

37-E (2021-2022) – Nr. 2
ingediend op 4 oktober 2022 (2022-2023)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Annick Lambrecht

over het verslag

van het Rekenhof

over de aanpak van gevaarlijke punten
voor een betere verkeersveiligheid

Documenten in het dossier:

37-E (2021-2022) – Nr. 1: Verslag van het Rekenhof

Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:

Voorzitter: Bart Claes.

Vaste leden:

Annick De Ridder, Maarten De Veuster, Bert Maertens, Marius Meremans, Rita Moors;

Bart Claes, Carmen Ryheul, Wim Verheyden;

Martine Fournier, Sofie Mertens;

Marino Keulen, Mercedes Van Volcem;

Imade Annouri, Stijn Bex;

Els Robeyns.

Plaatsvervangers:

Arnout Coel, Koen Daniëls, Inez De Coninck, Axel Ronse, Paul Van Miert;

Roosmarijn Beckers, Johan Deckmyn, Leo Pieters;

Karin Brouwers, Joke Schauvliege;

Els Ampe, Stephanie D'Hose;

Björn Rzoska, Jeremie Vaneeckhout;

Annick Lambrecht.

Toegevoegde leden:

Jos D'Haese.

INHOUD

1. Toelichting door het Rekenhof	4
1.1. Inleiding	4
1.2. Situering	4
1.3. Historisch programma gevaarlijke punten.....	5
1.4. Monitoring en evaluatie historisch programma	6
1.5. Dynamische werking gevaarlijke punten.....	6
1.6. Algemene conclusies.....	8
1.7. Aanbevelingen	9
2. Toelichting door het Departement MOW en AWV	9
2.1. Toelichting door Filip Boelaert	9
2.2. Toelichting door Tom Roelants	12
3. Reactie van minister Lydia Peeters	14
4. Vragen en opmerkingen van de leden	15
4.1. Marino Keulen.....	15
4.2. Annick Lambrecht	15
4.3. Rita Moors.....	16
4.4. Sofie Mertens	18
4.5. Wim Verheyden	19
4.6. Stijn Bex.....	22
5. Antwoorden van het Rekenhof	24
6. Antwoorden van het Departement MOW en AWV	25
7. Antwoorden van minister Lydia Peeters.....	28
8. Bijkomende vragen en opmerkingen.....	30
8.1. Stijn Bex.....	30
8.2. Annick Lambrecht	31
9. Bijkomende antwoorden van het Rekenhof.....	31
10. Bijkomende antwoorden van minister Lydia Peeters	32
11. Slotreplieken	32
11.1. Marino Keulen.....	32
11.2. Annick Lambrecht.....	33
11.3. Stijn Bex	33
Gebruikte afkortingen	34
Bijlagen: zie dossierpagina op www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 30 juni 2022 het verslag van het Rekenhof over de aanpak van gevaarlijke punten voor een betere verkeersveiligheid (*Parl.St.* VI.Parl. 2021-22, nr. 37-E/1).

Het verslag van het Rekenhof werd toegelicht door Hilde Dewicke, eerste auditeur bij het Rekenhof, en Marie-Sophie Callens, adjunct-auditeur bij het Rekenhof. De toelichting door het Departement MOW en AWV werd gegeven door Filip Boelaert, secretaris-generaal Departement Mobiliteit en Openbare Werken, en Tom Roelants, administrateur-generaal Agentschap Wegen en Verkeer. Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, antwoordde namens de Vlaamse Regering op de opmerkingen van het Rekenhof.

De sprekers maakten voor de toelichting gebruik van een presentatie die terug te vinden is op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

1. Toelichting door het Rekenhof

1.1. Inleiding

Mevrouw *Hilde Dewicke* zegt dat gevaarlijke punten al enkele decennia een belangrijk aandachtspunt zijn binnen het Departement MOW. Zo was er in 2002 de beslissing om achthonderd gevaarlijke punten op vijf jaar tijd met 500 miljoen euro af te werken. In 2011 heeft het Rekenhof daarover een audit gepubliceerd (*Parl.St.* VI.Parl. 2010-11, nr. 37-J/1). Op dat ogenblik stonden er nog 273 punten open en werd de kost voor het volledige programma geschat op 900 miljoen euro. De bespreking van het verslag van het Rekenhof in de commissie (*Parl.St.* VI.Parl. 2010-11, nr. 37-J/2) heeft geleid tot een resolutie van het Vlaams Parlement (*Parl.St.* VI.Parl. 2010-11, nr. 1106/2).

In die resolutie werd er aangedrongen op de opvolging van de Rekenhofaanbevelingen en de afwerking van het gevaarlijkepuntenprogramma. Verder vroeg men een zesmaandelijks rapportering aan het Vlaams Parlement over de stand van zaken en meer algemeen vroeg men om blijvend in te zetten op het verkeersveiliger maken van het wegennet. In 2018 is MOW gestart met de dynamische werking.

De voorliggende audit vertrekt van drie onderzoeksvragen. Is het historische programma volledig afgewerkt en is er zicht op de totale kosten van het programma? Heeft de Vlaamse overheid voldoende en transparant geëvalueerd in welke mate het programma gevaarlijke punten bijdroeg tot een verhoogde verkeersveiligheid? Is de huidige aanpak van de gevaarlijke punten op afdoende wijze onderbouwd en georganiseerd? Ter illustratie van de bevindingen werd er een casestudie over de gevaarlijke punten op de A12 opgenomen in het verslag.

1.2. Situering

1.2.1. Verkeersveiligheidsdoelstellingen en verkeersongevallen

Vervolgens gaat de spreker eerst in op de bredere context van het verkeersveiligheidsbeleid. Verkeersveiligheid en bereikbaarheid zijn de prioritaire doelstellingen uit het Mobiliteitsplan Vlaanderen 2001-2003. Daarnaast zijn er nog specifieke beleidsplannen gekomen voor verkeersveiligheid in 2007, 2016 en 2021. In al deze beleidsplannen was de Vision Zero het streefdoel op lange termijn, maar er werden ook tussentijdse doelstellingen voor verkeersveiligheid gesteld, uitgedrukt in het aantal slachtoffers. Hilde Dewicke toont een figuur (zie slide 5 van de presentatie) met de doelstellingen: 375 slachtoffers in 2010, 250 in 2015, 200 in 2020, 133 in 2030 en nul tegen 2050. Er zijn ook aanvullende doelstellingen voor zwaargewonden en ook aanvullende doelstellingen voor specifieke categorieën. Die cijfers zijn terug te vinden

in het verslag van het Rekenhof. Alle doelstellingen zijn in lijn met de Europese doelstellingen en SDG's: een halvering tegen 2030 van het aantal verkeersslachtoffers.

Slide 6 toont een figuur waarop te zien is dat het aantal verkeersslachtoffers, zowel doden als zwaargewonden, aanzienlijk gedaald is tussen 2000 en 2020. In 2000 waren er nog 871 doden, in 2020 nog 254. Jammer genoeg tonen de recente cijfers van eind juni 2022 van Statbel een verhoging aan. Zo waren er 310 verkeersdoden in 2021. Voor de zwaargewonden is de situatie vergelijkbaar: een heel sterke daling in 2020 ten aanzien van 2000, maar in 2021 weer een verhoging.

Ook de maatschappelijke kost van verkeersongevallen werd in kaart gebracht. Daarvoor werd gesteund op een studie van Vias institute die zelf verder gaat op Europese studies. Voor 2000 bedraagt de maatschappelijke kost 8,6 miljard euro, in 2020 was die gedaald naar een geschatte kost van 5,4 miljard euro. Voor de volledige periode van 2000 tot 2020 gaat het om 158 miljard euro.

1.2.2. *Verkeersveiligheidsbeleid*

In de verkeersveiligheidsplannen werden niet alleen doelstellingen opgenomen, maar ook maatregelen om die doelstellingen te bereiken. De maatregelenpakketten zijn opgebouwd rond de zogenaamde vijf E's: infrastructuur, handhaving, educatie en sensibilisering, evaluatie en engagement. Algemeen wordt binnen het beleidsdomein MOW het belang van evidencebased beleid benadrukt, maar toch kwamen de verkeersveiligheidsplannen tot stand zonder evaluatie van de voorgaande. Nogtans kon men tot 2016 daarvoor rekenen op het Steunpunt Verkeersveiligheid. Daarna kon dat via de onderzoeksagenda die in de verkeersveiligheidsplannen van 2016 en 2021 zijn opgenomen. Maar de onderzoeksagenda van het Verkeersveiligheidsplan 2016 werd pas in 2019 opgesteld en er werden maar een beperkt aantal onderzoeken uitgevoerd. Voor 2021 is er ondertussen een shortlist goedgekeurd maar is het niet duidelijk welke studies op korte termijn zullen uitgevoerd worden.

De aanpak van gevaarlijke punten valt onder de E van engineering. Dat is een reactieve manier van gevaarlijke punten aanpakken. Maar AWV of het beleidsdomein MOW in het algemeen zet ook sterk in op proactieve maatregelen. Zo zijn er verschillende vademecums, onder meer voor vergevingsgezinde wegen. Daarnaast zijn er verkeersveiligheidsaudits en -inspecties, trajectcontroles enzovoort. Recenter zijn er de proeftuinen van MIA die ongevallen proberen te detecteren op conflict-niveau in plaats van op ongevals-niveau, dus voordat de ongevallen zich voordoen.

1.2.3. *Governance van het verkeersveiligheidsbeleid*

In 2014 werd het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid opgericht met vier werkkamers rond infrastructuur, educatie en sensibilisering, handhaving en evaluatie. Die structuur werkte niet optimaal en was vanaf 2018 zelfs niet meer operationeel. In 2021 heeft minister Lydia Peeters een nieuwe structuur op poten gezet: de Alliantie Veilig Onderweg. Hieraan werd een nieuwe beleidsvisie gekoppeld: Mobiliteit Innovatief Aanpakken. Binnen die nieuwe structuur heeft het Departement MOW de regie en staat AWV in voor de beleidsuitvoering. AWV is niet langer betrokken bij beleidsvoorbereiding en -evaluatie. De nieuwe structuur werkt ook met een taskforce waarin verkeersveiligheidsexperten en mobiliteitsdeskundigen vertegenwoordigd zijn. Voor het Rekenhof lijkt de nieuwe structuur zeer beloftevol maar deze is nog te recent om er nu al uitspraken over te kunnen doen.

1.3. *Historisch programma gevaarlijke punten*

De eerste onderzoeksvraag handelt over de afwerking en kostprijs van het historische programma. Van de 809 projecten waren er 786 afgewerkt eind 2021 (zie slide 9). Ondertussen is dat aantal nog gedaald: er resten nog zeventien projecten. De afronding

van het historische programma is gepland voor eind 2024. Van die 809 projecten zijn er 199, een kwart, aangepakt via een kleine ingreep. Het Rekenhof heeft geen zicht op de exacte kostprijs, maar de raming bedraagt minstens 975 miljoen euro. Er is ook geen zicht op de kostenbeheersing.

1.4. Monitoring en evaluatie historisch programma

De tweede onderzoeksvraag ging over de evaluatie van het historische programma en de bijdrage ervan aan meer verkeersveiligheid. Het Rekenhof stelde vast dat er binnen het historische programma slechts een zeer beperkte monitoring was. Die was er enkel tussen 2007 en 2013 en ging ook niet over alle aangepakte gevaarlijke punten: de kleine ingrepen waren uitgesloten. Bijgevolg is er geen mogelijkheid om de evolutie van alle gevaarlijke punten in kaart te brengen. Hilde Dewicke verduidelijkt dat voor de monitoring de prioriteitscore bij de start van het gevaarlijkepuntenprogramma werd vergeleken met de prioriteitscore na aanpak.

Voor de voorliggende audit werd aan het Departement MOW gevraagd om de ongevallenscores te krijgen van alle projecten die al waren afgewerkt. Het Rekenhof vergeleek dit met de prioriteitscore bij de start. Op die manier werden 711 punten vergeleken. De reductie van de prioriteitscores was zeer aanzienlijk, namelijk meer dan 76%. Deze analyse van het Rekenhof is een ruwe vergelijking van de data en geen wetenschappelijke analyse.

Naast de monitoring was er ook één effectevaluatie in 2011, waar ook de kleine ingrepen niet waren inbegrepen. Ook daar werd vastgesteld dat er een belangrijk positief effect was. Een aanbeveling uit die effectevaluatie luidde dat er best nog een verdere evaluatie zou komen en dat zeker de typeoplossingen zouden worden onderzocht. Dat is nog niet gebeurd en is ook niet gepland.

Wat zijn de 'lessons learned' van het historische programma? Ten eerste blijkt dat inzetten op gevaarlijke punten helpt. De tweede belangrijke positieve les is dat de kennis en de ervaring die in de leidraad van TV3V werd neergeschreven als basis diende voor het vademecum van AWW over veilige wegen en kruispunten en andere vademecums. Een minder positieve les was dat het soms erg lang duurt voordat gevaarlijke punten worden aangepakt. Sommige punten zijn na twintig jaar nog niet grondig aangepakt. De mogelijkheid om te werken met zogenaamde quick wins werd ingevoerd zodat er verbeteringen kunnen gebeuren op korte termijn. Dat komt later nog aan bod bij de volgende onderzoeksvraag over de dynamische werking. Een laatste les is dat ondersteuning en beroep op externen absoluut noodzakelijk blijft. Maar de formule van gedelegeerd bouwheerschap is niet voor herhaling vatbaar omdat de afstand tussen de studiebureaus en AWW nogal groot is. De samenwerking met externen kan beter in huis gebeuren.

1.5. Dynamische werking gevaarlijke punten

1.5.1. *Ontstaan en opmaak van de dynamische lijst*

Marie-Sophie Callens zegt dat de derde onderzoeksvraag was of de huidige aanpak van de gevaarlijke punten op afdoende wijze onderbouwd en georganiseerd is. Na de start van het historische programma werden er ook af en toe andere punten afgewerkt via de reguliere werking. Maar dat werd niet op een systematische manier gedaan. In het Verkeersveiligheidsplan van 2016 werd een maatregel opgenomen over het aanpakken van gevaarlijke punten en wegsegmenten. Er werden weinig concrete doelstellingen aan gekoppeld zoals hoeveel gevaarlijke punten men jaarlijks zou aanpakken. Ook de werking werd niet concreet uitgelegd. Vanaf 2018 werd gewerkt met een jaarlijkse dynamische lijst die een momentopname geeft van de gevaarlijke punten op dat moment in Vlaanderen.

Er werd gekozen om sneller punten aan te pakken, de quick wins. Dat betekent dat men soms eerst een gevaarlijk punt aanpakte met een quick win om dan later de infrastructurele ingreep te doen, een dubbele aanpak dus. Er is echter weinig wetenschappelijk bewijs. Er werd geen onderzoek rond gevoerd. Op de laatste beschikbare dynamische lijst uit 2021 staan 313 gevaarlijke punten. Dat zijn 101 nieuwe gevaarlijke punten en dus 212 punten waren reeds gedetecteerd op één van de vorige lijsten. In 2021 was een derde van die punten al in uitvoering of uitgevoerd. Een derde van de punten had dus een dubbele status.

