietsverbinding deel uitmaakt van het BFF en dat het gaat om een verbinding met potentieel. Deze leidraad wordt ook gehanteerd bij samenwerkingsovereenkomsten waar de gemeenten als bouwheer optreden langs de gewestwegen. Voor de gemeentewegen is dat niet bindend. Het plaatsen van fietsverlichting wordt gesubsidieerd in het kader van het Fietsfonds. Zowel voor de nieuwe fietsinfrastructuur als voor de bestaande fietsinfrastructuur die wordt aangepast gaat de minister altijd uit van het principe dat de veiligheid op de eerste plaats komt.

Over Velo-Pass is er al overleg geweest tussen TRAXIO, Fietsberaad en VVSG. Dat voorstel moet echter nog verder uitgewerkt worden. Er zijn nog geen concrete engagementen. TRAXIO is wel uitgenodigd om dat concept voor te

stellen op de Fietsraad van januari 2018. Op basis daarvan wil men verdere stappen zetten naar besluitvorming.

De kruispunten worden sinds kort systematisch aangepakt op alle Vlaamse gewestwegen. Hij streeft maximaal naar conflictvrije kruispunten. Op de Vlaamse gewestwegen zijn er 1650 verkeerslichtengeregelde kruispunten. Daarvan zijn er nu 1066 conflictvrij. In de conflictvrijheid zijn er echter verschillende gradaties. Er kan een aparte groenfase zijn voor rechts afslaand verkeer, voor links afslaand verkeer of voor allebei. Veertig percent van die kruispunten heeft dus nog geen enkele vorm van conflictvrijheid. Vroeger werden kruispunten aangepakt op vraag van de lokale besturen. Nu probeert de overheid meer proactief te werk te gaan. Men wacht bijvoorbeeld niet meer op verontrustende ongevallencijfers. Bij het conflictvrij maken van een kruispunt spelen diverse elementen een rol, bijvoorbeeld de beschikbare ruimte om te voorzien in voorsorteer- en afslagstroken, de verkeersintensiteit en de capaciteit van het kruispunt. Het realiseren van een conflictvrij kruispunt gaat in de praktijk vaak ten koste van de doorstroming. Op een conflictvrij kruispunt heeft elke verkeersstroom een aparte groenfase. Ondertussen heeft al de rest rood. De wachttijden nemen dus toe. Hij kiest altijd in eerste orde voor de veiligheid en in tweede orde voor de doorstroming. Als men het kruispunt niet volledig conflictvrij kan maken, dan probeert men te werken met een fietsopstelstrook die de fietsers toelaat om plaats te nemen vóór het gemotoriseerde verkeer. Zo zijn ze veel duidelijker zichtbaar. Andere mogelijkheden zijn: alleen het links afslaan conflictvrij maken of het fietsersgroen tegelijk beëindigen met het voetgangersgroen. Men kan ook een aparte fase op aanvraag inbouwen. Dan krijgen de fietsers en de voetgangers tegelijk groen. Men kan ook gebruikmaken van oranje-gele knipperlichten.

Vorig jaar is er een actieplan gestart rond slimme verkeerslichten. Jaarlijks wil minister Weyts 300 tot 350 verkeerslichtengeregelde kruispunten aanpakken. Daarvoor heeft hij extra middelen uitgetrokken. In totaal gaat het nu om tien miljoen euro.

Hij engageert zich voor de vastlegging van honderd miljoen euro aan investeringen. Telkens wordt er een bedrag en een timing vastgelegd. Er zit echter tijd tussen de vastlegging en de realisatie. De effectieve realisaties zijn het gevolg van vastleggingen door vorige ministers. Politiek en begrotingstechnisch is er geen andere werkwijze. Voor 2017 heeft hij inderdaad honderd miljoen euro beloofd. Het Rekenhof zegt dat dat bedrag niet gerealiseerd wordt. Het jaar is echter nog niet voorbij. *Hilde Dewicke* van het Rekenhof zegt dat die opmerking betrekking had op 2016. Minister *Ben Weyts* antwoordt dat die belofte betrekking had op 2017 en niet op 2016. *Hilde Dewicke* merkt op dat die ambitie niet nieuw is. Minister *Ben Weyts* zegt dat die ambitie voor hem wel nieuw is. Voor 2017 mag men hem daarop afrekenen.

