



Vlaamse
overheid

Interbestuurlijke audit Fietssnelwegen

Globaal rapport | 22 september 2022

AUDIT
VLAANDEREN

Auditteam

Ines Swaelens – auditor

Tania Jannis – auditor

Pieter Coppens – auditor

Inge Blauwhoff – senior auditor

Karel Bruneel – senior auditor













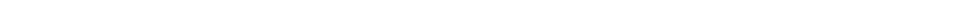

Arnout De Doncker – manager (Deloitte)

Emily Vermeeren – auditor (Deloitte)

Jo Fransen – manager-auditor

Deze opdracht is uitgevoerd in overeenstemming met de internationale standaarden van het Institute of Internal Auditors (IIA).
Elke vijf jaar evalueert een externe instantie of Audit Vlaanderen deze standaarden naleeft.

Inhoudsopgave

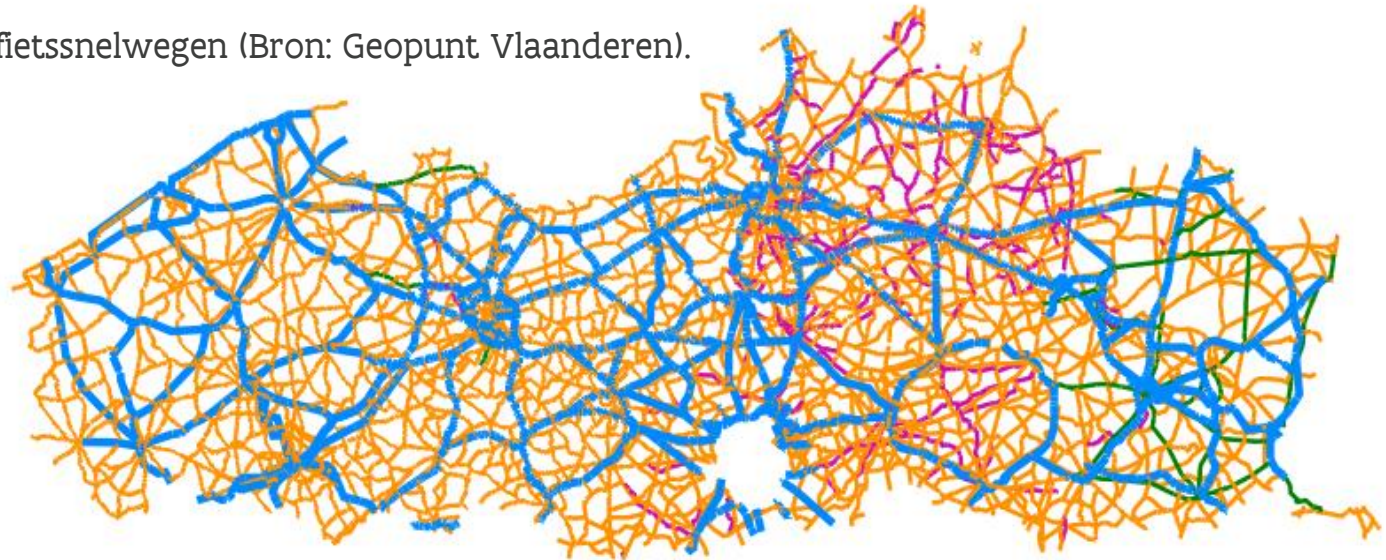
- I. **Situering**  
- II. **Auditdoelstellingen, -reikwijdte en -aanpak**  
- III. **Samenvatting**  
- IV. **Aanbevelingen en verbeterpunten**  
- V. **Managementreactie**  
- VI. **Auditbevindingen**  
- VII. **Bijlagen**  

I. Situering

BFF – Bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk

Het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) is een netwerk van meer dan 12.000km van gemeentegrensoverschrijdende fietsinfrastructuur dat de Vlaamse woonkernen en attractiepolen verbindt. Dit fietsroutenetwerk betreft een wensnetwerk: bepaalde delen van het netwerk zijn reeds gerealiseerd, andere delen van dit netwerk dienen nog gerealiseerd te worden. De provincies, gemeenten en de Vlaamse overheid staan in voor de realisatie van dit netwerk. De gemeenten en de betrokken agentschappen van het Vlaams Gewest verzorgen als (weg)beheerders het onderhoud. De lokale besturen beheren ongeveer 2/3^e van de fietspaden op het BFF. 1/3^e van de fietspaden valt onder de gewestelijke beheerders (AWV en De Vlaamse Waterweg). De ruggengraat van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk is het netwerk van fietssnelwegen.

Wensbeeld van het BFF met in het blauw de fietssnelwegen (Bron: Geopunt Vlaanderen).



I. Situering

Fietssnelwegen

In 2018 werd bij ministerieel besluit op het BFF een netwerk van 2.700km fietssnelwegen vastgelegd. Fietssnelwegen zijn intensief gebruikte doorgaande fietsroutes met een kwalitatief hoogwaardige infrastructuur. Ze verbinden belangrijke attractiepolen die op befietsbare afstand van elkaar liggen. Fietssnelwegen bieden een aantrekkelijk alternatief voor verplaatsingen met de auto – zeker in congestiegevoelige regio's – en verbinden vooral woon-, school- en werkkernen, waarbij ook knooppunten voor openbaar vervoer worden aangedaan. Fietssnelwegen worden gekenmerkt door een aparte bedding, rechtlijnigheid, uniforme inrichting, maximale afwezigheid van gelijkgrondse kruispunten en voorspelbaarheid van gebruik en inrichting. Het Vademecum Fietsvoorzieningen bepaalt de geldende kwaliteitsnormen voor fietssnelwegen. Die normen hebben bijvoorbeeld betrekking op de breedte (minimaal 3m), bochtstralen, materiaalkeuze en kruispuntontwerp. Het Vademecum Fietsvoorzieningen wordt momenteel geactualiseerd.

In de praktijk kunnen fietssnelwegen verschillende vormen aannemen op het vlak van juridisch statuut en verkeerstechnische vormgeving, zoals:

- Wegen voorbehouden voor fietsverkeer;
- Wegen voorbehouden voor landbouwvoertuigen, voetgangers, fietsers en ruiters;
- Tweerichtingsfietspaden;
- Fietsstraten.
- Jaagpaden, na overleg met de waterwegbeheerder*.
- Verlaten spoorwegbeddingen en fietswegen langs spoorlijnen in gebruik.

*Voor de jaagpaden gelden specifieke regels, gelet op hun eigenheid en (gemengde) functie zal het gestelde ambitieniveau m.b.t. de richtlijnen voor de aanleg van fietssnelwegen lager of niet altijd mogelijk zijn op de jaagpaden.

I. Situering

Het Fietsfonds

Lokale besturen kunnen voor de aanleg of een aanpassing van fietsinfrastructuur op het BFF een subsidie aanvragen bij het Fietsfonds. Het Fietsfonds is een samenwerking tussen de Vlaamse overheid en de Vlaamse provincies om de aanleg van bovenlokale functionele fietsroutes te ondersteunen. De Vlaamse overheid subsidieert 50% en de provincie subsidieert minstens 40%. Subsidieaanvragen worden ingediend bij de provincie, die de voorwaarden controleert en de subsidie uitbetaalt aan het lokaal bestuur. Twee maal per jaar kan de provincie de 50% subsidie van de Vlaamse overheid opvragen. Elke provincie heeft de eigen voorwaarden voor de subsidie van de provincie opgenomen in aparte subsidiereglementen.

Provinciale investeringen

Naast de subsidies aan de gemeenten in het kader van het Fietsfonds, voorzien een aantal provincies ook specifieke investeringskredieten voor de realisatie van fietssnelwegen door de provincie. Na de realisatie van een fietssnelweg wordt het wegbeheer ervan overgedragen aan de betrokken gemeenten. Voor de aanleg van fietssnelwegen is meestal 100% ondersteuning voorzien, 50% vanuit de provinciale middelen en 50% vanuit de gewestelijke middelen (Fietsfonds).

De gewestelijke en Europese investeringen

Wanneer een fietssnelweg gelegen is langs of kruist met een gewestweg, bevaarbare waterloop of het spoor, kunnen de kosten voor aanleg, ondertunneling of overbrugging niet verhaald worden op het Fietsfonds. De kosten voor de zogenaamde kunstwerken (bruggen en tunnels) in het geval van een kruising met een fietssnelweg worden onder meer aangerekend op de gewestelijke investeringskredieten. Ook op het Europese EFRO budget 2014-2020 werd €20 miljoen voorzien specifiek voor ondersteuning van de aanleg van fietssnelwegen (subsidie van 30% van de totale kost).