Het Rekenhof stelde vast dat het opmaakproces voor deze jaarlijkse dynamische lijst geoptimaliseerd kan worden. De lijst wordt opgemaakt door het Departement MOW, dat jaarlijks de cijfers en ongevallenstatistieken krijgt, de punten lokaliseert en een prioriteitscore toekent. Daarna gaat deze lijst naar AWV die de gegevens opnieuw inbrengt in het eigen systeem voor de interne monitoring en opvolging. Pas daarna wordt de lijst gepubliceerd.

1.5.2. Monitoring en opvolging van de dynamische lijst

Het Rekenhof stelde vast dat er weinig tot geen transparantie is over de opvolging van deze dynamische werking. Jaarlijks wordt er een lijst op de website gepubliceerd maar verdwijnt de lijst van het voorgaande jaar. Ook is de informatie op de lijst vrij beperkt.

AWV volgt met een interne opvolglijst alle punten die ooit gedetecteerd werden op. Het houdt daar ook verschillende indicatoren bij over die gevaarlijke punten, onder andere lokalisatie, identificatie, maar ook de status, het soort aanpak. Dat werd oorspronkelijk gedaan in een Google Sheetsdocument. Sinds de zomer van 2021 worden de knelpunten opgevolgd in een nieuwe applicatie KIM. Deze applicatie was nog in volle ontwikkeling tijdens de audit waardoor het Rekenhof hierover geen verdere uitspraken kan doen.

De laatste update van data van alle gedetecteerde punten die het Rekenhof ontving dateert van oktober 2021. Daaruit blijkt dat in vier jaar tijd 580 unieke gevaarlijke punten werden gedetecteerd. 45% ervan komt eenmalig voor op een dynamische lijst en 55% is hardnekkig en komt twee keer of meer op de lijst voor. 11% komt elk jaar opnieuw voor.

232 van die 580 punten (40%) waren in uitvoering of uitgevoerd in 2021. Door deze dubbele status kan men niet nagaan of een punt nu effectief helemaal is uitgevoerd. Het Rekenhof is daarvoor moeten terugvallen op de data tot november 2020. Daaruit blijkt dat 125 van de toen 480 gevaarlijke punten volledig uitgevoerd waren. 26% van die 580 punten kwam ook voor in het historische programma.

Vervolgens gaat Marie-Sophie Callens dieper in op de knelpunten van de monitoring en opvolging. Ten eerste zijn de opvolgingsstatussen redelijk beperkt. Er was soms weinig informatie te vinden. Ook de dubbele statussen zijn redelijk problematisch omdat men niet kan uitfilteren hoeveel punten er reeds afgewerkt zijn. Ook een dubbele aanpak kan men niet vaststellen. Het Rekenhof vindt dat dit beter in kaart moet worden gebracht zodat een betere opvolging mogelijk is.

Ten tweede zijn er weinig analyses gebeurd over de dynamische werking. Tot voor de audit ging men ervan uit dat als een punt niet meer voorkwam op de dynamische lijst dit in orde was. Dat punt werd niet langer als gevaarlijk beschouwd, terwijl het noodzakelijk is om de prioriteitscores van alle punten die ooit gedetecteerd werden, blijvend op te volgen. Zo kan men zien hoeveel die prioriteitscores gedaald zijn.

Ten derde is er weinig duidelijkheid over de prioritering. Er zijn verschillende theoretische prioriteringen over welke punten eerst moeten aangepakt worden. Maar het

is onduidelijk om deze vast te stellen in de praktijk. Verder wordt de dynamische werking niet echt dynamisch opgevolgd. Namelijk alle punten worden opgevolgd en zullen ook in de toekomst aangepakt worden waardoor men deels de dynamische werking verliest.

In het Verkeersveiligheidsplan van 2016 was er een evaluatie voorzien van elk punt na aanpak. Dat is tot op heden niet uitgevoerd en er is ook geen enkele evaluatie voorzien.

1.5.3. *Budget en conclusie van de dynamische werking*

Het budget voor de dynamische werking komt uit verschillende bronnen. Er is het VIF, het Verkeersveiligheidsfonds, het FFEU en er zijn ook relancemiddelen. Dat zijn veel verschillende bronnen. Quick wins worden meestal uitgevoerd door middel van raamcontracten. De grotere infrastructuurwerken zijn terug te vinden in het GIP. Maar voor het GIP gaat het om voorziene middelen, maar het zegt niets over de realisatiekosten. Tijdens een eerdere commissievergadering op 28 oktober 2021 (*Vragen om uitleg*. VI.Parl. 2021-22, nr. 471 en 477) werd gesteld dat voor de verkeersveiligheidsinfrastructuur in totaal 166 miljoen euro was voorzien in de periode 2018-2020. Dat is ruimer dan alleen de gevaarlijke punten. Volgens de vastleggingen die werden doorgegeven door AWV gaat het in totaal om 117 miljoen euro, waarbij er nog een aandeel van de historische lijst was van 25 miljoen euro. In totaal kan men de kostprijs voor de dynamische werking schatten op 92,1 miljoen euro.

Het Rekenhof concludeert voor deze derde onderzoeksvraag dat de huidige aanpak niet op afdoende wijze onderbouwd is en dat ook de organisatie ervan nog beter kan.

1.6. Algemene conclusies

Vervolgens komt de spreker tot de algemene conclusies. Verkeersveiligheid is een topprioriteit voor de Vlaamse overheid. Het zal noodzakelijk zijn om daar ten volle op in te zetten om Vision Zero te kunnen behalen. Natuurlijk is verkeersveiligheidsbeleid veel breder dan enkel de gevaarlijke punten die werden onderzocht. Alleen een geïntegreerde aanpak met de vijf E's zal werken. Evidencebased beleid wordt sterk onderschreven, maar wordt nog onvoldoende in praktijk gebracht.

Voor het historische programma was er slechts een beperkte monitoring en slechts één evaluatie. Die evaluatie gebeurde op basis van een beperkt aantal gevaarlijke punten omdat ze toen nog niet ver genoeg aangepakt waren. De beperkte analyses zijn wel positief. Gevaarlijke punten door infrastructuurwerken wegwerken helpt zeker, maar er is nog veel te weinig onderzoek naar welke typeoplossingen en welke verschillende soorten ingrepen nodig zijn.

In 2018 is men overgegaan tot de dynamische werking waarbij men vooral wil inzetten op quick wins. Uit het onderzoek van het Rekenhof bleek dat die dynamische werking nog onvoldoende benut wordt en dat er zeer weinig transparantie is voor de monitoring en de opvolging van de gevaarlijke punten. KIM heeft potentieel voor verbetering, maar het Rekenhof kon dit niet onderzoeken.

De exacte kostprijs van het historische programma is niet gekend, maar wordt geraamd op ongeveer 1 miljard euro. Voor de dynamische lijst is er nog minder duidelijkheid over de kosten en is de transparantie zeer beperkt. Het Rekenhof betreurt dit omdat er hierdoor geen onderzoek mogelijk is naar 'value for money', namelijk welke aanpak aan welke prijs het best werkt.

1.7. Aanbevelingen

Marie-Sophie Callens zegt dat de aanbevelingen werden onderverdeeld in vier verschillende thema's. De eerste aanbevelingen gaan over het verkeersveiligheidsbeleid (zie slide 18). De spreker focust op aanbeveling 1.5. Het Rekenhof beveelt aan om evidencebased beleid in de praktijk te brengen en om een monitoring- en evaluatie-reflex op permanente basis uit te bouwen.

Wat het thema governance en organisatie betreft, benadrukt het Rekenhof dat in de nieuwe governancestructuur de regierol van het Departement MOW zeer sterk naar voor komt. Daarom beveelt het Rekenhof aan om daarvoor de noodzakelijke vte's in te zetten om dit te kunnen waarmaken. Verder beveelt het Rekenhof aan om duidelijkheid te brengen bij de investeringen die gelinkt worden aan de verschillende doelstellingen en om het GIP op te waarderen tot een performante realisatie-tool, zoals het ook in het regeerakkoord staat. Zo kan men stappen zetten naar de realisatie van de prestatiebegroting.

Voor het historische programma heeft het Rekenhof zich beperkt tot twee kortere aanbevelingen. Ten eerste zou men het historische programma zo snel mogelijk moeten afwerken maar de kosten beheersen. Bijkomend zou men voor de projecten die nog in ontwerpfase zijn moeten nagaan of de uitvoering nog voldoende toegevoegde waarde heeft. Ten tweede zou men een eindevaluatie van het historische programma moeten uitvoeren, waarbij vooral wordt nagegaan wat het effect was van de verschillende soorten ingrepen en typeoplossingen.

Een laatste reeks van aanbevelingen gaat over de dynamische werking. Marie-Sophie Callens legt de nadruk op aanbeveling 4.2 waarbij gevraagd wordt om de dynamische werking van de lijsten te bewaken. Daarvoor dient AWV beter te prioriteren via een doorgedreven permanente monitoring en analyse. Hardnekkige punten – punten die meermaals voorkomen op de jaarlijkse dynamische lijst – en punten met een hoge prioriteitscore moeten daarbij voorrang krijgen op de eenmalige punten of punten met lage prioriteitscores. Alle punten moeten worden opgevolgd, maar de operationele planning moet steunen op voldoende onderbouwde prioritering. Er moet bij een dubbele aanpak worden nagegaan of een punt na aanpak via een quick win nog voldoende potentieel heeft op verbetering om de geplande structurele ingreep te verantwoorden.

Dit verslag van het Rekenhof werd voorgelegd aan minister Lydia Peeters. Ze heeft ingestemd met de aanbevelingen en zal dit samen met de administratie bekijken, om deze aanbevelingen te implementeren. Voorlopig is er nog geen concreet actieplan voor de uitvoering, maar het Rekenhof vermoedt dat in de volgende toelichtingen hierover meer duidelijkheid zal komen.

2. Toelichting door het Departement MOW en AWV

2.1. Toelichting door Filip Boelaert

Filip Boelaert zegt dat het Departement MOW, zoals meestal, zich in grote lijnen kan vinden in de aanbevelingen van het Rekenhof, ook al is men het niet altijd eens over de vaststellingen die gedaan zijn en zal men hier of daar nog wel van mening verschillen. Hij wil echter vooral focussen op hoe de administratie met die aanbevelingen wil omgaan. Vooraleer in te gaan op de aanbevelingen wenst de spreker toelichting te geven over het MIA-programma dat is opgestart op vraag van minister Lydia Peeters.

2.1.1. MIA

Uitgangspunt voor Mobiliteit Innovatief Aanpakken waren de slechte verkeersveiligheidscijfers en de trage vooruitgang. Verder vroeg de minister aan de Inspectie van Financiën een onderzoek over het verkeersveiligheidsbeleid. Die kwam tot de conclusie dat er veel gebeurde maar versnipperd, dat er een betere afstemming kon zijn, dat de structuur van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid misschien toch niet helemaal optimaal was en dat de procedures ook voor verbetering vatbaar waren. Tot slot moest MIA ook een antwoord geven op de vele klachten die het Departement MOW krijgt van lokale besturen, maar ook van burgers over verkeers-onveilige situaties.

MIA staat voor een andere bestuurlijke aanpak met minder regels. Daarvoor werden speciale regelluwe zones uitgewerkt door proeftuinen op te richten. Verder wil men met MIA focussen op een versnelde realisatie en op een ruimere inspraak dan vroeger. MIA betreft zeer uitdrukkelijk de lokale overheden en politiezones. Verder richt men zich op slimme en innovatieve toepassingen en kijkt men naar evaluatie en bijsturing op meer tussentijdse momenten.

Vanuit de doelstellingen wil men de zaken sneller, samen en alerter aanpakken. Sneller betekent dat men vlugger de regels, richtlijnen, procedures en logge overlegstructuren wil wegwerken om sneller tot een oplossing te komen zodat ze de doelstellingen niet in de weg staan.

Samen betekent een vlotte samenwerking aangaan met de vervoerregio's, provincies, gemeenten, burgers, wetenschappers. Men wil de doelgroep veel actiever bij het Vlaamse beleid betrekken.

Alert hangt samen met de uitspraak dat een goed plan op zich eigenlijk niet bestaat. Zaken moeten uitgevoerd worden en dan moeten ze gemonitord en bewaakt worden om na te gaan of ze aan de doelstellingen tegemoetkomen. Als dat niet zo is, moet er kunnen ingegrepen worden.

Concreet is er voor MIA een regelluw kader uitgewerkt zodat men kan afwijken van bestaande procedures en regels en dus sneller tot actie kan overgaan. Er zijn proeftuinen in West-Vlaanderen en in Limburg. In de proeftuinen onderzoekt men vier zaken: een proactieve detectie van gevaarlijke punten, de aanpak van gekende, onveilige punten, juridische en administratieve vereenvoudiging en professionalisering van het volledige verkeersveiligheidsbeleid. Voor de uitgangspunten van MIA en meer informatie verwijst de spreker naar de website: <https://www.vlaanderen.be/mobiliteit-en-openbare-werken/mia-mobiliteit-innovatief-aanpakken>.

2.1.2. Aanbevelingen over verkeersveiligheidsbeleid

Een eerste groep van aanbevelingen van het Rekenhof ging over het verkeersveiligheidsbeleid. Er is intussen een nieuw verkeersveiligheidsplan 2021-2025. De kritiek van het Rekenhof dat er geen evaluatie werd gemaakt, wil Filip Boelaert een beetje nuanceren. Er waren jaarlijkse voortgangsrapporten over het verkeersveiligheidsplan van 2016 tot 2019. Die gaven mee input en inspiratie voor het nieuwe Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen. Daarnaast werd er gebruikgemaakt van de meest recent beschikbare verkeersveiligheidscijfers die de voorbije jaren ook altijd maar sneller komen. De verkeersveiligheidsbarometer van Vias institute helpt om sneller en actiever op de actualiteit in te spelen.

Het uitgangspunt van het nieuwe verkeersveiligheidsplan zijn zes streefcijfers over het aantal verkeersdoden, het aantal zwaargewonden, het aantal ongevallen met een letsel, het aantal dode en zwaargewonde voetgangers, het aantal dode en

zwaargewonde fietsers en het aantal doden en zwaargewonden bij ongevallen met jonge autobestuurders.