De discussie over het Pendelfonds werd al gevoerd in het kader van de beleidsbrief. De congestiegevoeligheid is een belangrijk element. Niet-congestiegevoelige gebieden mogen een dossier indienen, maar de dossiers uit congestiegevoelige gebieden krijgen voorrang.

Bij de aanleg van fietspaden dient men bij voorkeur te kiezen voor asfalt. Het gebruik van beton is echter niet in strijd met het vademecum. In sommige gevallen is beton zelfs beter, namelijk als het gaat over stukken waar veel vrachtwagens over rijden, of als er veel bomen in de buurt staan met sterke wortels. Als er een subsidie wordt toegekend, dan moet men zich conformeren aan de eisen van het vademecum. Geval per geval zijn er wel afwijkingen mogelijk. Het vademecum is echter niet van toepassing op fietspaden langs gemeentewegen.

Een van de problemen met onteigeningen is de overbelasting van de cel Vastgoedtransacties. Hij heeft er bij de administratie op aangedrongen om daarvoor ook private schatters in te schakelen. Op de juridische procedures heeft hij natuurlijk geen vat. In de praktijk lukt het immers niet altijd om consensueel te onteigenen. Het aanleggen van fietsinfrastructuur vergt veel onteigeningen. Een groot deel van de middelen wordt daarvoor gebruikt. De te onteigenen grond, langs de gewestweg, is immers vaak bouwgrond.

4. Antwoorden van Filip Boelaert

Filip Boelaert antwoordt dat de gegevens van de Fietsbarometer bruikbaar zijn voor het Geoloket Fiets. Het Geoloket is op dit moment operationeel, maar men moet nog een toegang aanvragen. Het is de bedoeling om dat mettertijd open te stellen, maar het is nog niet duidelijk wanneer.

De presentatie heeft hij pas deze middag afgewerkt. Hij kon ze dus niet eerder bezorgen. De rode draad van de presentatie is dat de administratie onmiddellijk aan de slag gegaan is met de aanbevelingen van het Rekenhof. Vragen die verder gaan dan de grote lijnen, moeten worden beantwoord door technici.

Voor de vragen over de doorlooptijd sluit hij zich aan bij het antwoord van de minister. De administratie zou moeten onderzoeken hoe ze de doorlooptijd kan versnellen.

5. Antwoorden van Tom Roelants

Tom Roelants beseft dat er een tegenstrijdigheid lijkt te zijn tussen de aanwezigheid van exacte cijfers in de rapporten van zijn agentschap en de opmerking van het Rekenhof over ontbrekende cijfers. Het agentschap probeert het wegnemen in zijn geheel op te meten en de toestand ervan op te volgen. Hij zal die cijfers bezorgen. Het volgende meetrapport zal ook een terugblik naar de voorbije jaren bevatten. Het Rekenhof heeft gevraagd wat er effectief uitgegeven was voor fietspaden, bijvoorbeeld in 2003. De programma's bevatten echter alleen de geplande uitgaven. In 2009 is de Vlaamse overheid echter overgestapt naar een nieuw financieel systeem. Het is niet zo evident om gedetailleerde gegevens te vinden voor 2002. Het is ook niet evident om in 2016 te antwoorden op een vraag over verbeteringen aan fietspaden in een bepaalde regio in 2002. Dat vergt opzoekingswerk in de archieven. Dat is binnen het opgegeven tijdsbestek niet altijd mogelijk geweest.

Hij tilt vrij zwaar aan de suggestie dat de administratie niet altijd een correct antwoord zou geven op de parlementaire vragen. Het is echter niet altijd eenvoudig om antwoorden te geven. De vraag is soms heel specifiek. Soms vraagt men alleen naar de prijs van het wegdek, een andere keer gaat het over de volledige kostprijs, inclusief de studiekosten en de onteigeningen.