Geïntegreerd investeringsprogramma (GIP)

Met het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) maakt het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken een overkoepelend overzicht van alle investeringen door de verschillende gewestentiteiten. Het gaat over infrastructuurprojecten voor vracht- en personenverkeer, openbaar vervoer, fietsen, binnenvaart en waterbeheersing. Het GIP laat toe om verschillende indicatoren m.b.t. fiets op te volgen, bv. het percentage fiets binnen elke investering, het aantal km aangelegde fietspad en het gerelateerde fietsnetwerk.

I. Situering

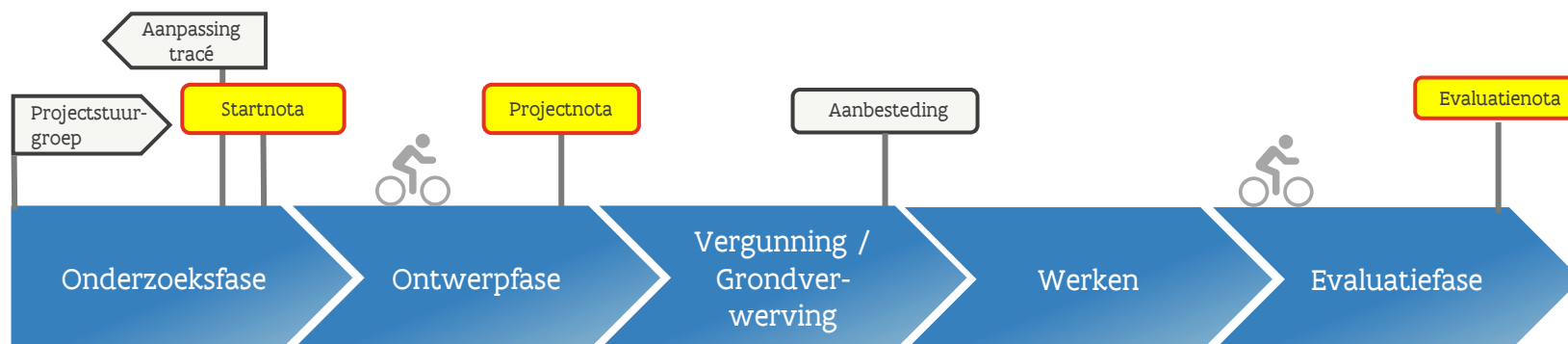
De projectprocedure

De projectprocedure is beschreven in het Besluit van de Vlaamse Regering tot bepaling van de nadere regels over de projectmethodologie en de projectstuurgroep in het kader van de basisbereikbaarheid van 6 september 2019.

Voor projecten die beroep doen op het Fietsfonds richt de initiatiefnemer een projectstuurgroep (PSG) in. De initiatiefnemer nodigt alle betrokken actoren uit, bv. de gemeenten, maar evenzeer de betrokken gewestentiteiten, NMBS/Infrabel en de nutsbedrijven.

De methodologie voorziet een onderzoeksfase en een ontwerpfase, waarin de projectstuurgroep consensus moet bereiken over een start- en projectnota, of een unieke verantwoordingsnota. Na afloop van het project is een evaluatiefase voorzien met opmaak van een evaluatienota. Voorts is er bij de aanleg sprake van een procedurele fase (vergunning, grondverwerving) en een uitvoeringsfase (werken).

Onderstaande figuur geeft schematisch weer in welke fase van de aanleg van een fietsnelweg de verschillende documenten van de projectprocedure (in het geel) zich situeren.



II. Auditdoelstellingen, -reikwijdte en aanpak

Interbestuurlijke Audit

Audit Vlaanderen definieert een interbestuurlijk audit als een audit van een proces of onderwerp dat zich op verschillende bestuursniveaus situeert: gemeentelijk, provinciaal en/of Vlaams. De focus ligt op de samenwerking tussen de verschillende betrokken actoren.

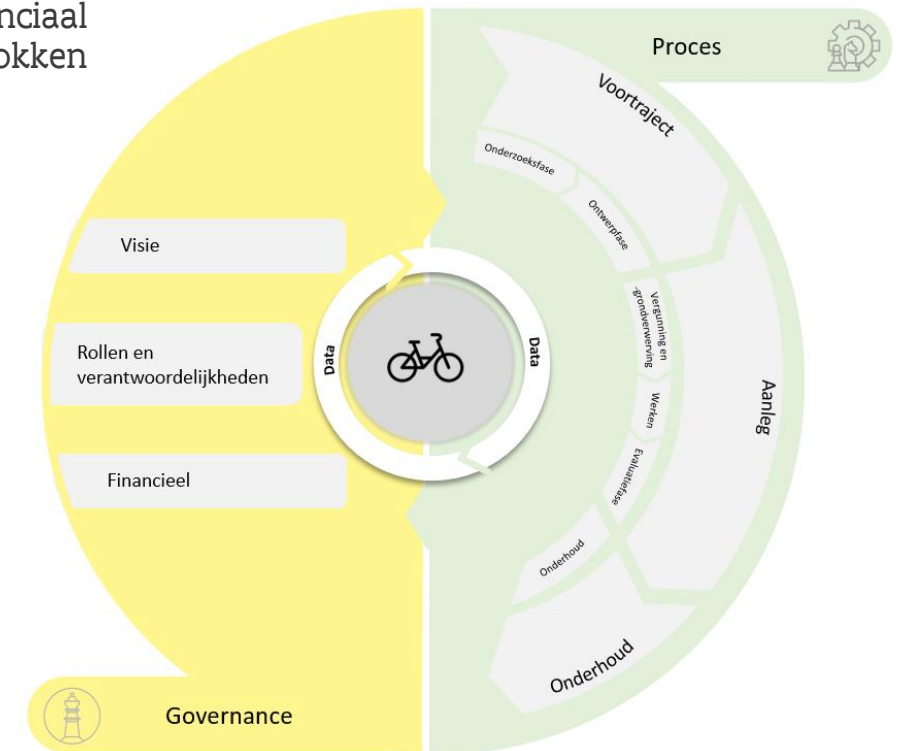
Auditdoelstellingen

In het kader van deze interbestuurlijke audit evalueert Audit Vlaanderen of:

- de governance (visie, rollen en verantwoordelijkheden en financiële inzet) voor de aanleg van fietssnelwegen tussen de bestuursniveaus is afgestemd;
- het proces van de aanleg en het onderhoud van fietssnelwegen vlot verloopt en de rollen en verantwoordelijkheden voldoende duidelijk zijn;
- er afspraken zijn rond dataverzameling en -uitwisseling.

Audit Vlaanderen formuleert met dit rapport een aantal globale conclusies en aanbevelingen over de interbestuurlijke aspecten, op basis van auditwerkzaamheden bij verschillende gemeenten, provincies en het Vlaams Gewest.

Voor de individuele geauditeerde organisaties zijn geen afzonderlijke auditrapporten opgesteld.



II. Auditdoelstellingen, -reikwijdte en aanpak

Reikwijdte

Het terreinwerk vond plaats bij:

- De provincies Antwerpen, Oost-Vlaanderen en Vlaams-Brabant;
- 4 gemeenten per betrokken provincie (zie bijlage 2);
- Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV);
- De Vlaamse Waterweg (DVW);
- Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (dMOW).

Volgende aspecten werden **niet** meegenomen binnen de reikwijdte van deze opdracht:

- Het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) buiten de fietssnelwegen;
- De gewestwegen en jaagpaden buiten de fietssnelwegen;
- De lokale wegen en toeristische routes;
- De projecten op het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) niet gericht op fietssnelwegen;
- De subsidies voor veilige schoolomgevingen, subsidies via het Kopenhagenplan en de samenwerkingsovereenkomsten van AWV;
- De entiteiten waarvoor Audit Vlaanderen niet bevoegd is zoals de Werkvennootschap, Lantis, Infrabel/NMBS of nutsbedrijven;
- Het structureel onderhoud.



II. Auditdoelstellingen, -reikwijdte en aanpak

De audit ging in september 2021 van start met de verkenningsfase: het verzamelen van sleutelgegevens en het vaststellen van de reikwijdte van de opdracht.

Het terreinwerk bij de entiteiten, zoals vermeld in de reikwijdte, vond plaats in de maanden december 2021 tot en met mei 2022.