De doelstelling voor 2025 is min 25% ten opzichte van 2019, min 50% tegen 2030 en Vision Zero tegen 2050. Het referentiejaar is 2019 omdat er in 2020 veel minder ongevallen waren door minder verkeer als gevolg van de coronapandemie. Deze tussentijdse doelstellingen zijn gericht op de Europese doelstellingen en werden voorgelegd aan de verschillende organisaties die betrokken zijn geweest bij de opmaak van het verkeersveiligheidsplan. Het viel op dat de meeste van die organisaties achter de doelstellingen staan. Al hadden ze uiteraard liever gezien dat bij wijze van spreken de doelstelling morgen al nul is. Kijkend naar de evolutie van het verkeersveiligheidsbeleid sinds 2000 tot nu is er volgens de spreker echter al een hele stap gezet. De paretoregel indachtig zijn de makkelijke 80% achter de rug. De 20% die blijven zijn de moeilijkste en hebben vaak heel veel oorzaken: niet alleen infrastructuur, maar ook gedrag, omgeving enzovoort.

De evolutie van die streefcijfers wordt van zeer nabij opgevolgd. Naast de jaarlijkse rapportering zal over de evaluatie van het verkeersveiligheidsplan voortaan twee keer per jaar gerapporteerd worden. De 37 maatregelen worden geconcretiseerd en er worden middelen aan gekoppeld. Verder zal men aangeven vanwaar die middelen komen, wie verantwoordelijk is en wat de timing is. De evaluatie van die maatregelen wordt opgenomen in de rapporteringen. De acht KPI's zijn bepaald op Europees niveau: snelheid, rijden onder invloed van alcohol, gebruik gordel en kinderbeveiligingssystemen, correct gebruik kinderbeveiligingssystemen, gemotoriseerde tweewielers snelheid en helmдрacht, helmдрacht bij fietsers, afleiding, voertuigveiligheid, infrastructuur, nazorg. Deze indicatoren worden aangevuld met een heel aantal indicatoren op Vlaams niveau.

De semestriële voortgangsrapporten worden digitaal ontsloten. Ze zijn door iedereen raadpleegbaar op de website <https://www.vlaanderen.be/verkeersveiligheidsplan-vlaanderen-2021-2025> (zie slide 13). De semestriële voortgangsrapportage bestaat uit een aantal fiches (zie slide 15) waarbij in een fiche per maatregel wordt weergegeven wat de doelstelling is, welke stappen zijn gezet en welke de volgende stappen zijn. Op basis van die fiches kan men kort op de bal spelen en worden besprekingen georganiseerd in taskforces en in verkeersveiligheidsoverleg. Op deze manier komt men tegemoet aan de kritiek op een gebrek aan monitoring en evaluatie.

De eerste onderzoeksagenda dateert niet van 2018. In 2017 werd al een onderzoeksagenda goedgekeurd bij het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid. Die werd later wel uitgewerkt. De onderzoeken worden ontsloten via de website <https://www.vlaanderen.be/verkeersveiligheidsonderzoek>, zoals recent is gebeurd voor het onderzoek naar de evaluatie van de vernieuwde rijopleiding voor rijbewijs B. Het is ook de bedoeling om historisch onderzoek te ontsluiten via <https://www.vlaanderen.be/verkeersveiligheidsonderzoek#uitgevoerd-onderzoek>, bijvoorbeeld het onderzoek van het Steunpunt Verkeersveiligheid tot in 2016.

Daarmee wordt aan een heel aantal aanbevelingen van het Rekenhof tegemoetgekomen en dit kan nog verder worden uitgewerkt.

2.1.3. *Aanbevelingen over governance en organisatie*

Een tweede reeks van aanbevelingen gaat over governance en organisatie. Zoals eerder door het Rekenhof gezegd werd het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid vervangen door de Alliantie Veilig Onderweg. Daarbij is er een verbreding naar provincies, gemeenten en politiezones. Belangrijk is dat er heel regelmatig opvolgingsoverleggen zijn per provincie. De aanwezigheid van de minister maakt dat burgemeesters zich sneller geresponsabiliseerd voelen om deel te nemen aan het overleg.

De overlegstructuur (zie slide 19) kwam ook aan bod bij de vraag om uitleg op 16 juni 2022 van Martine Fournier (*Vragen om uitleg* VI.Parl. 2021-22, nr. 3268). In-tussen is de taskforce Verkeersveiligheid samengekomen op 23 augustus 2021, 2 december 2021, 16 februari 2022 en 8 juni 2022. Verder waren er verkeersveiligheids-tafels in september 2021 en april 2022. Dat zijn rondes door de vijf provincies met de lokale besturen. Er is een afstemming met een ruime groep van belanghebbenden in het middenveld die apart bij elkaar worden gebracht (oktober 2021). Er was de Staten-Generaal Verkeersveiligheid van 23 november 2021. Ook via de interministeriële conferenties wordt overlegd rond het verkeersveiligheidsbeleid.

Verder heeft Filip Boelaert het over het implementeren van de nieuwe data-architectuur en het optimaliseren van het opmaakproces. Het geoloket ongevallen bestaat al geruime tijd. Er werd via een zogenaamde architectuurstudie nagegaan wat men moet veranderen om mee te zijn met de huidige ICT-ontwikkelingen, zoals een vergrote data-uitwisseling die optimaal moet plaatsvinden tussen alle verschillende applicaties die baat hebben bij verkeersveiligheid. Het gekozen scenario moet geleidelijk omgezet worden in de praktijk, met directe voordelen zoals een hogere gebruiksvriendelijkheid door een betere toegankelijkheid van de data, een grotere flexibiliteit en een vereenvoudigd datamodel en vereenvoudigde datastructuur in de huidige applicaties. Dat zal ook de afstemming tussen de verschillende bestaande applicaties vergemakkelijken.

Het Rekenhof beveelt aan om AWW te betrekken bij de beleidsvoorbereiding. Volgens Filip Boelaert gebeurt dat al, zoals in de stuurgroep over de evaluatie van de 70/90-regeling, de evaluatie van de lichtenregelingen en het afwegingskader snelheid.

2.2. Toelichting door Tom Roelants

Tom Roelants zal namens AWW reageren op de twee aanbevelingen over het historische programma en de vier aanbevelingen over de dynamische werking.

2.2.1. Historisch programma

De eerste aanbeveling over het historische programma gaat over de afwerking. Zoals al vermeld werd, zijn van de 23 punten er nog zeventien punten niet afgewerkt. De zes punten die in uitvoering waren bij het afsluiten van het rapport zijn immers ondertussen uitgevoerd. Van die zeventien punten zijn er ondertussen negen punten in uitvoering. Vier daarvan zullen nog in 2022 afgewerkt worden; vier zullen in 2023 worden afgerond. Over het resterende complex punt in Dendermonde kan nog niets met zekerheid worden gezegd omdat er op een naastgelegen terrein een grondsanering moet gebeuren. Men zal dat zo snel mogelijk afwerken maar mogelijks zal dit pas in 2024 zijn.

Van de acht overblijvende punten, zijn er drie aanbesteed. Vijf punten zijn in ontwerp waarvan twee in Beringen in voorontwerpfase zijn. Voor een ander punt in Lier is er een definitief ontwerp waarvoor de aanbestedingsdocumenten worden opgemaakt om begin 2023 aan te besteden. Hetzelfde geldt voor een ander punt in Antwerpen. Tot slot is er nog een punt dat aanbestedingsklaar is, maar waarover een bezwaar bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen werd ingediend.

Een tweede aanbeveling over het historische programma handelt over de effectevaluatie. Dat komt ook aan bod in het luik beleidsaanbevelingen over het dynamische programma. AWW is zelf vragende partij voor een effectevaluatie op een wetenschappelijk correcte manier. Dat is echter niet evident. Voor een effectevaluatie van de achthonderd punten op de historische lijst zou men punten moeten evalueren die vijftien jaar geleden werden uitgevoerd naast recent uitgevoerde punten. Alleen al op het vlak van verkeersveiligheid zijn er in die tijdsperiode grote verschillen. Om dit op een correcte manier te doen zouden toevalstrekkers, historische trends enzovoort

hieruit moeten gefilterd worden. Om dat op een juiste manier te doen zou dat best samen met het Departement MOW worden bekeken.

Ook een effectevaluatie van de dynamische lijst is AWV niet ongenegen. De randvoorwaarde is dat er voldoende data beschikbaar zijn om een statistisch correcte evaluatie te doen. Tegen 2023 zullen er ruw geschat een 200-tal afgewerkte punten zijn, wat voldoende is voor een dergelijke effectevaluatie.

2.2.2. *Dynamische werking*

Over een aanbeveling rond communicatie over de dynamische werking is Tom Roelants niet zo gelukkig met de formulering. AWV doet veel inspanningen om te communiceren naar zowel een meer gespecialiseerd publiek zoals de lokale besturen, de minister en het Vlaams Parlement, als naar een heel groot publiek (aangelanden, betrokken weggebruikers enzovoort) via onder meer bewonersbrieven. Elk jaar communiceert de minister over de dynamische lijst.

Maatregelen op het terrein in het kader van de dynamische werking worden in samenwerking en in samenspraak met de lokale besturen genomen. Dat impliceert frequente communicatie.

Het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken is kampioen van de schriftelijke vragen. Vragen over gevaarlijke punten, over de historische of de dynamische lijst worden telkens uitgebreid beantwoord. Er zal nu halfjaarlijks in plaats van jaarlijks gerapporteerd worden. Maar een dynamische setting waarbij gewerkt wordt met quick wins betekent ook dat situaties snel veranderen. Daarom opteert men ervoor om werf per werf te communiceren in plaats van meer als geheel. Maar als de vraag is om frequenter te rapporteren, zal dat gebeuren, maar met het risico dat de stand van zaken snel kan veranderen.

In verband met het budget stelde het Rekenhof vast dat cijfers niet altijd gemakkelijk beschikbaar waren en dat cijfers soms ramingen zijn. Bij MIA is de afspraak dat het probleem rechtstreeks naar de aannemer gaat die vanuit zijn technische expertise en ervaring een oplossing uitwerkt. Op dat ogenblik is het voor AWV moeilijk om daarvan een concrete raming te geven. In het verleden was het ook niet makkelijk om achteraf met exacte cijfers te komen omdat er met raamcontracten wordt gewerkt. De spreker geeft het voorbeeld van een globaal aannemingscontract met een aannemer voor markeringswerken waarbij het moeilijk is te zeggen wat de kost is van markeringen bij een bepaald kruispunt. Door een aantal inspanningen van de voorbije jaren, onder meer voor de prestatiebegroting, en door de nieuwe toepassing KIM, zal het in de toekomst mogelijk zijn om de werkelijke kostprijs te bepalen en daarover transparant te communiceren.

Wat de aanbeveling over de prioritering betreft, merkt Tom Roelants op dat zoals in het verleden bij de historische lijst ernaar gestreefd wordt om de gevaarlijke punten met hogere prioriteiten eerder aan te pakken. Dat heeft AWV eerder al aangetoond als gevolg van een eerder verslag van het Rekenhof. Dat is ook nog altijd de bedoeling bij de dynamische werking. Hij wijst er echter op dat gevaarlijke punten die telkens terugkomen en hoog scoren meestal niet de eenvoudigste punten zijn. Dat doorkruist soms de ideale prioriteitstelling. Het verschil met het verleden is dat AWV zo snel mogelijk een eerste oplossing probeert aan te reiken met een quick win. Een snelle, maar mogelijks nog niet ideale oplossing, komt de verkeersveiligheid ten goede. Dat is beter dan de beste oplossing op heel lange termijn. Daarom zet men ook in op de dynamische lijst. Als blijkt dat een quick win niet zal volstaan en nog meer winst mogelijk is met een uitgebreide maatregel, dan zal die worden voorbereid. Maar de doorlooptijd voor die grotere ingreep zal meestal langer zijn.

Een laatste aanbeveling van het Rekenhof gaat over een opvolgingssysteem. AWW beschikt over goede opvolgingssystemen voor projecten die AWW zelfstandig aanpakt. Voor kleinere ingrepen via raamcontracten ligt dat moeilijker. Om de aanpak van knelpunten op een eenduidige manier beter intern op te volgen en beter te rapporteren aan de minister heeft AWW een specifieke toepassing uitgewerkt: KIM. Tom Roelants toont een voorbeeld (zie slide 27). Een kaart toont een overzicht van kleinere ingrepen en knelpunten die men signaleert, bijvoorbeeld knelpunten op schoolroutes. Men kan de status van projecten zien, alsook het soort ingrepen.

Op het ogenblik dat het onderzoek van het Rekenhof werd afgesloten gaf het Rekenhof aan dat de applicatie verder moest uitgewerkt worden. In juni 2022 werd aan de minister een demo gegeven van wat de mogelijkheden zijn. De afspraak is dat AWW voortaan frequent op eigen initiatief zal rapporteren en uiteraard ook op vraag van de minister. Het is een grote stap vooruit dat kleine ingrepen en quick wins kunnen opgevolgd worden en dat komt tegemoet aan de opmerking van het Rekenhof.

3. Reactie van minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* zegt dat duidelijk mag zijn dat de aanbevelingen van het Rekenhof al met het Departement MOW en AWW werden besproken. Het is zeker niet de eerste keer dat de verkeersveiligheid wordt besproken in de commissie. Het is ook een absolute topprioriteit, ook voor de commissieleden, gelet onder meer op de vele schriftelijke vragen. Ook het kabinet stelt veel vragen aan de administratie omtrent de monitoring. Het is heel belangrijk dat men op alle mogelijke vragen van burgers, waaronder nabestaanden, een degelijk antwoord kan geven.

Bij het begin van de huidige zittingsperiode stonden nog 38 gevaarlijke punten van de historische lijst van 2002 open. De minister gaf de opdracht om alles op alles te zetten om alle gevaarlijke punten op deze lijst definitief weg te werken. Voor nabestaanden of een slachtoffer met een zwaar lichamelijk letsel is het onbegrijpelijk om te moeten vaststellen dat er weinig is gewijzigd aan een ongevalslocatie. De minister ontvangt regelmatig nabestaanden op het kabinet en dat is telkens erg confronterend. De minister zal er op toezien dat de zeventien resterende gevaarlijke punten ten laatste deze zittingsperiode zijn weggewerkt.

Met de dynamische lijsten wordt korter op de bal gespeeld met bijkomend meer gewicht (1,7) voor ongevallen met een actieve weggebruiker. Er moet nog meer worden gemonitord en de aanbevelingen worden ter harte genomen. MIA werd gelanceerd om onmiddellijk een aantal kleinschalige verkeersingrepen te laten uitvoeren door de aannemers die al beschikken over heel wat knowhow.

Wat governance betreft, was er eerder al het aanvoelen dat het verkeersveiligheidsbeleid versnipperd was met onder meer het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid. In de taskforce van de nieuwe Alliantie Veilig Onderweg werden experts opgenomen, naar eigen zeggen de grootste criticasters inzake het mobiliteitsbeleid. Samen met hen zal het verkeersveiligheidsbeleid worden uitgestippeld. Het aantal verkeersdoden is gedaald maar momenteel zijn er nog altijd ruim driehonderd dodelijke slachtoffers per jaar en meer dan twintigduizend mensen met een lichamelijk letsel. Er moet nog volop gewerkt worden om hierin een kentering te krijgen en de ambitieuze doelstellingen waar te maken.