Hij zal rekening houden met de opmerking van Willem-Frederik Schiltz over werven en werken. Ook in het kader van Minder Hinder probeert men daaraan aandacht te besteden.

6. Verdere replieken

Hilde Dewicke heeft de parlementsleden vooral willen waarschuwen dat men uit de antwoorden op parlementaire vragen moeilijk conclusies kan trekken. Het Rekenhof heeft vooral willen voorkomen dat men zou concluderen dat de aanleg van een kilometer fietspad nu maar half zoveel kost als vijftien jaar geleden.

Willem-Frederik Schiltz denkt dat er vandaag meer fietsers zijn, zeker in de steden, al wordt dat niet door alle studies bevestigd. Hij betwijfelt echter of de fietsveiligheid erop vooruitgegaan is. Het is ook niet mogelijk om deze problematiek zo snel op te lossen. Men moet zorgen voor gemakkelijk valideerbare ongevallencijfers. Op dit ogenblik leiden die cijfers tot grote discussies. Bij de dodelijke fietsongevallen ziet hij nauwelijks een verbetering. Het aantal letselongevallen is duidelijk toegenomen. Het is dus zeker verantwoord om jaarlijks honderd miljoen euro uit te trekken voor de realisatie van betere fietsinfrastructuur. Misschien moet men die cijfers laten valideren door een of ander instituut.

Ben Weyts betwist dat er discussie is over de cijfers. Het Rekenhof zegt zelf: "Hoewel het aantal dodelijke en zwaargewonde fietsslachtoffers tussen 1999 en 2016 daalde, steeg het aantal lichtgewonde met 35 percent.". Daaruit concludeert men dat de veiligheid van de fietsers erop achteruitgaat. Hij vindt die conclusie niet correct. De toename van het aantal lichtgewonden hangt vooral samen met de toename van het aantal fietsers. Het aantal doden en zwaargewonden is over heel die periode fors gedaald. Dat is een andere manier om over die situatie te praten.

Willem-Frederik Schiltz begrijpt dat de minister meer belang hecht aan de doden en de zwaargewonden. Hij heeft echter de indruk dat het aantal doden en zwaargewonden niet significant gedaald is. De fietsveiligheid is er dus zeker niet dramatisch op vooruitgegaan sinds 1999.

Hilde Dewicke stelt dat er in 1999 6357 fietsslachtoffers waren. In 2016 waren dat er 8080. Dan gaat het over de doden, tot dertig dagen na het ongeval, over de zwaargewonden en over de lichtgewonden. Ze is blij dat het aantal doden tenminste gedaald is. Het aantal zwaargewonden blijft nagenoeg status quo, maar het aantal lichtgewonden is sterk gestegen. Dan is er nog de onderregistratie, maar die is er altijd.

Lies JANS,
voorzitter

Martine FOURNIER,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BBB	Beter Bestuurlijk Beleid
BFF	bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk
BIVV	Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid
DVW	De Vlaamse Waterweg
EFRO	Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling
FFEU	Financieringsfonds voor Schuldafbouw en Eenmalige Investeringsuitgaven (= FEU)
FOD	Federale Overheidsdienst
GBC	gemeentelijke begeleidingscommissie
GEN	Gewestelijk Expresnet
GIP	geïntegreerd investeringsprogramma
GIS	geografisch informatiesysteem
IFI	integraal fietsinvesteringsprogramma
MDK	Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust
MIPF	Meerjareninvesteringsprogramma Fiets
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse overheid)
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
OBA	objectieve behoeftenanalyse
OVG	onderzoek verplaatsingsgedrag
RMC	Regionale Mobiliteitscommissie
TLV	Transport en Logistiek Vlaanderen
Voka	Vlaams netwerk van ondernemingen
VRIND	Vlaamse Regionale Indicatoren
VSV	Vlaamse Stichting Verkeerskunde
VVSG	Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten
vzw	vereniging zonder winstoogmerk
W&Z	Waterwegen en Zeekanaal