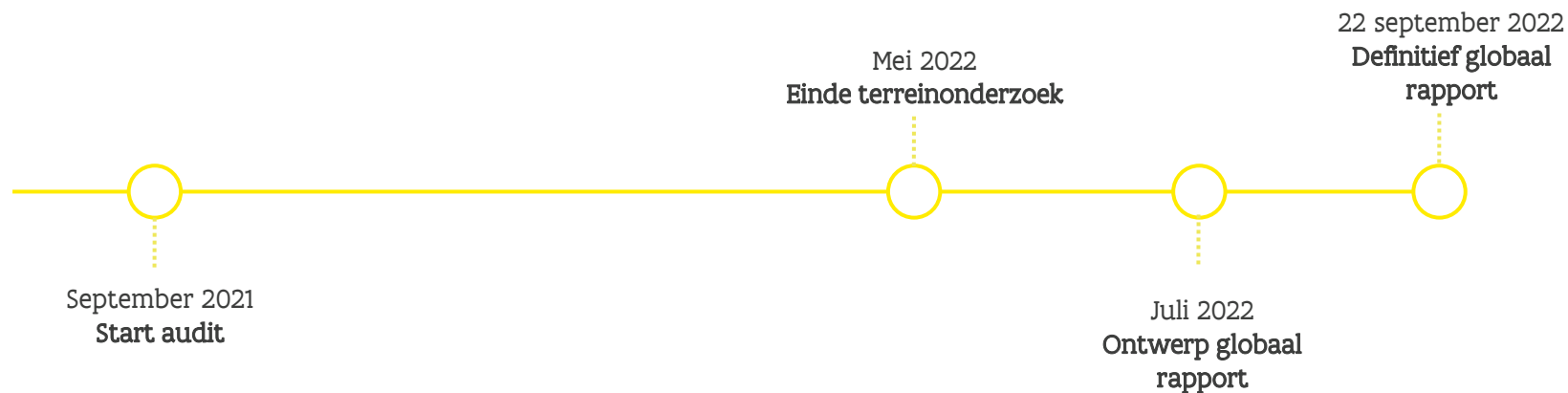
De voorlopige bevindingen werden besproken met de geauditeerde provincies en gewestentiteiten.

Op 7 juli 2022 is het ontwerpverslag overgemaakt aan de verschillende betrokkenen.

Op 9 en 19 september 2022 ontvingen we de managementreacties namens respectievelijk de provinciebesturen en het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. Deze managementreacties werden integraal toegevoegd aan dit verslag.

Verzending en Publicatie van het verslag

Audit Vlaanderen verzendt het verslag naar de bestemmelingen in de verzendlijst (zie bijlage 3). Daarnaast publiceert Audit Vlaanderen dit verslag op de website www.auditvlaanderen.be.



III. Samenvatting

Audit Vlaanderen ging in deze interbestuurlijke audit na of:

- de governance (visie, rollen en verantwoordelijkheden en financiële inzet) voor de aanleg van fietssnelwegen tussen de bestuursniveaus is afgestemd;
- het proces van de aanleg en het onderhoud van fietssnelwegen vlot verloopt en de rollen en verantwoordelijkheden voldoende duidelijk zijn;
- er afspraken zijn rond dataverzameling en –uitwisseling.

Governance

De infrastructurele noden voor het realiseren van het BFF en de fietssnelwegen zijn groot. Elk bestuursniveau zet in deze bestuursperiode dan ook sterk in op de fietsinfrastructuur. De provincies en sommige gemeenten leggen fietssnelwegen aan in het kader van een samenwerkingsverband rond het Fietsfonds. De Vlaamse overheid investeert middelen op het geïntegreerd investeringsplan voor het realiseren van (delen van) fietssnelwegen in het kader van werken in eigen beheer.

Samenwerking met meerdere (weg)beheerders is noodzakelijk bij elke kruising van een fietssnelweg en een gemeenteweg, gewestweg, (bevaarbare) waterloop of spoorweg.

De audit toont aan dat alle betrokken actoren overtuigd zijn van de nood aan interbestuurlijke samenwerking. Toch blijkt de visie op en te hanteren aanpak voor de aanleg van fietssnelwegen tussen het gewestelijke, provinciale en lokale bestuursniveau onvoldoende te zijn afgestemd (aanbeveling 1):

- Elk bestuursniveau formuleert doelstellingen binnen de eigen bevoegdheden en volgt een eigen aanpak. Hierbij is onvoldoende afgestemde aansturing en prioritering voor de aanleg van fietssnelwegen.
- De invoering van de vervoerregio's in 2019 heeft de rollen en verantwoordelijkheden grondig gewijzigd. Voor het fietsbeleid zijn de rollen en verantwoordelijkheden onvoldoende op elkaar afgestemd.
- Financieel zijn het stijgende investeringsritme voor de realisatie van fietssnelwegen in de provinciale en gemeentelijke begrotingen en de beschikbare Vlaamse middelen op het Fietsfonds onvoldoende op elkaar afgestemd.

III. Samenvatting

Proces

Uit de auditwerkzaamheden blijkt dat de interbestuurlijke samenwerking op het terrein tijdens het voortraject en de **aanleg** van een fietssnelweg constructief verloopt en dat de rollen en verantwoordelijkheden duidelijk zijn. Volgens het Besluit van de Vlaamse Regering van 6 september 2019 krijgen projecten gefaseerd vorm in een projectstuurgroep in drie fasen: onderzoeksfase, ontwerpfasen en evaluatiefase. Terwijl de projectstuurgroepen de onderzoeks- en ontwerpfasen voor elk project systematisch doorlopen, vullen zij de evaluatiefase niet in. Na de aanleg wordt maar in een zeer beperkt aantal gevallen een evaluatienota opgemaakt, waardoor leerpunten en succesfactoren moeilijker doorstromen naar de toekomstige projecten (verbeterpunt 1).

In twee van de drie geauditte provincies gebeurt de aanleg van fietssnelwegen via kortere trajecten waarbij opportuniteiten vaak aan de basis liggen van een concreet project. De resterende stukken vormen de ontbrekende connecties tussen de gerealiseerde onderdelen van het fietssnelwegennetwerk. Omwille van diverse factoren blijken deze ontbrekende connecties echter ook vaak de moeilijkst uit te voeren projecten. De hogere complexiteit brengt onvermijdelijk een langere doorlooptijd, een hogere personeelsinzet en grotere kosten met zich mee.

Het succesvol doorlopen van de procedurele fase en uitvoeringsfase van een project vereist van de bouwheer de nodige capaciteit, knowhow en financiële engagementen. Niet alle gemeentebesturen kunnen of willen daaraan voldoen omdat ze andere beleidskeuzes maken. De provinciebesturen en gewestentiteiten treden dan ook doorgaans als bouwheer voor de fietssnelwegen op.

Fietssnelwegen zijn langere tracés die door verschillende gemeenten lopen. Uit de auditwerkzaamheden blijkt dat elke wegbeheerder het **onderhoud** van de fietssnelwegen onder de eigen bevoegdheid ter harte neemt. Het eigenaarschap van de fietssnelwegen en bijgevolg ook het onderhoud ervan is gefragmenteerd. Deze versnipperde aanpak is niet geëvalueerd in functie van de kosten en baten (aanbeveling 2). De betrokken actoren stemmen hun onderhoudsprogramma's niet op elkaar af. Dat veroorzaakt verschillen aan de beheergrenzen die tot ongemak en onveiligheid voor de fietsers kunnen leiden (verbeterpunt 2). Stem interbestuurlijk af om waar aangewezen en mogelijk verlichting en gladheidsbestrijding op de jaagpaden te voorzien. Dit zal het comfort en de veiligheid van de fietsers verhogen (cf. aanbeveling 1).