Nadat het Rekenhof het rapport publiceerde stelde de pers dat de beleidsambities naar beneden zouden bijgesteld zijn omdat het jaar 2019 als nulmeting zou dienen. Net als andere Europese landen en mede op aangeven van de experts werd voor 2019 gekozen. 2020 was immers een heel atypisch jaar waarbij er nauwelijks verkeer was door de lockdown van half maart tot bijna aan de zomermaanden. Dat had uiteraard een enorme impact op de verkeersslachtofferstatistieken. Er wordt vastgehouden aan de ambitieuze Europese doelstellingen en er zijn tussentijdse

doelstellingen zoals eerder gezegd door Filip Boelaert. Belangrijk is verder dat de ambitie wordt aangescherpt in de zin dat er bij de actieve weggebruikers geen enkel dodelijk slachtoffer meer mag vallen in 2040. Al zou dat nog beter vandaag zijn dan morgen.

Verder maakt men werk van de kindnorm waarbij elk kind of iedere persoon tussen 8 en 88 jaar zich autonoom veilig moet kunnen verplaatsen. En daarnaast wordt er gewerkt aan veilige schoolroutes.

Met vereende krachten en met de nodige middelen wil de minister komen tot een beter verkeersveiligheidsbeleid. Alleen al voor het hele verkeersveiligheidsbeleid werd in het GIP 2022 550 miljoen euro uitgetrokken waarvan ruim 300 miljoen euro voor fietsveiligheid. Het zijn ongeziene bedragen aldus de minister.

4. Vragen en opmerkingen van de leden

4.1. Marino Keulen

Marino Keulen vindt het voorliggende rapport mild in de zin dat het Rekenhof een aantal pijnpunten signaleert maar ook vooruitgang ziet. Het probleem, al sinds de eeuwwisseling, is dat men ambities moet communiceren. Als dan achteraf blijkt dat door omstandigheden die ambities niet helemaal omgezet worden, spreekt men van een mislukking. Zo creëert met het beeld van een falend beleid, terwijl ondertussen op het terrein er toch stappen voorwaarts worden gezet in een belangrijke zaak zoals verkeersveiligheid.

Hij vindt het een beetje vreemd dat door zware ongevallen waarvan de oorzaak drugs of alcohol zijn, ongevalsplaatsen op de prioritaire lijst komen. Terwijl er verder geen objectieve reden is om de plaats als gevaarlijk te beschouwen. Punten waar regelmatig kleinere ongevallen gebeuren zonder zware gevolgen komen dan weer niet op de prioritaire lijst. Het zou dus goed zijn om ook rekening te houden met de oorzaken die aan de basis liggen van een ongeval.

Verder vindt de spreker het heel belangrijk dat er een evaluatie wordt gemaakt om vast te stellen wat de vooruitgang is, wat gewijzigd werd en wat de kostprijs was. Er zijn immers voorbeelden van punten waar na ingrepen het aantal ongevallen gestegen is.

Marino Keulen vraagt zich af hoe men dergelijke gevaarlijke punten in het buitenland aanpakt. Nederland is bijvoorbeeld op het vlak van wegeninfrastructuur en wegenonderhoud nog altijd een stuk gidsland.

Tot slot wijst hij op de enorme stijging van de prijzen van de bouwmaterialen door de inflatie. Hij denkt dat het nog maar een begin is. Als voorzitter van de werkgroep Bouw van zijn partij hoort hij van grote aannemers dat zij niet meer meedoen aan grote opdrachten door alle mogelijke prijsherzieningen. Ze wachten op rustigere tijden wat de inflatie betreft, en de prijzen van bouwmaterialen in het bijzonder.

4.2. Annick Lambrecht

Annick Lambrecht vond het in tegenstelling tot Marino Keulen geen mild rapport. De teneur is eerder: alle hens aan dek. Vlaanderen heeft ambitieuze doelstellingen: met Vision Zero wil men komen tot nul dodelijke verkeersslachtoffers in 2050. De boodschap van het Rekenhof is dat dit niet zal lukken als men verder doet zoals men bezig is. In 2002 besliste de Vlaamse overheid om op vijf jaar tijd de achthonderd gevaarlijke punten weg te werken met een budget van 500 miljoen euro. Ondertussen is men twintig jaar verder en zijn er nog resterende gevaarlijke punten van die lijst. Het meest recente Verkeersveiligheidsplan 2021 stelt de doelstellingen

voor 2025 en 2030 bij. De doelstellingen werden tot op heden beleidsplan na beleidsplan aangescherpt, maar ze werden eigenlijk nooit behaald. Dat is eigenlijk een zeer trieste vaststelling.

Volgens het Rekenhof is er geen zicht op de exacte kostprijs, maar volgens de beschikbare gegevens bedraagt de infrastructuurkost minstens 975 miljoen euro. Dat is dubbel zoveel als oorspronkelijk voorzien en het bedrag zal nog stijgen omdat projecten nog in uitvoering zijn. In een resolutie van het Vlaams Parlement van 2011 werd al gevraagd naar een zesmaandelijks rapportering over het programma. Het laatste rapport dateert van 2015. Dat er niet voldoende betrouwbare info is waarop het Rekenhof een beroep kan doen om de kostenbeheersing te kunnen beoordelen, vindt de spreker heel erg. Als men de uiteenzetting van AWW en het Departement MOW hoort, lijkt er geen probleem te zijn.

Annick Lambrecht vindt het vreemd dat de leidend ambtenaren niet zeggen dat er niet genoeg personeel is of te weinig middelen. Over de redenen van de problemen tast ze in het duister.

Er is een opvallend gebrek aan informatie en data. Hoe kan het dat er geen transparantie is over de middelen die al werden besteed of nog zullen worden besteed? Waarom is er geen betrouwbare info? Het gaat om publieke middelen. Vooruit dringt aan om hierover zo snel mogelijk klaarheid te scheppen. Kan men het volledige kostenplaatje sinds 2002 bezorgen? Hoeveel bedragen de voorziene budgetten voor die resterende zeventien projecten van de historische lijst?

Het Rekenhof stelde een duidelijk gebrek aan monitoring vast, ondanks eerdere aanbevelingen van het Rekenhof in 2011. Zal de minister nu zesmaandelijks rapporteren zoals in 2011 door het Vlaams Parlement werd gevraagd? Komt er een evaluatie?

In een officiële reactie op het rapport van het Rekenhof heeft de minister meermaals gezegd dat zij inzet op quick wins en dat dat een beleidskeuze is. Maar het Rekenhof stelt hier heel veel vragen bij.

De minister verbond zich ertoe om de effectenevaluatie uit te voeren. Wanneer mag men die verwachten?

Over de huidige aanpak van de dynamische lijst is het Rekenhof ook kritisch. Er is helemaal geen wetenschappelijke grond. Er zijn te weinig concrete doelstellingen. Volgens het Rekenhof zouden punten die meer dan een keer op de lijst komen voorrang moeten krijgen en bovendien is er geen enkele duidelijkheid over de uitgaven. Wat is het antwoord van de minister op deze kritiek? Zal de huidige aanpak geëvalueerd worden? Zal het systeem met de dynamische lijst aangepast worden en wordt er in extra middelen en personeel voorzien? Komt er transparantie over die uitgaven? Hoe zal men komen tot een optimale monitoring en prioritering? Is de minister bereid om de hardnekkige punten prioritair aan te pakken?

Het Rekenhof zegt dat het met het huidige beleid een grote uitdaging wordt om het aantal doden tegen 2050 op nul te krijgen. Zal MIA hiervoor volstaan?

Tot slot vraagt Annick Lambrecht of de minister nog zal antwoorden op de opmerkingen van het Rekenhof in een apart rapport.

4.3. Rita Moors

Rita Moors zegt dat de combinatie van de trage aanpak van de bestaande zwarte punten en de steeds groeiende dynamische lijst ervoor zorgt dat er op papier amper vooruitgang wordt geboekt. Een belangrijke kanttekening daarbij is wel dat de berekeningswijze voor het bekomen van de zwarte punten sinds 2019 werd verstrengd,

waardoor deze locaties sneller op de lijst belanden. Dat is goed nieuws voor de verkeersveiligheid.

De mobiliteit is erg veranderd op twintig jaar tijd. De kans op een zwaar letsel bij auto-ongevallen is sterk verminderd omdat auto's veiliger geworden zijn. Maar het aantal kwetsbare weggebruikers is wel toegenomen. Door de coronapandemie zijn meer mensen gaan fietsen en wandelen met als gevolg dat er meer zwakke weggebruikers op de baan waren. Dankzij de dynamische lijst die in 2018 door voormalig minister Ben Weyts werd ingevoerd en de nieuwe berekeningswijze kan men daarop inspelen.

De effectieve aanpak van de gevaarlijke punten moet sneller gebeuren maar is niet altijd evident. In het rapport van het Rekenhof leest Rita Moors dat het met de beschikbare capaciteit aan budgetten en personeel niet realistisch is dat alle gedetecteerde gevaarlijke punten binnen een redelijke termijn worden aangepakt. Klopt het dat er te weinig personeel is bij AWV? Waarom is er dan nog geen oplossing? Welke stappen werden al ondernomen om dat probleem weg te werken?

De nieuwe opvolgingstool KIM lijkt volgens het Rekenhof potentieel te hebben om de gebrekkige monitoring van de dynamische werking te verbeteren. Sinds oktober 2021 rapporteert AWV uitsluitend vanuit deze tool over gevaarlijke punten. Hoe evalueert AWV het gebruik van die tool?

Volgens het Rekenhof bestaat het gevaar dat vroegere data uit het monitoringsysteem en de data uit KIM niet vergelijkbaar zijn, waardoor het onmogelijk zou worden om een evolutie te schetsen. Hoe gaat AWV daarmee om?

AWV zou de afwikkeling van de dynamische werking niet op een gedetailleerde manier opvolgen, waardoor men ook geen zicht heeft op de totale uitgaven voor verkeersveiligheidsinfrastructuur. Klopt dat en hoe komt dat?

Tot nu toe is er slechts één effectevaluatie van het programma uitgevoerd. De conclusies bevestigen het nut van het gevaarlijkepuntenprogramma, maar geven ook aan dat nog verder onderzoek nodig is. Dat is er blijkbaar nooit gekomen. De minister zegt dat ze de aanbevolen eindevaluatie van het historische programma zal uitvoeren. De spreker kijkt uit naar de resultaten.

Tot op heden is ook de systematische monitoring en de evaluatie van de effecten van de aangepaste gevaarlijke punten waarin het verkeersveiligheidsplan van 2016 voorzag niet uitgevoerd. Ook het nieuwe verkeersveiligheidsplan 2021 heeft nog geen concrete maatregelen uitgewerkt voor de evaluatie van de gevaarlijke punten. De spreker vraagt om daarvan prioritair werk te maken. Het is een belangrijke tool om proactief te kunnen werken.

MIA werd gelanceerd op 21 juni 2021. Wanneer zullen de eerste realisaties op het terrein zichtbaar zijn?

Inzetten op quick wins lijkt een goede beleidskeuze. Er is snel verbetering op het terrein maar het resultaat van die kleine ingreep moet wel gemeten worden. Welke parameters worden gebruikt om te beslissen of er na de quick win nog een verdere structurele herinrichting nodig is?

Tot slot wil Rita Moors aan minister Lydia Peeters een pluim geven voor de samenwerking met lokale besturen voor de verbetering van de schoolroutes en -omgevingen. Ze hoopt snel resultaat te zien op het terrein. Verder mag men niet vergeten dat verkeersveiligheid een en-en-verhaal is: er is de infrastructuur, educatie en de attitude van de weggebruikers.

4.4. Sofie Mertens

Sofie Mertens stelt vast dat AWW op drie projecten na de volledige afwerking verwacht van het historische programma tegen eind 2024. Dat is met zeventien jaar vertraging. Het is heel belangrijk dat die lijst eindelijk afgewerkt is, zodat men ten volle kan inzetten op de dynamische lijst. Men kan best vooruitkijken naar wat momenteel de prioritaire onveilige punten zijn, eerder dan een twintig jaar oude lijst te gebruiken. Dus hoe sneller die lijst afgewerkt is, hoe beter.

Komen er van de zeventien punten van de 23 die nog niet afgewerkt zijn punten terug op de dynamische lijst?

Voor vijftien projecten werd de structurele oplossing stopgezet door een gebrek aan draagvlak bij de lokale besturen of bij de omwonenden. Hoe evalueert de minister dit gebrek aan draagvlak. Worden die punten dan lokaal niet als verkeersonveilig gepercipieerd?

In 2010 waren 31 van de vijftig gevaarlijkste punten weggewerkt. Eén van die vijftig gevaarlijkste punten, in Maasmechelen, is nog steeds niet gerealiseerd. Het wordt heraanbesteed in 2022. Wat was de vertragende factor? Scoort dit punt ook nu nog hoog in de prioriteitscores? Is die heraanbesteding ondertussen al gebeurd?

Het Rekenhof laakt het gebrek aan monitoring. Waartoe moet die monitoring dienen? Wat moet die voor het Rekenhof zeker bevatten? Zal de administratie de monitoring van de dynamische lijst bijsturen zodat de evolutie van de veiligheid op bepaalde punten wel goed kan worden opgevolgd?

Het Rekenhof beveelt aan een nieuwe screening te doen van de gevaarlijke punten in Vlaanderen volgens nieuwe methodieken en af te wegen of een nieuw programma gevaarlijke punten nog wel opportuun is. Bovendien raden de onderzoekers aan om verder in te zetten op een betere kwaliteit van data en een vluggere beschikbaarheid van de ongevalgegevens. Stelt het Rekenhof hiermee de opportuniteit van de prioriteitscores en van de dynamische lijst in vraag?

Verder vraagt het Rekenhof een proactieve verbetering van de verkeersveiligheid. Er is ook al aangehaald dat er vroegtijdig gevaarlijke punten gedetecteerd moeten worden. Hoe ziet men dat?

Verder onderzoek is volgens het Rekenhof nodig naar de toegevoegde waarde van typeoplossingen. Er volgde geen eindevaluatie en er zijn ook geen intenties om die nog uit te voeren. Is dat echter nog nuttig na twintig jaar?

Wat de dynamische lijst van de gevaarlijke punten betreft, is Sofie Mertens heel blij dat doorheen de jaren die methode van de lokalisatie steeds beter is geworden, alsook de berekening van de gevaarlijke punten.

Ondanks de toenemende automatisatie van het opmaakproces zijn er toch nog heel veel handmatige handelingen en controles nodig. Hoe meer mensen betrokken zijn en hoe meer handmatig werk er verricht moet worden, des te groter het risico op fouten. Het team verkeersveiligheid en AWW gebruiken ook niet dezelfde identificatiesleutels en ze gaan allebei de gegevens op basis van geografische coördinaten opnieuw identificeren. Kan dit niet efficiënter?