III. Samenvatting

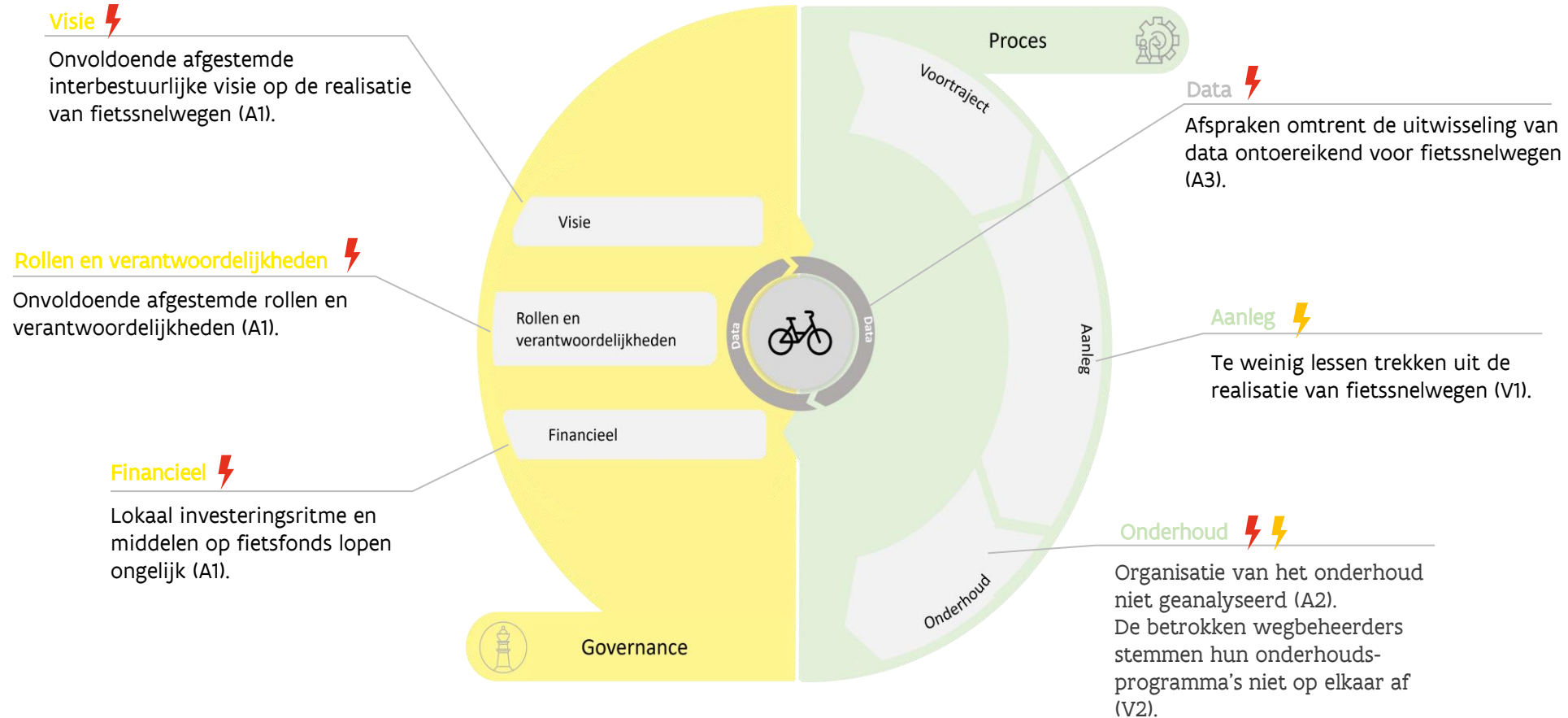
Dataverzameling en –uitwisseling

Fietsdata kunnen betrekking hebben op de diverse aspecten van de fietssnelweg zoals de geografische ligging van de (wens)routes, de kwaliteit van de fietsinfrastructuur, de fietsverplaatsingen, de gebruikerstevredenheid en de verkeersveiligheid. Het departement MOW, de provinciebesturen, gemeenten, weg- of waterwegbeheerders beschikken over unieke gegevensbronnen met fietsdata en vullen die periodiek aan.

De data rond fietssnelwegen die vandaag bij de verschillende actoren beschikbaar zijn, worden decentraal beheerd en ontsloten. De verschillende actoren nemen het databeheer elk vanuit de eigen finaliteit op. De structurele samenwerking tussen de bestuursniveaus is groeiend. Een formele samenwerkingsovereenkomst omtrent het gebruik en de uitwisseling van fietsdata tussen de Vlaamse provincies en het Vlaams Gewest is nog in opmaak. De betrokkenen werken ad hoc samen voor het delen van fietsdata. Afspraken tussen de bevoegde actoren van de verschillende beleidsniveaus ontbreken (aanbeveling 3). De beschikbare data worden ook maar beperkt gebruikt om de sturing en evaluatie van het fietsbeleid te ondersteunen.

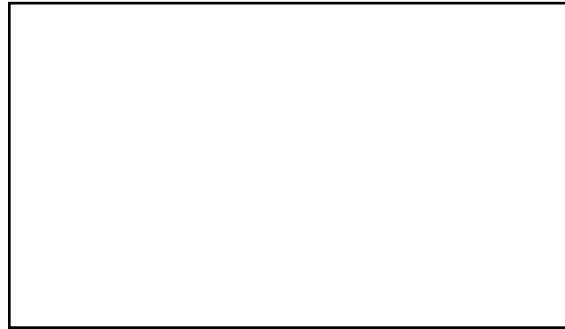
De figuur op de volgende pagina bevat een overzicht van de belangrijkste aanbevelingen (A) en verbeterpunten (V).

III. Samenvatting

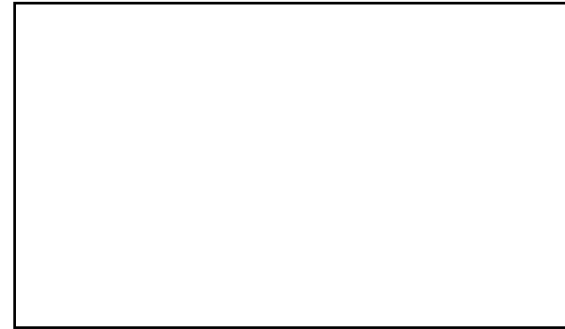


Legende

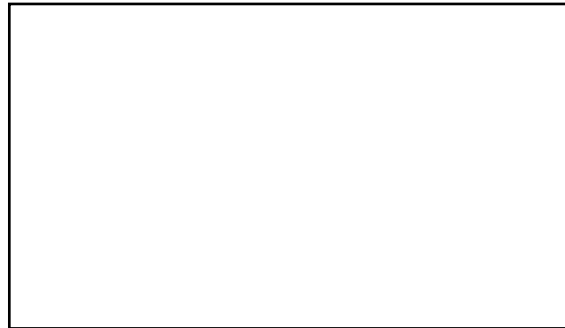
- ⚡ **Hoog:** M.b.t. dit risicodomein werden één of meerdere risico's geïdentificeerd. Bijkomende maatregelen dringen zich op om het risico tot een aanvaardbaar niveau te herleiden. Hiervoor formuleert Audit Vlaanderen een aanbeveling.
- ⚡ **Medium:** M.b.t. dit risicodomein werden één of meerdere medium risico's geïdentificeerd. Bijkomende maatregelen kunnen overwogen worden om het huidige risiconiveau te kunnen handhaven of om het risico verder terug te dringen. Audit Vlaanderen formuleert hiervoor een verbeterpunt.
- ⚡ **Laag:** M.b.t. dit risicodomein werden één of meerdere lagere risico's geïdentificeerd. Voor deze risico's werden geen of verbeterpunten met lage prioriteit geformuleerd.



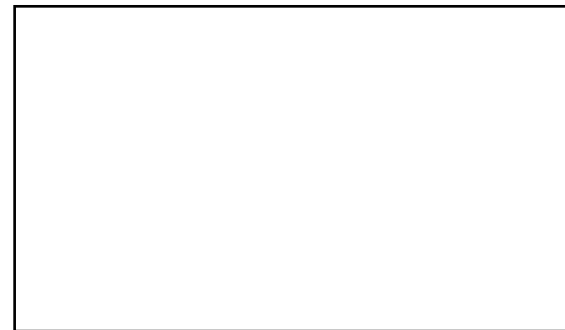
Inge Blauwhoff
Senior-auditor



Karel Bruneel
Senior-auditor



Jo Fransen
Manager-auditor



Mark Vandersmissen
Administrateur-generaal

IV. Aanbevelingen

Nr	Aanbeveling	Streef- datum	Verantwoordelijke	Actieplan
Governance				
A1	<p>Organiseer interbestuurlijke afstemming over de aanleg van fietssnelwegen zodat er eenheid in visie tussen alle betrokken besturen, diensten en agentschappen in Vlaanderen tot stand komt.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vertaal de gemeenschappelijk gedragen visie in meetbare jaardoelstellingen, gebaseerd op een onderbouwde prioritering en afgestemd op de budgettaire middelen; • Leg de rollen en verantwoordelijkheden voor aanleg en coördinatie vast; • Volg de realisaties op en communiceer hierover. <p><i>Toelichting: Houd bij de opmaak van een interbestuurlijk afgestemde visie over de realisatie van fietssnelwegen rekening met de verschillende vormen van fietssnelwegen en hun betreffende wegbeheerders (gemeenteweg, gewestweg, jaagpad). Neem hierbij garanties op om waar dit aangewezen en mogelijk is, gladheidsbestrijding en verlichting te voorzien. Dit zal het comfort en de veiligheid voor de fietsers verhogen.</i></p>			
Proces				
A2	<p>Evalueer op basis van een kosten/baten analyse of het onderhoud van fietssnelwegen minder versnipperd kan worden georganiseerd en pas de aanpak indien nodig aan.</p>			

IV. Aanbevelingen

Nr	Aanbeveling	Streef- datum	Verantwoor- delijke	Actieplan
Data				
A3	Om de veelheid aan initiatieven te stroomlijnen, is het aangewezen afspraken te maken over de interbestuurlijke samenwerking en afstemming rond data met betrekking tot fietssnelwegen die worden gedragen door alle betrokkenen. Op die manier kunnen fietsdata beter worden ingezet als beleidsinformatie en zodoende bijdragen bij aan de succesvolle uitrol van het netwerk van fietssnelwegen.			