De keuze voor de prioriteitscores gebaseerd op het totaal over drie jaar leidt tot een late detectie van gevaarlijke punten. Het is moeilijk om recente evoluties te capteren. Is het mogelijk om ook te werken met een minimumscore in het laatste jaar?

Door de omschakeling van Google Sheets naar KIM is er een breuklijn tussen de data en zijn de data moeilijk vergelijkbaar. Hoe kan de vergelijkbaarheid toch gegarandeerd of verbeterd worden?

De verschillende aantallen die AWV en het Departement MOW meedeelden voor punten uit het historische programma die opnieuw opduiken in de dynamische lijsten tonen aan dat de opvolging van de gevaarlijke punten zelfs binnen het beleidsdomein MOW voor problemen zorgt. Er is ook niet echt een eenduidige definitie van wat een gevaarlijk punt precies is. Hoe zullen de administraties dit probleem oplossen?

Waarom is de dubbele status ooit ingevoerd? Waarom is het zo moeilijk om duidelijke info bij te houden?

Positief vindt de spreker dat het Departement MOW in 2021 startte met het meegeven van de prioriteitscores van de punten die van de dynamische lijst verdwenen zijn, en dat ook in de toekomst wil voortzetten.

De oude dynamische lijsten zijn niet meer beschikbaar. Er is ook geen overzicht van alle unieke punten over de jaren heen. Dat is vervelend. Waarom haalt men die oude lijsten offline?

Het GIP is nog niet in staat om gedetailleerde informatie te leveren over de aanwending van de investeringsmiddelen. Bij de begrotingsbespreking 2022 erkende de Vlaamse Regering dit pijnpunt en engageerde zich om meer duidelijkheid te brengen in de verbanden tussen investeringen die aan verschillende doelstellingen kunnen worden gelinkt. Het is heel positief dat daar aan gewerkt wordt. Het zou heel goed zijn om een duidelijk overzicht te krijgen van welke projecten in welke mate bijdragen aan de aanpak van zwarte punten of aan de fietsinfrastructuur.

Het Rekenhof stelt in de algemene conclusies dat het evidencebased beleid weliswaar sterk wordt onderschreven in de verkeersveiligheidsplannen, maar het is nog onvoldoende doorgedrongen in de praktijk. De cd&v-fractie onderstreept nogmaals dat het verzamelen van data op een interpreteerbare manier heel erg belangrijk is om op een datagedreven bewijsgebaseerde manier aan verkeersveiligheid te doen. Zoals Marino Keulen stelde, is het belangrijk om de oorzaak van een ongeval mee te nemen in de cijfers.

4.5. Wim Verheyden

Wim Verheyden wil geen steen werpen naar de administratieve diensten die met de aanpak van deze gevaarlijke punten bezig zijn. Het is niet altijd eenvoudig om de planning exact te kunnen volgen. Het is positief dat men de aanbevelingen van het Rekenhof meeneemt. Maar het oordeel van het Rekenhof over het inhoudelijk en budgettair beleid kan men niet mals noemen. In 2002 besloot de Vlaamse overheid om achthonderd gevaarlijke verkeerspunten op vijf jaar veiliger te maken met een budget van een half miljard euro. Het was een ambitieus plan om de zeer hoge dodentol van 871 verkeersslachtoffers in 2000 drastisch te doen dalen. Helaas bleek die aanpak veel te hoog gegrepen. Pas eind 2024, met zeventien jaar vertraging, verwacht AWV, op drie projecten na, de volledige afwerking van het historische programma. Het engagement van de minister om het historische programma nog deze zittingsperiode af te werken wordt niet gerealiseerd.

Hoe kan men verklaren dat een punt dat in de top vijftig van de gevaarlijkste punten staat na bijna twintig jaar nog altijd niet drastisch is aangepakt?

Het Rekenhof stelt vast dat bij een kwart van de werven werd gekozen voor oppervlakkige ingrepen en niet voor een grondige aanpak van de infrastructuur. De bevolking verwacht echter grondige ingrepen zoals een ondertunneling of een rondpunt.

Welke criteria hanteert men om gevaarlijke punten al dan niet met grondige infrastructuur aan te pakken?

Een andere opvallende vaststelling van het Rekenhof is dat men de doelstellingen voor het aantal verkeersdoden en zwaargewonden nog nooit behaald heeft. Recent wees Wim Verheyden bij een actuele vraag over een toenemend aantal ongevallen met elektrische fietsen dat de minister een tandje zal moeten bijsteken om tegen 2050 nul verkeersdoden te hebben (*Actuele vragen* VI.Parl. 2020-21, nr. 609). De aanpak van gevaarlijke punten vormt mede een essentieel onderdeel om Vision Zero te verwezenlijken. Ook de doelstelling om de achterstand op de koplopers in Europa in te lopen is niet bereikt en wordt zelfs niet meer vermeld. Waarom niet?

Wat het budgettaire aspect betreft, is het Rekenhof van mening dat de verbetering van de infrastructuur wel degelijk van substantieel belang is. Alle plannen rond verkeersveiligheid zetten er ook zwaar op in. Volgens de beschikbare gegevens bedragen de infrastructuurkosten van het programma rond de gevaarlijke punten minstens 945 miljoen euro. De Vlaamse overheid heeft maar één keer een evaluatie uitgevoerd, in 2011. Waarom is men na 2011 gestopt met deze evaluatie? Alleen de grote werven werden hierin opgenomen. Op de plaatsen die geëvalueerd werden daalde bij maximaal 27% het aantal ongevallen met gewonden.

In 2018 werd overgestapt naar een dynamische lijst. In 2021 waren er al 313 gevaarlijke locaties verzameld. Het Rekenhof constateert dat om op het terrein sneller resultaten te behalen, AWW werkt met kleine ingrepen, zoals het aanpassen van de verkeerslichtenregeling. De wetenschappelijke onderbouwing voor die veranderde werking is miniem en ontbreekt voor quick wins. Met betrekking tot het historische programma werd geen evaluatiestudie uitgevoerd en die is ook niet opgenomen in de onderzoeksagenda. Is er nooit onderzocht welke type-inrichting mogelijk het meest effect kan hebben? Is dat geen vreemde werkwijze? Is de minister van plan om in de toekomst ingrepen uit te voeren op basis van een wetenschappelijke onderbouwing? Zal de minister nog een evaluatie van het historische programma opstarten, ondanks het feit dat dit volgens het Departement MOW niet eenvoudig zal zijn? En zo ja, binnen welke tijdspanne?

De minister verklaart zich te vinden in de conclusies en aanbevelingen van het Rekenhof, dit in tegenstelling tot de conclusie en aanbevelingen bij andere onderzoeken van het Rekenhof. Dat wijst er volgens Wim Verheyden op dat de minister beseft dat de efficiëntie met betrekking tot het wegwerken van de gevaarlijke punten gebrekkig is of in bepaalde gevallen helemaal ontbreekt. Binnen welk tijdspad zullen de aanbevelingen worden uitgevoerd?

Vervolgens gaat de spreker in op het budgettaire aspect. Voor het historische programma stelde men een budget van 500 miljoen euro voorop. Hoe kwam men aan dit bedrag? Het lijkt eerder een symbolisch getal dan een mathematisch onderbouwd getal te zijn. Het intussen bestede budget wordt geraamd op 975 miljoen euro voor 786 afgewerkte projecten. Dat is gemiddeld 1,23 miljoen euro per project. Met nog zeventien projecten te doen zal men komen aan een budget van meer 1 miljard euro. Dat is een optelsom van bedragen en ramingen wat het Rekenhof doet vaststellen dat de exacte kosten van het historische programma niet bekend zijn.

Een belangrijk onderdeel van de kostprijs van een openbaar werk zijn de verrekeningen. In 2011 rapporteert AWW een verrekeningspercentage van 8,4%. Wim Verheyden is van oordeel dat dit een zeer aanvaardbaar percentage is, maar het Rekenhof kon bij gebrek aan data de juistheid en de veronderstelde gunstige evolutie niet nagaan. Het Rekenhof vraagt zich ook af of alle studiekosten zijn meegerekend. Ging het telkens om hetzelfde studiebureau? Hoe lang liep deze opdracht en wat was de kostprijs? Zijn alle studiekosten verrekend in de voorliggende 975 miljoen euro?

Voor andere kosten zoals elektromechanica en onteigeningen baseerde men zich op vaststellingsgegevens, maar dit zijn niet noodzakelijk de effectief betaalde bedragen. Bij gebrek aan volledige en vergelijkbare data over de periode van 2002 tot 2021 of over de looptijd van het historische programma is er dus geen uitspraak mogelijk over de kostenbeheersing en is er onvoldoende zicht op de exacte aanbestedings-, uitvoerings- en betalingsdata van de projecten. Wim Verheyden stelt vast dat AWW niet beschikt over een methodologie die moet toelaten de kostprijs van projecten op te volgen en hierover correct uitspraken te doen. Dat is toch wel een serieuze tekortkoming.

AWV rapporteerde in 2011, 2012, 2013 en 2015 aan het Vlaams Parlement over de kostprijs van het programma gevaarlijke punten. Die rapportering werd na 2015 stopgezet omdat er geen expliciete vraag meer kwam van de commissie bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken en omdat het programma vergevorderd was. Wim Verheyden verwijst naar pagina 34 van het verslag van het Rekenhof. Dat toen geen exacte kostprijs van de projecten kon worden gegeven, had toen al een knipperlicht moeten zijn. Hij beveelt aan om die jaarlijkse rapportering over de gevaarlijke punten opnieuw in te voeren, waarbij gerapporteerd wordt op basis van de effectieve kostprijs per project. En dit met als vertrekbasis de vereffening per project.

In 2018 startte de Vlaamse overheid met een nieuwe aanpak voor de gevaarlijke punten met de jaarlijkse opmaak van een dynamische lijst met de recentste ongevalgegevens en toekenning van een prioriteitscore. De bedoeling is sneller te werken maar verder zijn er weinig concrete doelstellingen over het aantal aan te pakken punten noch over het beschikbare budget. In totaal werden er ondertussen 580 unieke gevaarlijke punten gedetecteerd, waarvan er in november 2020 125 zijn afgewerkt. Zoals gezegd is er een overlapping mogelijk van gevaarlijke punten op die historische en dynamische lijst. Het Rekenhof merkt op dat hoewel verkeersveiligheid een van de belangrijkste doelstellingen is binnen het beleidsdomein MOW volgt AWW de budgettaire afwikkeling van de dynamische werking niet op een gedetailleerde manier op en heeft het geen zicht op het totaal aan uitgaven voor de verkeersveiligheidsinfrastructuur. Wim Verheyden verwijst naar pagina 7 van het verslag. Ook de minister heeft volgens het Vlaams Belang dus geen kijk op de kostprijs en de totale uitgaven. Op welke basis worden de budgetten dan opgesteld?

Verwijzend naar bladzijde 55 van het verslag zegt de spreker dat rapportering over de aangewende middelen voor gevaarlijke punten van de dynamische lijst niet tot de standaardrapportering van AWW behoort. De begrotingen, het geïntegreerd investeringsprogramma en de ondernemingsplannen van AWW bevatten slechts gedeeltelijke informatie over de middelen die voorzien zijn voor de aanpak van gevaarlijke punten omdat de budgetten voor gevaarlijke punten begrepen zijn in een ruimer pakket van uitgaven voor verkeersveiligheid. Voor een dergelijk belangrijk onderwerp als verkeersveiligheid is er geen juiste informatie over de kostprijs beschikbaar. Wat is daarvan de oorzaak?

In de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken van 28 oktober 2021 deelde de minister mee dat er voor de jaren 2018 tot 2020 een bedrag van 166 miljoen euro aan verkeersveiligheid was besteed. Het Rekenhof stelt dat dat bedrag geen correct beeld geeft over de middelen voor de aanpak van gevaarlijke punten van de dynamische werking. Bovendien gaat het bedrag van 160 miljoen euro over voorziene investeringsmiddelen op de begrotingsartikelen voor investeringen van AWW over het Verkeersveiligheidsfonds en niet over vastleggingen of vereffeningen. Op vraag van het Rekenhof heeft AWW de effectieve vaststelling gefilterd voor de periode 2018-2020. Zo kwam men tot 117,6 miljoen euro aan effectieve vastleggingen. Daarvan had 25,6 miljoen euro betrekking op de historische lijst, wat aangeeft dat ze niet zomaar kunnen samengeteld worden. Volgens AWW is dat een onderschatting omdat een gevaarlijk punt op andere rubrieken kan zijn aangerekend, bijvoorbeeld

het fietspad waarin een gevaarlijk punt is opgenomen. Maar volgens het Rekenhof kan er wel per projectfase worden gewerkt. Ook het GIP levert momenteel geen gedetailleerde informatie over de aanwending van de investeringsmiddelen. De opmerkingen van AWV zijn dus relatief omdat men zelf de kostprijs niet kent. Ook voor de dynamische lijst is AWV en de minister niet in staat om de juiste kostprijs van de gerealiseerde projecten te geven. Dat staat haaks op het goed bestuur waarop de Vlaamse Regering zich laat voorstaan.

De eindconclusie van het Rekenhof is niet bepaald positief. Het Rekenhof heeft opmerkingen over de beleidsevaluatie en het budgettaire aspect. Hiervoor verwijst de spreker naar pagina 58 van het verslag. De doelstelling om sneller te werken wordt niet gerealiseerd en daaruit kan afgeleid worden dat het opruimen van de gevaarlijke punten tijdens deze zittingsperiode blijkbaar geen beleidsprioriteit is. Men heeft geen zicht op de kosten, wat een eerste voorwaarde is voor een doelmatig bestuur.

Wim Verheyden concludeert en herhaalt dat exacte kosten voor het wegwerken van de gevaarlijke punten van de historische lijst en de dynamische lijst niet gekend zijn. Kan de minister de juiste kostprijs van het programma gevaarlijke punten voor de periode 2018-2021, uitgesplitst op jaarbasis en in vastleggingen en vereffeningen, overmaken? Dat zou er op kunnen wijzen dat het gemiddelde jaarlijkse budget voor gevaarlijke punten in de dynamische werking beperkter is dan bij het historische programma. Hoe valt dat te rijmen met de prioritering van verkeersveiligheid en Vision Zero in 2050? Welke maatregelen heeft de minister genomen om tot de juiste kostprijs voor gevaarlijke punten bij AWV te komen en werd het management van AWV hierbij betrokken? En hoe gaat het management die maatregelen implementeren? Overweegt de minister corrigerende maatregelen bij AWV indien het deze cijfers niet kan leveren? En zo ja, dewelke? Is de minister van oordeel dat het opportuun is om de in 2015 stopgezette jaarlijkse rapportering aan het Vlaams Parlement over de kostprijs van de gevaarlijke punten opnieuw in te voeren en dit op basis van de reële kostenstaten? Kan bij een gemiddelde vastlegging van 30,7 miljoen euro per jaar voor gevaarlijke punten nog van een beleidsprioriteit worden gesproken? Welke concrete maatregelen zal de minister nemen om de vastleggingen en dus het programma te versnellen?