IV. Verbeterpunten

Nr	Verbeterpunten
Proces	
V1	De betrokken actoren passen het Besluit van de Vlaamse Regering tot bepaling van de nadere regels over de projectmethodologie en de projectstuurgroep onveranderlijk toe en stellen na de realisatie van een project of een cluster van samenhangende projecten een evaluatienota op. De respectieve organisaties treffen maatregelen zodat de geïdentificeerde leerpunten en succesfactoren doorstromen naar de toekomstige projecten en beoordeling van het gevoerde fietsbeleid.
V2	Om te vermijden dat bij gemeentegrenzen, bruggen en kruispunten verschillen in onderhoud optreden en zodoende onveilige situaties op de fietssnelwegen ontstaan, brengen de betrokken wegbeheerders hun onderhoudsprogramma's maximaal met elkaar in overeenstemming en faciliteren ze de nodige kennisdeling.

V. Managementreactie

Vlaamse provinciebesturen

Beleidsdomein MOW

De vijf Vlaamse provinciebesturen kunnen zich grotendeels vinden in de vaststellingen en conclusies geformuleerd in het rapport van de interbestuurlijke audit fietssnelwegen.

Het rapport is duidelijk en overzichtelijk en bevat een treffende en correcte weergave van de huidige interbestuurlijke samenwerking rond fietssnelwegen in Vlaanderen. Het rapport schetst duidelijk de positieve elementen alsook de knel- en werkpunten en dit op een objectieve manier.

Wat betreft de aanbevelingen en verbeterpunten geformuleerd in deze audit, wensen de provincies de volgende bedenkingen te formuleren.

1/5

GOVERNANCE

Aanbeveling 1: “Interbestuurlijk afgestemde visie en aanpak”

- Bij gebrek aan een afgestemde visie formuleert elk bestuursniveau doelstellingen binnen de eigen bevoegdheden en middelen.

Binnen de contouren van de (regionale) mobiliteits- en beleidsplannen heeft elk bestuur(sniveau) en daarbinnen elk provinciebestuur en elk gemeente-/stadsbestuur inderdaad zelf autonomie in de toegewezen beleidsdomeinen en kan daarin bijgevolg een eigen strategie vormgeven, rekening houdende met geldende beleidsvisies en beschikbare middelen. Elk bestuursniveau bepaalt dan ook quasi-autonoom waarin deze middelen (financieel, personeel ...) prioritair worden geïnvesteerd.

Hoewel de Vlaamse provincies in het kader van fietsbeleid vaak gezamenlijk optreden, bestaan er tussen de vijf provincies onderling (en ook tussen de verschillende lokale overheden onderling) óók verschillen in aanpak, omwille van geografische / demografische verschillen maar ook omwille van verschillen in financiële draagkracht of personeelscapaciteit.

Dit is ons inziens eerder een sterkte, zeker met een goede coördinatie.

Het feit dat alle bestuursniveaus ‘eigen’ investeringsmiddelen voorzien en inspanningen doen inzake fietsinfrastructuur vergroot enkel het belang van bovenlokale coördinatie, zoals die in het verleden steeds door de provincies is opgenomen. Want – zoals het rapport duidelijk stelt – interbestuurlijke samenwerking is onontbeerlijk als het gaat over de vaak complexe realisatie van het fietssnelwegennetwerk. Deze samenwerking heeft nood aan goede, geformaliseerde strategisch-inhoudelijke afspraken tussen alle betrokkenen die door alle betrokkenen gevolgd en niet éénzijdig gewijzigd (kunnen) worden. Die afspraken omvatten ook de inzet van financiële en personele middelen.

Het is onze mening dat strategisch-inhoudelijke afspraken, het expliciet én consequent toewijzen van rollen en taken aan de daartoe het best geplaatste stakeholders en het respecteren van die onderlinge afspraken, het ontbreken van één interbestuurlijk gemeenschappelijke visie opvangt en de nood daaraan zelfs in vraag stelt (zie ook verder).

- De prioritering voor de realisatie van fietssnelwegen is onvoldoende onderbouwd en afgestemd tussen de bestuursniveaus

Bestaand overleg

Deze bevinding kunnen we als provinciale overheden niet helemaal onderschrijven. Er is wel degelijk regelmatig overleg, terugkoppeling en samenwerking tussen de Vlaamse, provinciale en lokale actoren, vooral georganiseerd op bovenlokaal/provinciaal of projectniveau. Deze instanties ontmoeten elkaar in projectstuurgroepen, vervoerregiovergaderingen en -werkgroepen, bilateraal overleg en werfvergaderingen. Het is onze overtuiging dat die samenwerking “op de werkvloer” zeer goed en constructief verloopt.

Prioriteringen en aanpak

Vanzelfsprekend komen in die contacten ook de prioritering en planning van de fietssnelwegprojecten aan bod, zij het niet overal op systematische manier of met een gedetailleerd plan als resultaat.

De prioriteringen die worden gehanteerd, zijn wel degelijk onderbouwd maar niet altijd op eenzelfde manier. Soms in de vorm van meerjarenplannen (zowel financieel als inhoudelijk/beleidsmatig), soms door het inspelen op opportuniteiten die op hun beurt hun weg vinden naar die plannen (want zelfs opportuniteiten kunnen niet instant uitgevoerd worden). Afstemming, coördinatie en combinatie met werken van bijvoorbeeld AWV, de riolenbeheerders of andere instanties is een belangrijk aspect in de prioritering.

De provincies erkennen dat een meer structureel en systematisch overleg met alle actoren, waarin de visie en globale aanpak op provinciaal niveau onderling wordt afgestemd (zoals momenteel al gebeurt in Oost-Vlaanderen), zeker nuttig en verrijkend kan zijn. De invoering van zo’n structureel overlegorgaan in de provincies die dat nog niet hebben, kan zeker een eerste stap in de goede richting zijn.

Het rapport doet ook uitspraken over welke aanpak het meest opportuun zou zijn voor de aanleg van fietssnelwegen (realisatie van aaneengesloten trajecten versus onafhankelijke projecten). O.i. kan er niet objectief gesteld worden welk type aanpak tot de beste of meeste resultaten leidt. Elke aanpak heeft voor- en nadelen en is locatie- en project-specifiek. Elk ‘onafhankelijk’ project maakt bovendien deel uit van een fietssnelweg, elke inspanning leidt tot een verdere realisatie van het fietssnelwegennetwerk.

Het is immers ook omdat de provincies erg dicht bij de lokale besturen aanwezig zijn en tegelijkertijd een bovenlokale aanpak nastreven dat prioriteiten, opportuniteiten en risico’s sneller gedetecteerd en aangepakt kunnen worden. Interbestuurlijk overleg is hierbij essentieel en meer van belang dan het planmatig verankeren van werkwijzen.

2/5

- Rollen en verantwoordelijkheden zijn onvoldoende op elkaar afgestemd
- De invoering van de vervoerregio's in 2019 heeft de rollen en verantwoordelijkheden immers grondig gewijzigd

De provincies erkennen zeker, zoals hierboven al aangegeven, de noodzaak om ook interbestuurlijk een aantal zaken af te stemmen. Een interbestuurlijk beleid kan maar goed gevoerd worden als er degelijke inhoudelijke strategische afspraken tussen alle betrokkenen gemaakt en geformaliseerd worden. De opvolging van die afspraken kan gebeuren in de schoot van een vernieuwd en herzien “Fietsteam” (zoals vóór 2019) waarin alle actoren vertegenwoordigd waren, aanvullend op het provinciaal coördinatieoverleg zoals dit nu al in Oost-Vlaanderen is georganiseerd.

3/5

Een betere afstemming en wisselwerking met de vervoerregio's is zeker zinvol, niet alleen voor fietssnelwegenprojecten.

In de audit wordt aangegeven dat *‘in de praktijk de provincies hun historische rol blijven invullen in overleg met de vervoerregio's’*. De provincies vinden het daarom aangewezen om deze rol die nu “in de praktijk” opgenomen wordt, ook decretaal te verankeren. De in de audit aangegeven noodzaak van een duidelijke afbakening van rollen en verantwoordelijkheden inzake governance houdt daarmee ook de formalisering van de historische (en in de praktijk blijvende) rol van de provincies in de vervoerregio's in.

Een sterke interbestuurlijke samenwerking start vanuit de globale visie, de algemene richtlijnen, methodieken, processen en generieke uitgangspunten. De provincies zijn bereid hiervoor een coördinerende rol op te nemen zodat er structureel interbestuurlijk afgestemd wordt.

- Het lokale investeringsritme en de middelen op het Fietsfonds zijn onvoldoende afgestemd.

Het financiële plaatje dat in de audit geschetst wordt klopt, maar moet verder uitgesplitst. Het is wenselijk om de budgetten voor fietssnelwegen (en niet voor fietsinfrastructuur in het algemeen) op te lijsten.

Op 15 juli 2022 namen ministers Peeters en Somers de beslissing om een extra budget van 45 miljoen euro (komende uit het Kopenhagenfonds) te bestemmen voor investeringen voor fietssnelwegenprojecten getrokken door de provincies. Deze beslissing wordt toegejuicht want ze komt deels tegemoet aan het gebrek aan financiële middelen in het Fietsfondsbudget maar het is helaas geen structurele oplossing voor de komende jaren voor de realisatie van het bovenlokaal functioneel fietsnetwerk (zogenaamde BFF-routes).