4.6. Stijn Bex

Stijn Bex wil het verslag geen blunderboek noemen, maar op de laatste dag van het schooljaar is het toch geen goed rapport. Buiten het kader van dit verslag suggereert hij dat het Rekenhof een onderzoek zou doen naar de hervorming van het openbaar vervoer. Daarin is al heel veel tijd en energie geïnvesteerd en de kans is groot dat de minister eerstdaags noodgedwongen moet beslissen dat er voor 2025 niks van kan gerealiseerd worden. Het lijkt hem interessant om na te gaan hoeveel bijvoorbeeld de mobiliteitscentrale intussen al heeft gekost aan de belastingbetaler, zonder dat dat ook maar iets oplevert.

Terugkerend naar het verslag zegt *Stijn Bex* dat verkeersveiligheid een van de belangrijkste doelstellingen van het beleid van de minister is. Voor de Groenfractie is het vooral belangrijk om te kijken naar de doelstelling nul verkeersdoden in Vlaanderen tegen 2050. Ondanks dat de minister zeker goede wil toont is de sense of urgency volgens hem nog altijd te beperkt. De doelstellingen zijn in het verleden steeds aangescherpt, maar nooit gehaald. In 2021 werd een verkeersveiligheidsplan gemaakt waarbij de tussentijdse doelstellingen minder ambitieus werden dan de doelstellingen uit het plan dat in 2016 is aangenomen. Ook de doelstelling om de achterstand op de koplopers in Europa in te lopen, is opgegeven. Kijkend naar de grafiek van het aantal verkeersslachtoffers moet men vaststellen dat men al zes jaar ter plaatse trappelt. Op die manier is de doelstelling om in 2050 nul slachtoffers te hebben totaal onhaalbaar. Wat is het antwoord van de minister op de

aanbeveling van het Rekenhof om ambitieuzere tussendoelen te stellen op weg naar Vision Zero in 2050 en om verkeersveiligheid steeds te laten primeren bij beleidskeuzes?

Filip Boelaert stelde dat de laatste 20% de moeilijkste zijn. Cynisch gezegd is er in dat opzicht goed nieuws want in 2021 zit men nog maar op 34% van het aantal dodelijke slachtoffers in 2000. In de grafiek van verkeersslachtoffers zit na 2001 een sterke knik. Wellicht gaat dat vooral over inzittenden van auto's die het verkeersslachtoffer zijn. Maar het zijn vooral fietsers en voetgangers waarbij de laatste jaren een stijgende trend is. Hij heeft in de toelichtingen niet gehoord welke specifieke maatregelen men zal nemen voor fietsers en voetgangers. 300 miljoen euro in fietspaden investeren is niet hetzelfde als 300 miljoen euro investeren in veiligheid voor fietsers.

In 2002 is beslist om achthonderd zwarte punten in vijf jaar weg te werken met een budget van 500 miljoen euro. Pas eind 2024 zal dit programma volledig gerealiseerd worden, met uitzondering van een knelpunt in Limburg. Stijn Bex erkent dat het de verdienste is van de minister om ervoor te zorgen dat die historische lijst van zwarte punten weggewerkt is. Men spreekt voor de infrastructuur over een geschatte kostprijs van 975 miljoen euro, maar er is geen zicht op de exacte kostprijs. Het Rekenhof zegt dat het niet over voldoende betrouwbare data beschikt. Hoe is dat mogelijk en hoe kan dit verbeterd worden? Stijn Bex heeft niet de indruk dat het toch niet enkel gaat over raamovereenkomsten. Zelfs met een raamovereenkomst moet het volgens hem mogelijk zijn om min of meer te duiden voor welk project welke budgetten zijn betaald. Hoe wordt anders gecontroleerd dan men niet door een aannemer in de luren wordt gelegd?

Sinds 2018 is er de jaarlijkse dynamische lijst en wordt er gewerkt met quick wins. Punten die slechts eenmalig op die lijst voorkomen, maar snel gerealiseerd kunnen worden krijgen voorrang op soms meer complexe punten die vaker op de lijst voorkomen. Het zou volgens het Rekenhof niet mogelijk zijn om met het beperkte budget dat voorhanden is die 580 gevaarlijke punten die sinds 2018 werden opgelijst binnen een redelijke termijn aan te pakken. Is er al een raming van wat dit zou kosten? Welk tijdspad stelt men hiervoor in het vooruitzicht?

Een ander belangrijk punt in de kritiek van het Rekenhof is het personeelstekort waardoor AWW geen echte regierol kan opnemen. De minister antwoordde hierop niet in haar repliek aan het Rekenhof. Verder stelt het Rekenhof dat AWW geen zicht heeft op de totale uitgaven voor verkeersveiligheidsinfrastructuur, dat het de dynamische werking nog onvoldoende benut, dat communicatie over de gevaarlijke punten te beperkt is en dat er te weinig transparantie is. De nieuwe tool KIM zou dat moeten verbeteren.

Een belangrijk punt, vindt de Groenfractie, is dat bij de aanpak van gevaarlijke punten nog steeds te vaak voorrang wordt gegeven aan doorstroming van het autoverkeer, ten nadele van de veiligheid van actieve weggebruikers. Dat hangt heel sterk samen met het probleem dat er bij de verkeersslachtoffers steeds meer fietsers en voetgangers zijn. De minister heeft in het Vlaams Parlement al herhaaldelijk gezegd dat ze voorrang wil geven aan verkeersveiligheid, maar daar is toch wel twijfel over of dat in de praktijk ook effectief gebeurt.

Wat is de reactie van de minister en de leidende ambtenaren op de aanbeveling van het Rekenhof om extra middelen, maar ook noodzakelijke vte's in te zetten om de regierol van het Departement MOW waar te maken? Is het bij fietsinfrastructuur soms niet beter om iets meer te investeren in knowhow en mankracht binnen de administratie dan grote budgetten te voorzien die moeilijk uitgegeven geraken? Kan MIA een succes worden bij de huidige personeelsbezetting volgens het Rekenhof?

Stijn Bex merkt verder op dat hij het concept MIA kent vanuit de zeer enthousiaste uitleg die de minister daarover in het Vlaams Parlement geeft, maar ziet nog niet wat dat op het terrein betekent. Dat geldt wellicht ook voor het grootste deel van de bevolking. Hij vraagt om MIA op een tastbare en begrijpelijke manier uit te leggen.

Slechts bij 20% van de betrokken kruispunten wordt ervoor gekozen om de verkeerslichtenregeling helemaal conflictvrij te maken. De meest terugkerende motivatie is de doorstroming. De helft van de punten op de dynamische lijst zijn net die conflicterende kruispunten op de gewestwegen. Is het volgens de leidend ambtenaren mogelijk om die keuze voor conflictvrije kruispunten te maken, zoals de minister ook wil? In de praktijk blijft dat nog altijd een probleem. Zijn de diensten hiervan doordrongen? Stelt dat problemen en hoe vaak moet men dan keuzes maken die men misschien liever niet zou willen maken vanuit het standpunt van de verkeersveiligheid?

De minister wil een evaluatie doen van het historische programma en de dynamische werking. Wanneer en hoe zal dat gebeuren en wanneer zal dat tot conclusies leiden? In het antwoord van de minister aan het Rekenhof blijven vooral de aanbevelingen rond de evaluatie van het verkeersveiligheidsbeleid onderbelicht, en ook op de aanbeveling over de personeelscapaciteit en de regierol van het departement kwam geen antwoord. Wat wil de minister concreet doen?

5. Antwoorden van het Rekenhof

Hilde Dewicke verduidelijkt voor Annick Lambrecht dat de kostprijs van 975 miljoen euro voor het historische programma een raming is. Daarin zijn ook de projecten begrepen die nog niet zijn afgewerkt. Dat bedrag kan nog licht stijgen omdat een aantal projecten nog niet is aanbesteed. De raming daarvan is eerder een ruw bedrag. Maar er zullen geen grote stijgingen meer zijn voor de resterende zeventien projecten.

Op de vraag van Stijn Bex over de exacte kostprijs van de dynamische lijst, sluit de spreker zich grotendeels aan bij wat Tom Roelants zei over de raamcontracten: het is moeilijk om te bepalen welke budgetten precies naar verkeersveiligheid gaan en welke naar gevaarlijke punten. Het Rekenhof vindt het wel spijtig dat er onduidelijkheid is bij het GIP. Het gaat om structurele ingrepen en er zijn aparte projecten waarvoor er investeringsmiddelen in het GIP staan. Ter voorbereiding van de gedachtewisseling keek het Rekenhof nog eens naar het GIP 2022. Slechts een beperkt aantal projecten staat aangeduid als gevaarlijk punt. Om te weten hoeveel middelen naar gevaarlijke punten gaat, moet informatie uit verschillende bronnen worden samengelegd. Wat dat betreft is er dus nog verbetering mogelijk.

In verband met de suggestie van Stijn Bex voor een nieuwe audit, schetst *Hilde Dewicke* de werkwijze. Vooraleer het Rekenhof beslist tot een audit heeft er een proces van monitoring, risicoanalyse en selectie plaats. De gevraagde problematiek zit hierin al opgenomen. Eén van de criteria waaraan wordt getoetst is maatschappelijk belang, met als één van de subcriteria aandacht en interesse van het parlement. De score van deze criteria zal nu verhogen. Maar dat houdt nog geen engagement in. Er zijn nog vele zaken die in aanmerking kunnen komen voor een nieuwe audit.

Over de vraag over wat de monitoring voor de dynamische punten moet bevatten, zegt *Marie-Sophie Callens* dat het probleem met de huidige monitoring was dat er onvoldoende informatie was rond de gevaarlijke punten en de dubbele status. Het was heel moeilijk om zicht te krijgen op wat de exacte status was van elk gevaarlijk punt. Voor het Rekenhof is het nodig om de juiste data te hebben voor evaluaties en analyses over de efficiëntie van de aanpak.

In de oude lijst die werd bijgehouden in Google Sheets was het niet mogelijk om een dubbele aanpak te detecteren. Dat is wel cruciaal. Ook de datum van realisatie en de prioriteitscore op het moment van detectie, op het moment van aanpak en eventueel daarna zijn belangrijk. Er zijn verschillende indicatoren die bijkomend in de monitoring zouden kunnen opgenomen worden. Dat moet men bekijken met het oog op de toekomst, voor de latere evaluaties.

6. Antwoorden van het Departement MOW en AWV

Filip Boelaert bevestigt dat de inflatie van de prijzen een probleem is. Er werd met de aannemers al overlegd om onder meer hen toe te laten te blijven aanbesteden. Over twee zaken is er recent een overeenkomst: de coronacompensatie en de inflatie van de prijzen. Over dit laatste finaliseert men een dienstorder. Voor herzieningen zal men niet langer werken met de prijzen van de maand voordien, maar met de prijzen van de maand zelf. Dat is een grote tegemoetkoming omdat daardoor de inflatie mee ingerekend is. Daarmee is niet noodzakelijk het probleem opgelost want de inflatie is nog erg hoog met prijsstijgingen van 12 tot 25% in de eerste maanden van 2022. Dat is een geweldig grote uitdaging volgens *Filip Boelaert*.

Er werden vragen gesteld over de budgetten en het beschikbare personeel. De budgetten zijn wat ze zijn binnen de begroting die door het Vlaams Parlement wordt goedgekeurd. De personeelscontext is bekend: voor een heel aantal dingen worden zaken uitbesteed.

Het is het vaste voornemen om de rapportage nu zesmaandelijks te doen. Het eerste voortgangsrapport is al gepubliceerd in 2022. De spreker wordt daartoe ook aangemoedigd door de partijen in de taskforce omdat men wil weten wat de stand van zaken is, wat de planning is enzovoort.

Op de vraag of MIA kan bijdragen om Vision Zero te realiseren, antwoordt hij bevestigend. Het is een andere manier van denken die men als ambtenaren niet gewoon is: regels durven loslaten en initiatief van onderuit durven laten komen. Er is hierdoor ook een grotere betrokkenheid op het terrein van de lokale besturen, de politiezones en de aannemers. Vroeger verliepen dergelijke dossiers via de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid en was er een voorstel van AWV, waarna een hele procedure volgde met goedkeuringen, onder meer door de gemeente. Vervolgens werd er aanbesteed en dan pas uitgevoerd. Met MIA wordt een grote shortcut gerealiseerd.

Het resultaat van de quick wins wordt gemeten. Zoals gezegd wordt er gewerkt met KPI's in het kader van het verkeersveiligheidsplan. Een aantal van die KPI's zijn Europees bepaald.

Filip Boelaert is overtuigd dat kwalitatieve data bijzonder belangrijk zijn. Monitoring is op het niveau van het managementcomité van het beleidsdomein een prioriteit. Het beleidsdomein MOW heeft een project rond data en monitoring van data maar er zijn nog heel wat stappen te zetten omdat daar in het verleden te weinig aandacht voor was.

Er werd gevraagd om ook jaarlijks een prioriteitsscore toe te kennen, naast die over drie jaar. Het probleem hiermee is dat er dan toevalstreffers ontstaan. Als bijvoorbeeld een chauffeur aan hoge snelheid door een rood licht tegen een bus rijdt met vele doden en zwaargewonden tot gevolg, dan wordt dit een gevaarlijk punt. Terwijl er misschien de volgende drie jaar geen enkel ongeval meer gebeurt.

De prioriteitsscore is de optelsom van het aantal lichtgewonden, het aantal zwaargewonden vermenigvuldigd met drie, en het aantal doden maal vijf. Er werd al meer gewicht toegekend aan zwakke weggebruikers door meer gewicht toe te kennen

aan fietsslachtoffers en voetgangers. Een ongeval met fietsers zal dus sneller een gevaarlijk punt zijn. Dat is een belangrijke stap vooruit.

Het is wel degelijk mogelijk om uit het GIP heel gedetailleerde informatie te halen. Het GIP wordt nog voortdurend geoptimaliseerd. Er worden doelstellingen toegekend aan de verschillende projecten en er kunnen analyses over gemaakt worden.

Bij raamovereenkomsten is dat veel moeilijker, want dan moet men tot op het niveau van de werkorders gaan kijken welke middelen waaraan besteed werden. De bedoeling van werken met raamovereenkomsten is echter om snel en makkelijk verschillende kleine werken te doen. Dat vraagt bovendien de nodige inzet van personeel, dat al zwaar is belast. Het is een zaak van evenwicht zoeken.

Vervolgens is er de vraag van Wim Verheyden hoe het gevaarlijkepuntenprogramma tot stand kwam. Het beleid stelde dat men achthonderd gevaarlijke punten wilde aanpakken. Men kwam op basis van eenheidsprijzen aan een gemiddelde kostprijs van 625.000 euro per gevaarlijk punt. Vermenigvuldigd met achthonderd is dat 500 miljoen euro. Dat was niet gebaseerd op eerdere studies. Daarom werd TV3V ingeschakeld dat methodologieën opstelde. Er wordt een bepaald proces gevolgd om van een quick win naar grondigere maatregelen te gaan. Uitgangspunt is om een gevaarlijk punt zo snel en makkelijk mogelijk op te lossen. Als dat echt niet mogelijk is, dan gaat men naar de meer ingewikkelde ingrepen.

Er werd gevraagd hoe het komt dat er geen betrouwbare data zijn. Filip Boelaert zegt dat er wel betrouwbare data zijn, maar dat ze nog niet voldoende gedetailleerd zijn om er bepaalde gegevens uit te halen. Dat staat op het programma.

Tom Roelants informeert dat er zeker buitenlandse samenwerking is. AWW is bijvoorbeeld lid van de Nederlandse vereniging Infra Ontwerp en engageert zich in een Europese vereniging waar de 27 lidstaten van elkaar leren over onder meer infrastructuurmanagement, verkeersveiligheid en infrastructuurontwerpen.

Er werd opgemerkt dat er geen duidelijke financiële cijfers zijn in verband met de historische en dynamische lijst. Tom Roelants verwijst in verband met de historische lijst naar pagina 31 van het rapport van het Rekenhof. Het Rekenhof vroeg aan AWW naar gegevens tot 2002 maar overeenkomstig een archiefbeheersplan wordt informatie tien, vijftien of twintig jaar bijgehouden, bijvoorbeeld over kleinere ingrepen die in een raamcontract zitten. Dossiers van grote projecten worden langer bijgehouden. Het Rekenhof merkt in het verslag ook op dat AWW van financieel systeem is veranderd in 2009, met de invoering van Orafin bij de Vlaamse overheid. Ook TV3V had haar eigen systeem. Die informatie werd bij het afsluiten van haar opdracht overgemaakt, maar gedetailleerde info die niet in haar databank zit, kan AWW er achteraf niet uithalen. Zoals het Rekenhof op pagina 33 van het verslag schrijft, kan AWW wel zeggen wat de infrastructuurkost is van de wegen, namelijk 811 miljoen euro. Voor een aantal meer generieke kosten kan men een totaalcijfer geven. Maar bijvoorbeeld de onteigeningskost van dat ene gevaarlijke punt na zeventien jaar exact bepalen is niet eenvoudig. Dat is een nuance die Tom Roelants wil aanbrengen. Hij stelt vast dat het Rekenhof op pagina 33 schrijft dat men met de verkregen informatie tot een bedrag komt van 975 miljoen euro, met de nuance dat er ook ramingen bij zijn. Van gevaarlijke punten die nog niet aanbesteed zijn kan men geen exact bedrag geven, alleen een raming.

Er waren ook vragen over de kostprijs van het dynamische programma. Ook dat is niet zo evident. Over het voorbeeld van de markeringen dat hij eerder gaf, geeft de spreker toe dat men bij benadering een schatting kan geven, maar niet de exacte kost. In die zin had men aan het Rekenhof misschien beter een benaderend getal gegeven. Ter verdere verduidelijking zegt hij dat er verschillende contracten nodig zijn voor het uitvoeren van een quick win: markeringen, verkeerslichtenregeling

enzovoort. Het samenbrengen van al die deelinformatie vraagt ook heel veel tijd. Daarom werd er soms globaler gerapporteerd en niet altijd heel gedetailleerd. Zelfs als het Rekenhof extra tijd geeft is het moeilijk om al die gedetailleerde informatie aan te leveren. Op de kostprijs voor de dynamische lijst kan men globaal wel een cijfer plakken.

Tom Roelants begrijpt de vraag naar exacte detailcijfers. Voor een bepaald verkregen budget wordt ook gevraagd om dat heel duidelijk aan beleidsdoelstellingen te koppelen. Een kruispunt herinrichten helpt de fietsdoelstelling, maar ook de verkeersveiligheidsdoelstelling enzovoort. Daarom werkt men met percentages die echter ook voor discussie vatbaar zijn. Hij is ervan overtuigd dat de nieuwe toepassing KIM zal helpen om daar meer transparantie in te geven waardoor men daar ook beter zal over kunnen rapporteren.

De definitieve versie van KIM werd in mei 2022 aan de minister voorgesteld. Voortaan zal men op basis van deze toepassing rapporteren. Een evaluatie is dus nog niet mogelijk maar KIM lijkt de spreker alleszins beloftevol.

Het klopt dat het overstappen naar een nieuw systeem voor een breuklijn zorgt. Er werd maximaal naar gestreefd om alle data uit Excel, Google Sheets enzovoort over te brengen naar nieuwe toepassingen.

Er staan nog zeventien gevaarlijke punten op de historische lijst. Mocht hij de verkeerde indruk gewekt hebben dat men zich erbij neerlegt dat er drie niet zullen weggewerkt zijn tegen het einde van de legislatuur, dan zegt Tom Roelants dat men er alles zal aan doen om ze weg te werken. Dat is ook de vraag van de minister. Maar hij kan nog geen exacte voorspelling doen omdat men nog in een (voor)ontwerpfase zit. Voor de overige projecten zit men perfect op schema.

Van de zeventien punten van de historische lijst die vandaag nog openstaan komen er nog vijf voor op de dynamische lijst van 2021. Twee daarvan zijn ondertussen ook in uitvoering, drie nog niet.

Wat het gevaarlijk punt in Maasmechelen betreft, is er een quick win uitgevoerd, namelijk door de aanpassing van de verkeerslichtenregeling. Dus dat punt is weggewerkt zoals in voetnoot 66 van het rapport staat.

Er werden vragen gesteld over het feit dat de identificatiesleutels van AWW en het Departement MOW verschillen en dat zij allebei de gegevens op basis van de geografische coördinaten opnieuw identificeren. Dat dit opnieuw gebeurt, vindt hij niet correct. Hij wil dit verduidelijken. In de praktijk gebeurt het dat AWW een locatie enkele meter opschuift om dat perfect te matchen met andere data in het systeem. Het is niet zo dat al het werk van het Departement MOW wordt overgedaan.

Het klopt wel dat de identificatiesleutels niet altijd dezelfde zijn. Voor AWW is het belangrijk dat als een punt op meerdere lijsten voorkomt, het telkens dezelfde identificatie krijgt. Het Departement MOW geeft elk punt ook een nieuw nummer en in die zin lijkt dat alsof het werk nog eens opnieuw wordt overgedaan. De finaliteit van het markeren van een bepaald punt is bij beide verschillend.

Het Rekenhof merkt op dat het aantal gevaarlijke punten soms verschilt. Met de minister is heel duidelijk afgesproken dat gevaarlijke punten die het gevolg zijn van ongevallen die niet aan de infrastructuur te wijten zijn, niet langer in de cijfers worden opgenomen. Een verschil in aantal is dan het gevolg van het feit dat de opmaak van de verschillende lijsten op verschillende momenten is gebeurd.

Er waren ook opmerkingen over de dubbele statussen. Voor AWW is rapporteren niet altijd zo evident omdat vaak ook de vraag wijzigt doorheen de tijd. Eerst wordt

er bijvoorbeeld gevraagd of een punt al dan niet in uitvoering is. Later wil men dan weten of het punt ook is uitgevoerd. Het is dan moeilijk om terug in de tijd te gaan en om op oudere lijsten dat onderscheid aan te duiden.

Wim Verheyden vroeg waarom 25% van de achthonderd gevaarlijke punten opgelost werden met een quick win. Tom Roelants vindt dat een verdedigbare oplossing. Ze is misschien minder optimaal, maar wel sneller en efficiënter. Dat kan voor de verkeersveiligheid veel beter zijn dan te moeten wachten op studies of onteigeningen. Later kan dan gewerkt worden aan een nog betere oplossing. Dat is een les die men trekt uit de voorbije jaren.

Welke criteria zijn gehanteerd om die afweging te maken en om te kiezen voor een quick win? Het ging dan vooral over haalbaarheid. Kan de ingreep binnen een redelijke tijdspanne en is het budgettair mogelijk? Als de ideale oplossing 10 miljoen euro kost en er was toen een gemiddeld budget van ongeveer 600.000 euro, dan werd aan TV3V gevraagd of er ook een quick win mogelijk was. In dat geval werd terecht voor de quick win geopteerd. Het is ondertussen een bijna structurele aanpak om voor de dynamische lijst te werken met quick wins.

Stijn Bex vroeg waarom men slechts in 20% van de gevallen kiest voor een volledig conflictvrije regeling van kruispunten. Tom Roelants zegt dat voor een perfect conflictvrije regeling, zeker op grotere kruispunten op gewestwegen, meestal onteigeningen nodig zijn voor bijvoorbeeld een aparte linksaf- of rechtsafrijstrook. In een verstedelijkte context is dat niet evident. Men opteert er dan voor om al in een eerste fase een semiconfliktvrije regeling te implementeren, waarbij een aantal bewegingen al uitgesloten worden in plaats van te wachten tot die onteigening gerealiseerd kan worden.

Tom Roelants gelooft voor een aantal situaties heel sterk in vierkant groen. Zonder speciale ingrepen wordt een aparte groentijd voorzien voor de actieve weggebruiker zodat die zonder conflicten het kruispunt kan oversteken. Dat kan ook een ferme verbetering zijn voor de verkeersveiligheid zonder afhankelijk te zijn van eventuele onteigening.

7. Antwoorden van minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* spreekt tegen dat de hoge ambities niet worden waargemaakt of dat uit de presentatie zou blijken dat verkeersveiligheid voor haar geen topprioriteit is. Verkeersveiligheid is voor haar meer dan een lijst met gevaarlijke punten wegwerken. Ze verwijst opnieuw naar het beleid rond de veilige schoolroutes, het conflictvrij maken van 125 kruispunten per jaar, wegen vergevingsgezind maken, veilige oversteekplaatsen voor voetgangers, dynamisch verkeersmanagement en handhaving via trajectcontroles, snelheids- en roodlichtcamera's.

Voor de zeventien resterende gevaarlijke punten van de historische lijst wordt alles op alles gezet om die zo snel mogelijk weggewerkt te krijgen. Van de ongeveer 580 unieke punten van de dynamische lijst werden er al heel wat uitgevoerd. Van de 313 punten op de dynamische lijst van 2021 is al een derde volledig uitgevoerd. Een ander derde is op dit ogenblik in uitvoering of in voorbereiding. Op korte tijd zal dus twee derde van de punten van die lijst zijn weggewerkt. Dat wordt continu gemonitord en er wordt kort op de bal gespeeld.

De minister spreekt tegen dat ze de ambities zou terugschroeven, zoals ook in de pers was te lezen. De Vlaamse Regering houdt vast aan Vision Zero 2050. Voor de actieve weggebruiker heeft ze dit verstrengd en wil ze ten laatste in 2040 geen enkel dodelijk slachtoffer. Daarnaast zijn er tussentijdse doelstellingen. Tegen 2025 een vermindering van 25%, tegen 2030 een reductie van 50%. Tegelijkertijd wordt er een verschillend percentage vastgelegd voor de verschillende categorieën

weggebruikers waardoor de lat nog hoger wordt gelegd. In de periode 2010 tot 2020, werd er voor bijna geen enkel streefcijfer een verminderingspercentage van 50% gehaald, behalve voor het aantal doden en zwaargewonden bij de jonge autobestuurders.

De minister zegt dat ongevallen minstens een score van vijftien punten moeten halen om op de lijst te komen. Maar als na analyse blijkt dat er ongevallen zijn waarbij geen link is met de infrastructuur dan worden die afgevoerd van die lijst. De grote killers in het verkeer zijn snelheid, alcohol en afleiding. Als wegbeheerder moet men zorgen voor veilige weginfrastructuur, maar daarnaast is ook het gedrag van elke weggebruiker nog altijd een doorslaggevend gegeven. Er wordt op beide gefocust met het Verkeersveiligheidsplan.

Er werd gevraagd of dit plan wordt bijgestuurd. Het werd goedgekeurd in de zomer van 2021 en bevat 37 concrete acties en doelstellingen. Het plan wordt continu gemonitord. In februari 2022 werd al een rapportering voorgelegd aan de Vlaamse Regering met actiepunten voor de komende periode. Dat zal zich om de zes maanden herhalen. Dat er niet zou gemonitord worden, klopt dus absoluut niet.

Het Rekenhof is van oordeel dat de gevaarlijke punten meer gemonitord moet worden en dat er meer gecommuniceerd moet worden. Dat zal voortaan gebeuren met de nieuwe toepassing KIM en een maandelijkse rapportage om te kunnen bijsturen.

Er komt geen nieuw rapport als antwoord op het voorliggende verslag van het Rekenhof. Dat is niet de bedoeling. Er werd al een reactie gegeven (zie hoofdstuk 8 van het rapport) en er is de gedachtewisseling. De minister dankt nogmaals het Rekenhof voor de aanbevelingen en ze herhaalt dat ze deze ter harte zal nemen.

De immense prijsstijgingen van materialen en grondstoffen is een terechte bekommernis. De minister geeft het voorbeeld van de Henneaubrug in Zaventem over de R0 waarbij er een prijsstijging was voor het staal van 46%. Initieel werd de kostprijs van de brug geraamd op 23 miljoen euro, nu is dat al 36 miljoen euro. Men zit rond de tafel met onder andere alle stakeholders van de bouwsector. Er wordt alleszins nog veel ingeschreven op de bestekken. Zoals Filip Boelaert stelde, geven de prijsherzieningsclausules voldoende garanties om in te schrijven op de offertes.

De minister vindt het markant dat sommige parlementsleden de gevolgen van MIA niet zien. Ze nodigt hen uit om meer rond te rijden in West-Vlaanderen en Limburg. In die provincies werden de proeftuinen voor kleinschalige verkeersingrepen gelanceerd. In plaats van hiervoor te moeten passeren langs de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid krijgt een aannemer onmiddellijk de opdracht om een aantal werken uit te voeren. Zo zijn er in Limburg een 50-tal werven. De minister verwijst voor meer details naar de schriftelijke vraag van Rita Moors (*Schriftelijke vragen* VI.Parl. 2021-22, nr. 1522 aan minister Lydia Peeters).

Naast die proeftuinen gaat MIA over de proactieve aanpak met de voortijdige detectie van een aantal gevaarlijke punten, zoals in Beringen met onder meer een stakeholdersbevraging.

Tegelijkertijd is er een werkgroep bezig met hervormingen om te kijken waar procedureel een aantal elementen kunnen worden bijgestuurd. Zo worden bijvoorbeeld de dienstorders gescreend. MIA loopt wel degelijk en de goede elementen zullen later in geheel Vlaanderen wordt uitgerold om sneller te zorgen voor meer verkeersveiligheid. Dat is de nieuwe aanpak om sneller over te gaan tot actie. Zoals eerder gezegd willen nabestaanden niet horen dat er een studie komt of het probleem zal opgelost worden. Zij willen de oplossing zien uitgevoerd worden op het veld.