Blijvende en bijkomende financiële inspanningen zijn hier echter zeker nodig, zowel voor 2023-2024-2025 alsook in volgende legislaturen.

De provincies willen aan het in het rapport geschetste financiële plaatje zeker ook het personeelsplaatje koppelen. Binnen de provinciebesturen wordt immers heel wat personeelscapaciteit vrijgemaakt voor (o.a.) de realisatie van het fietssnelwegennetwerk (dit bovenop de opdrachten die worden uitgeschreven aan studie bureaus). Als er vergelijkingen gemaakt worden tussen wat er wordt geïnvesteerd in fiets(snelwegen) op elk bestuursniveau, moeten m.a.w. ook de personeelskosten in kaart worden gebracht.

PROCES

Aanbeveling 2: “Organisatie van het onderhoud van fietssnelwegen”

De wegbeheerders nemen het onderhoud ter harte maar botsen op het versnipperd eigenaarschap

Aangezien de provinciale overheden geen wegbeheerders meer (kunnen) zijn, wordt de door de provincies gerealiseerde infrastructuur inderdaad overgedragen aan de lokale overheid, die vervolgens instaat voor het regulier en het structureel onderhoud.

Dit kan inderdaad deels verholpen worden als de onderhoudsprogramma's van de wegbeheerders (als die al expliciet uitgeschreven zijn), op elkaar worden afgestemd of minstens onderling worden gedeeld.

Verbeterpunt V1: Evaluatiefase

- Uit de realisatie van de fietssnelwegen worden onvoldoende lessen getrokken

Het is zeker zo dat de officiële evaluatienota's niet standaard voor alle projecten worden opgemaakt in infrastructuurprojecten op de verschillende beleidsniveaus. Hiervoor moet meer aandacht zijn, zonder dat dit een extra belasting inhoudt van dossiers die vaak zwaar en complex zijn.

De provincies maken wel degelijk werk van evaluatie en kennisdeling, zij het op een niet-geformaliseerde manier. Voor zowel de studie- als uitvoeringsfase, zijn er interne evaluaties en worden 'lessons learned' meegenomen en geïnventariseerd. Deze leerpunten worden ook gedeeld tijdens de overlegplatformen die bijvoorbeeld in het kader van de Vereniging van Vlaamse Provincies zijn opgericht (bv stuurgroep fiets, intervisiegroep fietssnelwegen) of op een Vlaams Fietscongres en andere studiedagen.

DATAVERZAMELING EN -UITWISSELING

Aanbeveling 3: “Beschikbare data rond fietssnelwegen worden maar beperkt ingezet als beleidsinformatie”

- Algemeen

Het rapport vermeldt enkele keren dat beschikbare data nog maar beperkt gebruikt worden om de sturing van het fietsbeleid te ondersteunen. Dit klopt deels, maar is ook deels toe te wijzen aan het feit dat in een aantal provincies de data-opbouw nog maar recent opgestart en dus volop lopende is. In andere provincies wordt fietsdata wél effectief gebruikt als beleidsondersteuning voor zowel de provinciale als de lokale overheden.

Anderzijds werken de Vlaamse provincies al enkele jaren sámen aan het verzamelen en ontsluiten van allerhande fietsdata, onder de noemer “Fietsbarometer”, dit in lijn met de bestuurlijke autonomie en eigenheid van elke provincie waarbij er tegelijk een gemeenschappelijke doelstelling en parcours werden uitgetekend. Er werd een interprovinciale coördinator fietsdata aangeworven, die dit project uitbouwt en coördineert. Op deze manier geven de provincies uitvoering aan hun taak zoals opgenomen in het provinciale mobiliteitscharter.

4/5

De veelheid aan digitale platforms die nu vermeld staan op pagina 36-37, zijn divers en hebben vaak ook een andere opzet, finaliteit of doelgroep (bv kwaliteitsmeting versus fietstellingen versus financiële opvolging).

Ook hier moet grondig bekeken worden welk(e) het (de) meest geschikte platform(en) is (zijn) voor elke specifieke dataset (en ook dat is niet automatisch het platform van de 'meest hiërarchische' overheid).

- De afspraken omtrent het beheer en de uitwisseling van data over fietssnelwegen zijn ontoereikend

De provincies hebben ook in het verleden steeds meegewerkt aan initiatieven van de Vlaamse overheid (bv Geoloket Fiets) om een gemeenschappelijk dataplatform op te bouwen. Helaas hebben deze initiatieven tot nu toe, om tal van redenen, niet altijd tot afdoende resultaten geleid. De provincies ondernamen ook pogingen om samenwerkingsovereenkomsten en fietsdeals af te sluiten met de hogere overheid, specifiek met het oog op een verdere samenwerking rond fietsdata, maar ook daar werden tot op heden geen resultaten bereikt. Het klopt dus dat er tot nog toe nog geen bindende afspraken hierover zijn, maar het proces is zeker lopende.

We onderschrijven de visie over fietsdata, namelijk dat deze open data moeten zijn en dat het delen van data gebeurt door alle bestuursniveaus. Een gemeenschappelijke datastandaard kan de uitwisseling, het gebruik en verrijking van data vergemakkelijken.

BESLUIT

De Vlaamse provinciebesturen onderschrijven, behoudens de vermelde opmerkingen hierboven, de resultaten van de interbestuurlijke audit fietssnelwegen en engageren zich om samen met en op initiatief van de Vlaamse betrokken agentschappen een gezamenlijk actieplan op te maken vóór einde 2022, om tegemoet te komen aan de aanbevelingen van het rapport, zijnde:

- We streven naar interbestuurlijke afstemming over de aanleg van fietssnelwegen met een gemeenschappelijk gedragen globale visie, een aanduiding van rollen en verantwoordelijkheden voor aanleg en coördinatie en een werkwijze voor de opvolging van realisaties
- We maken interbestuurlijke afspraken rond fietsdata

Aan Audit Vlaanderen

Beleid
Koning Albert II-laan 20, bus 2
1000 BRUSSEL
T 02 553 77 56
mow.vlaanderen.be
#experteninbeweging

1/2

uw bericht van	uw kenmerk	ons kenmerk	bijlagen
vragen naar/e-mail Jan Pelckmans jan.pelckmans@mow.vlaanderen.be		telefoonnummer	Datum 09/09/2022

Betreft: Managementreactie van het beleidsdomein MOW op de interbestuurlijke audit fietssnelwegen

Geachte heer,
Geachte mevrouw,

Het beleidsdomein MOW wenst Audit Vlaanderen te danken voor de interbestuurlijke audit fietssnelwegen en de geformuleerde aanbevelingen en verbeterpunten. Hieronder kan u een reactie vanuit het beleidsdomein MOW vinden op de door Audit Vlaanderen geformuleerde aanbevelingen.

Aanbeveling 1. Organiseer interbestuurlijke afstemming over de aanleg van fietssnelwegen zodat er eenheid in visie tussen alle betrokken besturen, diensten en agentschappen in Vlaanderen tot stand komt.

- Vertaal de gemeenschappelijk gedragen visie in meetbare jaardoelstellingen, gebaseerd op een onderbouwde prioritering en afgestemd op de budgettaire middelen;
- Leg de rollen en verantwoordelijkheden voor aanleg en coördinatie vast;
- Volg de realisaties op en communiceer hierover.

De visie op de realisatie van fietssnelwegen is reeds op heel wat punten interbestuurlijk afgestemd:

- Definitie (BVR)
- Aanduiding van de fietssnelwegen (MB)
- Ligging van de tracés (geoloket en fietssnelwegen.be)

- Routetaal (provincies in overleg met wegbeheerders)
- Financiering van de aanleg (investeringen en subsidies)
- Samenwerkingsovereenkomsten in voorbereiding over data en publieke website fietssnelwegen.be

Belangrijke winst kan nog gemaakt worden inzake de onderbouwde prioritering van projecten (portfolioaanpak), de onderlinge afstemming van projecten om routes te realiseren en transparantie over de beschikbare budgetten. Ook m.b.t. de opvolging van de realisatie van projecten, de communicatie bij opening en de evaluatie van gerealiseerde projecten moeten nog stappen gezet worden.

Een interbestuurlijke visie met goede afspraken en een duidelijke rolverdeling tussen Vlaams Gewest, provincies en vervoerregio's kan een belangrijke meerwaarde betekenen.

Aanbeveling 2. Evalueer op basis van een kosten/baten analyse of het onderhoud van fietssnelwegen minder versnipperd kan worden georganiseerd en pas de aanpak indien nodig aan.

Omdat fietsers geen boodschap hebben aan de taakverdeling tussen verschillende wegbeheerders inzake het onderhoud en winterdienst op fietssnelwegen moet de mogelijkheid van een gecoördineerde aanpak onderzocht worden. De afhandeling van meldingen maakt hier deel van uit.