Wat de opvolging van de budgetten betreft, is de minister trots op het hoge vastleggingspercentage met betrekking tot het GIP, met dank aan de administratie. Dat wordt continu gemonitord en is dus zeker geen nattevingerwerk, zoals door Wim Verheyden geopperd werd. Elk van de meer dan negenhonderd projecten van het GIP kan men bekijken in het overgemaakte document. Er is natuurlijk een prioritering maar zodra het GIP is goedgekeurd wordt dit opgevolgd om zoveel mogelijk vast te leggen. Er is naast de vaste lijst ook een reservelijst. Zodra duidelijk is dat een dossier niet kan worden uitgevoerd, bijvoorbeeld bij het niet tijdig krijgen van een omgevingsvergunning of een beroep bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen, wordt een dossier van de reservelijst genomen om zo toch een zo hoog mogelijk vastleggingspercentage te krijgen. Voor de relancemiddelen zit MOW in het eerste kwartaal van 2022 aan een vastleggingspercentage van 65% ten opzichte van 35% voor de Vlaamse overheid in het algemeen. In 2021 werd nagenoeg het volledige GIP vastgelegd.

De minister besluit dat zij de realisaties op het terrein veel belangrijker vindt dan het tot in detail nagaan wat er is geworden van de historische lijst die van vroeger dateert. Daarnaast moet men tegelijkertijd ook inzetten op gedragsverandering door educatie, sensibilisering en handhaving.

8. Bijkomende vragen en opmerkingen

8.1. Stijn Bex

Stijn Bex is in de eerste plaats blij dat het dossier basisbereikbaarheid stijgt op de agenda van het Rekenhof.

Een aandachtige kijker merkte op dat een parlements lid wellicht ongewild sprak over Zero Vision in plaats van Vision Zero, maar zo ver wil de spreker niet gaan.

Hij is het eens met de minister dat het belangrijker is om te werken aan oplossingen op het terrein in plaats van uit te vlooien wat er twintig jaar geleden al dan niet besteed is. Men moet wel lering trekken zodat men over twintig jaar wel kan zeggen wat er precies is gebeurd.

Na de antwoorden is MIA voor Stijn Bex duidelijker geworden. Hij zal aandachtig het antwoord op de schriftelijke vraag van Rita Moors nakijken en misschien tijdens het zomerreces naar Limburg of West-Vlaanderen rijden om te kijken wat er op het terrein gebeurt.

Meer fundamenteel wenst hij nog in te gaan op twee opmerkingen van het Rekenhof waarvan de administratie en de minister stellen dat ze niet kloppen.

Ten eerste zegt het Rekenhof dat de personeelsbezetting van het Departement MOW niet toelaat om een echte regierol op te nemen. Hierop antwoordde de minister niet in het rapport. Een administratie moet niet alles doen, maar het is wel cruciaal dat ze de regie in handen heeft. Het antwoord van Filip Boelaert is dat hij werkt met de middelen die het Vlaams Parlement geeft en met het personeelskader dat door de Vlaamse Regering ter beschikking wordt gesteld. Taken die hiermee niet kunnen uitgevoerd worden, worden uitbesteed. Maar hij heeft niet gezegd of hij die regierol kan opnemen. Wat is volgens het Rekenhof daarvoor de remedie en wat is het antwoord van de minister daarop?

Ten tweede heeft hij nog een opmerking over de zachte weggebruikers. Het is de verdienste van de minister dat fietsers en voetgangers hogere scores krijgen bij ongevallen. Het Rekenhof merkt echter op dat er in 2021 minder strenge doelstellingen werden vastgelegd op het vlak van verkeersveiligheid dan in 2016. Minister Lydia Peeters ontkent dit. Heeft de minister het Rekenhof kunnen overtuigen? Het meest

recente Verkeersveiligheidsplan dateert van de zomer van 2021. 2021 is een triest jaar op het vlak van verkeersveiligheid met meer dan driehonderd dodelijke verkeersslachtoffers. De minister is van mening dat het plan in 2021 werd afgesproken en dat het niet nodig is om dat bij te stellen. Stijn Bex vindt dat wel noodzakelijk en ziet nog andere mogelijke quick wins. Hij spreekt over meer aandacht voor conflict-vrije kruispunten, het aanpakken van overdreven snelheid, venstertijden om vrachtwagens uit de schoolbuurten te houden, extra oversteekplaatsen op gewestwegen, vierkant groen en gevleugelde zebrapaden. Uit een schriftelijke vraag van hem blijkt dat er elf gevleugelde zebrapaden zijn in Vlaanderen

Tenzij het Rekenhof zegt dat het beleid op de goede weg is om Vision Zero in 2050 te halen, is Stijn Bex ervan overtuigd dat de minister sneller kan gaan en doortastender kan zijn. Zijn vaststelling blijft dat de minister dat niet doet omdat ze de autobestuurder niet voor het hoofd wil stoten. En dat blijft zijn kritiek op haar verkeersveiligheidsbeleid. De minister doet een aantal goede dingen, maar gaat op tal van vlakken niet zo ver als ze zou kunnen en nodig is om de doelstellingen te halen.

8.2. Annick Lambrecht

Annick Lambrecht herhaalt dat ze in tegenstelling tot sommige collega's zeer erg is geschrokken van het rapport van het Rekenhof. Ze heeft het er moeilijk mee dat de minister telkens opsomt wat ze wel allemaal doet. Dan zou er nu een daling moeten zijn van het aantal verkeersslachtoffers.

Ze pleit ervoor om de aanbevelingen van het Rekenhof heel ernstig te nemen en werk te maken van twee andere mogelijke quick wins. De eerste is het invoeren van venstertijden voor vrachtwagens in schoolomgevingen. Het kan niet dat er tijdens de schooluren zwaar verkeer is rond de scholen. Ten tweede vraagt Annick Lambrecht om werk te maken van de zone 30 in de bebouwde kom. Zoals de minister telkens opsomt wat ze allemaal doet, zal zij steeds opnieuw deze twee maatregelen op tafel leggen.

9. Bijkomende antwoorden van het Rekenhof

Hilde Dewicke zegt dat de doelstellingen voor 2021 duidelijk lager gezet zijn in vergelijking met 2016. Ze betreurt dit omdat het de sense of urgency wegneemt. Voor de categorie doden en zwaargewonden zijn de cijfers van de doelstellingen nooit gehaald, behalve voor jonge autobestuurders. De doelstellingen dan nog verlagen geeft de indruk dat men er zich bij neerlegt. De minister heeft haar niet kunnen overtuigen dat dat een goede manier van werken is.

De Alliantie Veilig Onderweg is nog maar net opgestart, dus kan het Rekenhof daar geen uitspraken over doen. Het heeft zeker potentieel om het beter te doen dan het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid waarvan de werking moeizaam verliep, zoals vermeld in de audit.

Tussen het Rekenhof en het Vlaams Parlement werd overeengekomen dat de aanbevelingen structureel worden opgevolgd. Elk jaar wordt in de BBT bij de begrotingsuitvoering door de minister geantwoord welke opvolging ze geeft aan de aanbevelingen van het Rekenhof. Elk rapport komt daar de eerste twee jaar na publicatie automatisch in. In het derde jaar wordt geëvalueerd in welke mate de aanbevelingen zijn uitgevoerd. Als die grotendeels of helemaal zijn uitgevoerd, worden de aanbevelingen niet meer opgenomen in de BBT van de begrotingsuitvoering. Als dat niet het geval is, wordt dat blijvend opgevolgd.

10. Bijkomende antwoorden van minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* reageert eerst op de opmerking van Stijn Bex die de minister verwijt dat ze het Verkeersveiligheidsplan van 2021 niet wil aanpassen. Ze kan Stijn Bex daarin niet volgen. Ze antwoordde al dat dit plan continu wordt gemonitord en in februari 2022 werd een actieprogramma aan de Vlaamse Regering ter goedkeuring voorgelegd.

Hij vraagt verder om nog bijkomende zaken op te nemen in het Verkeersveiligheidsplan. De minister vraagt dat hij het plan eens grondig zou lezen en analyseren. De eerste maatregel is meer inzetten op kwaliteitsvolle comfortabele, herkenbare en vergevingsgezinde fietsinfrastructuur. De tweede luidt: de gevaarlijke punten op de dynamische lijst sneller aanpakken. Ten derde: conflictvrije en slimme lichtenregeling krijgen absolute voorrang. Vier: de voetganger heeft recht op voldoende, kwalitatieve, veilige en overzichtelijke voetgangersoversteekplaatsen. Vijf: uitbreiden van gevleugelde zebrapaden. Zes: zorgen voor veilige schoolroutes en schoolomgevingen. Dat zit er dus allemaal in. Ze vraagt hem om concreet op te sommen wat er niet in staat.

Ten aanzien van Annick Lambrecht zegt ze dat ook de venstertijden voor zwaar verkeer in schoolomgevingen in het verkeersveiligheidsplan staan. Daar is geld voor uitgetrokken. Zoals ze steeds zegt kennen de lokale besturen hun eigen grondgebied het best en zij bepalen mee de venstertijden en vrachtroutenetwerken.

Wat de personeelsbezetting betreft, zegt de minister dat men vraagt om alles continu te monitoren. Dat gebeurt nu meer en meer digitaal en dus meer efficiënt. De minister heeft niemand horen zeggen dat door een personeelstekort een aantal gevaarlijke punten niet worden weggewerkt. Zeker bij grootschalige werken heeft het met andere zaken te maken zoals bijvoorbeeld nutsleidingen die eerst nog moeten aangepakt worden.

De minister stelt vast dat over het feit of de doelstellingen ambitieus genoeg zijn, de meningen verschillen. Voor de actieve weggebruiker zijn ze ambitieuzer dan de Europese doelstellingen en ook voor de tussentijdse doelstellingen werden per categorie strengere eisen op tafel gelegd.

Dat het allemaal kommer en kwel is zoals Annick Lambrecht beweert, ontkent de minister. Bij het begin van de eeuw waren er ruim duizend dodelijke verkeersslachtoffers. Nu zijn er dat ongeveer driehonderd en dat zijn er driehonderd te veel, net zoals de meer dan twintigduizend gewonden. Het heeft ook niet alleen te maken met infrastructuur: hoeveel solo-ongevallen gebeuren er niet? En er zijn de drie eerder vernoemde killers in het verkeer. De minister geeft ook als voorbeeld de recente ongevallen op de jaagpaden die vaak vier meter breed zijn. Verbeteringen aan de infrastructuur zijn niet meer mogelijk. Wat rest is een oproep naar elke weggebruiker om rekening te houden met de andere weggebruikers en respect te hebben voor elkaar. Dat is nog altijd een heel belangrijk aspect. Dat heeft niets te maken met het verschuiven van verantwoordelijkheden. Er wordt immers voor 550 miljoen euro geïnvesteerd in fiets- en verkeersveiligheid. Dat zijn ongeziene bedragen om een kentering te krijgen in het aantal verkeersslachtoffers, samen met de handhaving.

11. Slotreplieken

11.1. Marino Keulen

Marino Keulen herhaalt dat hij het een mild rapport vindt. Wat soms ernstig lijkt, is soms ook oppervlakkig in de analyse. Als men ziet van waar men komt, zal

niemand vinden dat het weggesmeten geld is. Elk mensenleven is waardevol en elke dode in het verkeer is er één te veel. Het gaat om recordinvesteringen.

Wat de minister zegt over snelheid, alcohol en afleiding is cruciaal. Dat is de verantwoordelijkheid van de weggebruiker, ook wanneer men bijvoorbeeld het budget zou verdubbelen. De politiek werkt in dit geval flankerend: ze moet zorgen voor veilige en leesbare wegen. Er is nog een hele weg af te leggen maar er is ook al veel gerealiseerd.

De spreker is ervan overtuigd dat als iedereen de verkeersregels zou volgen er twee derde minder ongevallen zouden zijn. Sommige bestuurders kennen geen snelheidslimieten. Hij verwijst naar bijvoorbeeld de grote infrastructuurwerken waar werken kilometers op voorhand worden aangekondigd. Dat er dan mensenlevens te betreuren vallen is alleen aan de weggebruiker te wijten. Als men die eigen verantwoordelijkheid niet durft te onderlijnen en in beeld te brengen, dan voedt men de antipolitiek enorm.

11.2. Annick Lambrecht

Annick Lambrecht bevestigt dat snelheid een belangrijke killer is in het verkeer. Vandaar haar vraag naar het verplichten van een zone 30 in de bebouwde kom. Tot slot benadrukt ze dat ze nooit zal zeggen dat de minister niets doet, want dan zou ze wellicht geen minister meer zijn. Er kan wel meer en beter gebeuren, en dat is nodig.

11.3. Stijn Bex

Stijn Bex vindt dat de minister het zich makkelijker zou kunnen maken door te zeggen dat men de doelstellingen moest bijstellen omdat blijkt dat het moeilijk is om ze te halen. Maar eigenlijk zegt de minister dat de doelstellingen niet werden bijgestuurd terwijl zwart op wit op papier staat dat ze wel zijn bijgestuurd.

Wanneer blijkt dat men de doelstellingen niet zal halen zoals het Rekenhof zegt – en wat ook blijkt wanneer Filip Boelaert heel duidelijk zegt dat het altijd maar moeilijker wordt om het aantal verkeersslachtoffers te doen dalen – zullen de inspanningen die men moet doen ook groter moeten worden.

Snelheid is een killer in het verkeer, maar het is wel de overheid die bepaalt hoe snel men mag rijden. Uit wat experts zeggen blijkt dat er veel minder ongevallen gebeuren als men op bepaalde plaatsen de snelheid doet dalen. Hij vraagt een open blik hierop.

Momenteel zijn er elf gevleugelde zebrapaden in heel Vlaanderen. Dat zijn er twee per provincie. Het valt af te wachten hoeveel er zullen bijkomen. Het is makkelijker om een gevleugeld zebrapad aan te leggen dan om een zwart punt weg te werken. Als er dus maar elf zijn betekent dat dat er momenteel te weinig gebeurt. Hij hoopt dat onder meer MIA hierin verandering kan brengen. Het zal hem benieuwen hoe ver men over een jaar zal staan met die actiepunten. Waar de minister ambitie toont, krijgt ze de volle steun van de Groenfractie. Maar Stijn Bex vindt het belangrijk om de druk hoog te houden zodat de zaken nog meer vooruit gaan dan ze anders zouden doen. En hij zal dat blijven doen.

Bart CLAES,
voorzitter

Annick LAMBRECHT,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
BBT	beleids- en begrotingstoelichting
FFEU	Financieringsfonds voor Schuldafbouw en Eenmalige Investeringsuitgaven (= FEU)
GIP	geïntegreerd investeringsprogramma
KIM	Knelpunten en Ingrepen Management
KPI	key performance indicator, kritieke prestatie-indicator
MIA	Mobiliteit Innovatief Aanpakken
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse overheid)
SDG	Sustainable Development Goal
VIF	Vlaams Infrastructuurfonds
vte	voltijdsequivalent/voltijdequivalent