Aanbeveling 3. Om de veelheid aan initiatieven te stroomlijnen, is het aangewezen afspraken te maken over de interbestuurlijke samenwerking en afstemming rond data met betrekking tot fietssnelwegen die worden gedragen door alle betrokkenen. Op die manier kunnen fietsdata beter worden ingezet als beleidsinformatie en zodoende bijdragen bij aan de succesvolle uitrol van het netwerk van fietssnelwegen.

Een samenwerkingsovereenkomst rond de uitwisseling van fietsdata is in voorbereiding. Ook inzake de samenwerking omtrent de website fietssnelwegen.be is eveneens een samenwerkingsovereenkomst in voorbereiding. Specifiek inzake fietssnelwegen is onderstaande niet-exhaustieve lijst van data relevant:

- Data inzake befietsbaarheid van het netwerk van de fietssnelwegen
- Ligging van het netwerk van de fietssnelwegen
- Inventarisatiedata (o.m. voor de berekening van de conformiteit van fietssnelwegen)
- Gebruiksdata (tellingen, snelheid, ...)
- Gevaarlijke punten (ongevallendata, ...)
- Data omtrent de tracés die nog verder te bepalen zijn
- Geplande projecten, projecten in uitvoering en uitgevoerde projecten op de fietssnelwegen

Daarnaast zijn afspraken omtrent definities en de uitwisselbaarheid van data een belangrijk aandachtspunt voor de toekomst.

Besluit

Het beleidsdomein MOW engageert zich om samen met de vijf Vlaamse provincies een gezamenlijk actieplan op te maken vóór einde 2022, om tegemoet te komen aan de aanbevelingen van het rapport van Audit Vlaanderen.

VI. Auditbevindingen

Leeswijzer

Deze analyse geeft een overzicht van de aanbevelingen en verbeterpunten die werden vastgesteld tijdens de auditopdracht.

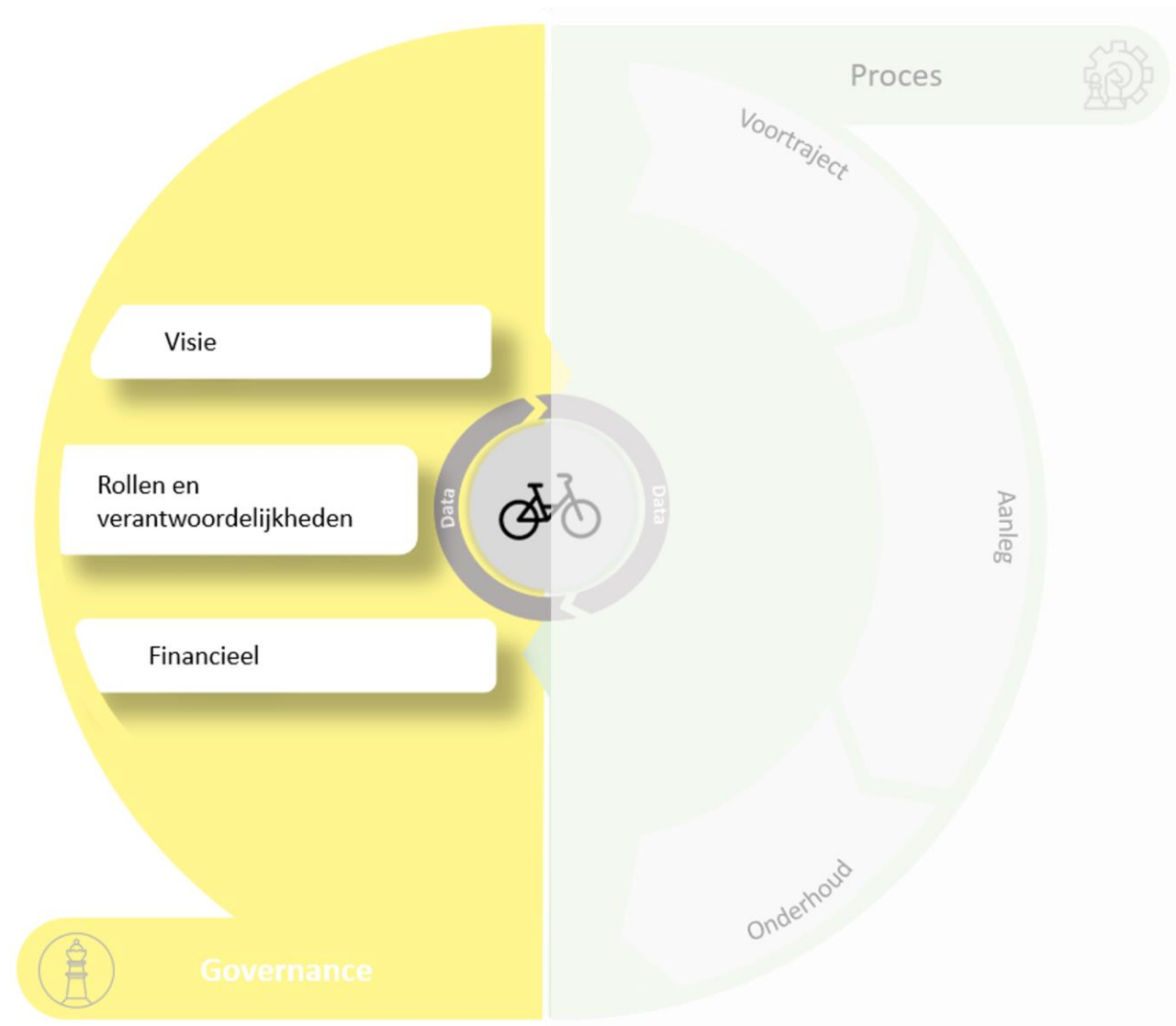
De aanbevelingen en verbeterpunten zijn gestructureerd volgens:

- Governance;
- Proces;
- Data.

De prioriteit (risiconiveau) van de aandachtspunten wordt ingeschat als 'hoog', 'gemiddeld', 'laag'.

- Aanbevelingen hebben prioriteit 'hoog' en worden opgevolgd door Audit Vlaanderen.
- De geformuleerde verbeterpunten hebben prioriteit 'laag' of 'gemiddeld' en zijn suggesties ter verbetering. Deze verbeterpunten worden niet opgevolgd door Audit Vlaanderen. Betrokken kunnen deze verbeterpunten implementeren en ze zelf verder intern opvolgen.

Governance



Een interbestuurlijk afgestemde visie op de realisatie van fietssnelwegen ontbreekt



Bij gebrek aan een afgestemde visie formuleert elk bestuursniveau doelstellingen binnen de eigen bevoegdheden en middelen

De Vlaams Regering zet met haar Regeerakkoord sterk in op fietsinvesteringen. Voor de fietsinvesteringen wordt een groeipad van €150 mln. in 2019 naar €300 mln. in 2024 vooropgesteld. Vanuit de relancemiddelen werd bijkomend €125 mln. voorzien in 2021 én 2022. Deze middelen worden via het GIP vertaald in concrete projecten. De aanleg van fietssnelwegen is voorzien via de gewestentiteiten die hiervoor middelen krijgen, bv. voor de werken rond de Brusselse ring en voor de aanleg van kunstwerken (bruggen en tunnels) langs fietssnelwegen door AWV en De Vlaamse Waterweg. De relancemiddelen worden in 2021 en 2022 grotendeels ingezet voor de verbetering van fietspaden langs gewestwegen.

De middelen op het Fietsfonds vallen als subsidiemiddelen buiten het GIP maar staan wel vermeld als generieke kostpost. In 2021 werd een verhoging van de middelen op het Fietsfonds voorzien van €10 mln. naar €15 mln.

De Vlaamse Regering heeft geen concrete realisatiedoelstellingen vooropgesteld m.b.t. de fietsinfrastructuur algemeen of de fietssnelwegen specifiek. Het laatste Vlaams Fietsbeleidsplan dateert van 2016. Een nieuw fietsbeleidsplan is in opmaak.

Daarnaast trekken de provincies in hun bestuursakkoorden eveneens de kaart van de fietspaden. De geauditeerde provincies voorzien op de provinciale begroting in de periode 2019-2024 de volgende subsidies en investeringen in fietssnelweginfrastructuur (incl. terugvorderingen vanuit het Fietsfonds):

- €73,6 mln. door de provincie Vlaams-Brabant
- €72,3 mln. door de provincie Oost-Vlaanderen
- €117 mln. door de provincie Antwerpen

De geauditeerde provincies formuleren concrete doelstellingen voor de realisatie van fietssnelwegen.

In 2017 stelde Het Rekenhof in haar [rapport over de realisatie en resultaten van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk](#): *“De actoren moeten een gecoördineerde meerjarenvisie uitwerken en initiatieven nemen om het BFF prioritair te realiseren op het terrein. Zij dienen een transparante en realistische (meerjaren)planning op te maken en uit te voeren. Ook is een regelmatige rapportering aangewezen over de voortgang van de realisatie van het BFF en de afwijkingen van de geplande uitvoering.”*



Een interbestuurlijk afgestemde visie op de realisatie van fietssnelwegen ontbreekt



De prioritering voor de realisatie van fietssnelwegen is onvoldoende onderbouwd en afgestemd tussen de bestuursniveaus

Twee van de drie geauditeerde provinciebesturen hanteren een eigen prioriteringstool voor het bepalen van de volgorde van realisatie van fietssnelwegen binnen de provinciegrenzen en de inzet van de provinciale capaciteit en middelen. In het derde provinciebestuur komt de prioritering eerder pragmatisch tot stand in functie van quick wins en opportuniteiten. De prioritering is maar bij één provincie gebaseerd op gemeten data ter onderbouwing.

De gewestelijke entiteiten (Departement MOW, AWV, De Vlaamse Waterweg, Lantis en de Werkvennootschap) hebben criteria afgesproken voor de prioritering van de fietsinvesteringen die worden opgenomen in het GIP. De toepassing van de criteria wordt momenteel uitgetest en is voorzien in de volgende bestuursperiode.

Het is aangewezen dat de programma's voor de realisatie van fietssnelwegen door de verschillende bestuursniveaus op elkaar worden afgestemd, om vertragingen in de realisatie en missing links te voorkomen. Zo'n interbestuurlijke afstemming doet niet af aan de mogelijkheid om pragmatisch met opportuniteiten om te gaan.

De aanpak voor de realisatie van fietssnelwegen verschilt

In het kader van het mobiliteitscharter dat in 2019 werd afgesloten tussen het Vlaams Gewest en de provincies, werd een belangrijke rol voor fietssnelwegen aan de provinciebesturen toegekend. In uitvoering hiervan nemen de provincies een trekkende rol op bij de realisatie van (nieuwe) fietssnelwegen in beheer van de gemeenten. Uit het terreinwerk blijkt dat de manier waarop gemeenten ondersteund worden bij het realiseren van de fietssnelwegen sterk verschilt, gaande van het overlaten van de aanleg van de fietssnelweg aan de gemeenten, tot het volledig opnemen van de aanleg door de provincie en zodoende 'ontzorgen' van de gemeenten.

In twee van de drie geauditeerde provincies komen fietssnelwegen niet als aaneengesloten trajecten tot stand maar via onafhankelijke projecten. Verschillende randvoorwaarden staan het vlot realiseren van langeafstandstrajecten in de weg (zie pagina 30). Daardoor wordt vaak gefocust op lokale opportuniteiten. Ook de aanleg door individuele lokale besturen werkt fragmentatie in de hand.

Op basis van een analyse van de aanpak bij de drie geauditeerde provincies blijkt dat de inzet op het volledige tracé van een fietssnelweg in combinatie met een verregaande ondersteuning van de betrokken gemeenten de beste garantie biedt op de aanleg van een fietssnelweg in zijn geheel. Deze aanpak werd vastgesteld bij één geauditeerde provincie. Hiertoe dienen wel voldoende personeel met de juiste competenties (bv. projectleiders en werfbegeleiders) en de nodige financiële middelen voorzien te worden.



De visie op het medegebruik van jaagpaden is in ontwikkeling



Bevindingen

Op jaagpaden is het Scheepvaartdecreet van toepassing. Hieruit blijkt dat jaagpaden geen fietspaden zijn, maar fietsen er ook niet is verboden. Jaagpaden kennen de laatste jaren echter een stijgend gebruik voor zowel recreatief als functioneel fietsverkeer.

Langs de waterweg vindt op meerdere plaatsen overslag van goederen tussen wal en schip plaats. Deze economische functie is van groot belang in het kader van de modal shift van vervoer over de weg naar de binnenvaart. Overslagactiviteiten kunnen echter interfereren met het fietsverkeer, waardoor er vanuit veiligheidsoverwegingen kan voor gekozen worden om een omweg te voorzien voor de fietsers.

Gezien het multifunctionele karakter genieten jaagpaden in het huidige Vademecum Fietsvoorzieningen een aantal uitzonderingen op de inrichting of het beheer als fietssnelweg, zoals:

- Jaagpaden zijn doorgaans niet verlicht;
- Op jaagpaden wordt niet gestrooid wegens het risico op watervervuiling;
- De breedte van een jaagpad is doorgaans 2,50m;
- Jaagpaden zijn voor het verkeer opengesteld in 2 richtingen;
- Een jaagpad is steeds ondergeschikt aan een kruisende weg;

De vermelde karakteristieken op het gebied van verlichting en gladheidsbestrijding hebben een belangrijke impact op het comfort en de veiligheid van de fietsers.

Er is reeds sinds enkele jaren een nieuwe visie in opmaak over het medegebruik van de jaagpaden, o.a. door fietsers. De Vlaamse Waterweg heeft hiertoe een participatief traject gelopen, met betrokkenheid van de gemeenten en de provincies alsook verschillende belanghebbenden. De nieuwe visie wordt verwacht tegen het najaar van 2022.



Governance – Rollen en verantwoordelijkheden

De rollen en verantwoordelijkheden zijn onvoldoende op elkaar afgestemd



De invoering van de vervoerregio's in 2019 heeft de rollen en verantwoordelijkheden grondig gewijzigd

De provincies zijn een belangrijke partner bij de aanleg van fietssnelwegen. In opdracht van het Vlaams Gewest tekenden de provincies in 1999 het BFF uit. In de jaren die volgden stelden zij het netwerk van fietssnelwegen op, dat in 2018 werd vastgelegd bij ministerieel besluit. Sommige provincies nemen ter ondersteuning van de gemeenten de volledige realisatie van de fietssnelwegen op, waarna ze worden overgedragen aan de gemeenten. De provincies hebben de fietssnelwegen verder op de kaart gezet door de ontwikkeling van een logo voor fietssnelwegen en een handboek 'routetaal' met afspraken over bewegwijzeringen en markeringen op en naar de fietssnelwegen. De provinciebesturen bundelen de informatie m.b.t. de fietssnelwegen voor het brede publiek op een gezamenlijke website, www.fietssnelwegen.be.

In 2019 trad het decreet basisbereikbaarheid in werking. In 15 vervoerregio's kunnen de Vlaamse gemeenten via de vervoerregioraden en op te maken regionale mobiliteitsplannen voortaan samenwerken aan mobiliteitsuitdagingen. Daarbij wordt overgestapt van een aanbodgestuurd naar een vraaggestuurd openbaar vervoernet. De eerste prioriteit voor de vervoerregio's was de opmaak van een openbaarvervoerplan. Tegen eind 2022 is de opmaak van regionale mobiliteitsplannen voorzien, waar ook het BFF onderdeel van zal uitmaken. De vervoerregioraad heeft onder meer volgende taken:

- Regionale mobiliteitsprogramma's en -projecten die van strategisch belang zijn op het niveau van de vervoerregio prioriteren, opvolgen en evalueren;
- Aan de gewestelijke overheden advies geven bij de opmaak van het Geïntegreerd Investeringsprogramma;
- Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk bepalen, met uitzondering van fietssnelwegen, waarover de raad alleen advies uitbrengt. Na advies van de vervoerregioraad bepaalt de minister van mobiliteit het netwerk van fietssnelwegen.

De rol van de provincies m.b.t. het fietsbeleid werd hierbij formeel minder duidelijk gekaderd. In de praktijk blijven de provincies hun historische rol informeel invullen in overleg met de vervoerregio's. Zo zijn de geauditeerde provincies geen vast lid van de vervoerregioraad, maar worden ze uitgenodigd als adviserend lid of als vast lid met stemrecht. Ook voor de wijzigingen aan het BFF blijven de provinciale BFF-wijzigingscommissies verder functioneren.

Bevindingen



De rollen en verantwoordelijkheden zijn onvoldoende op elkaar afgestemd



Bevindingen

Het fietsbeleidsplan 2016 voorzag een coördinatietoekening voor het departement MOW

“De overkoepelende regie van strategische belangrijke fietsinvesteringen over de lokale en regionale grenzen heen, alsook die over de gewestelijke investeringen, ligt (meer) bij het departement MOW. In de eerste plaats wordt hierbij gefocust op de realisatie en prioritering van het fietssnelwegennetwerk. De Vlaamse overheid brengt de stakeholders samen rond strategische projecten en faciliteert de integrale uitvoering en financiering van (kunstwerken gelegen op de trajecten van) fietssnelwegen. In dat kader moet de strategische rol en de taakstelling van de Vlaamse fietsmanager en die van de mobiliteitscoördinatoren en –begeleiders tegen het licht gehouden worden.”

In de praktijk blijkt de overkoepelende regie niet uitgewerkt zoals beschreven in het fietsbeleidsplan 2016. Zoals eerder aangegeven formuleert elk bestuursniveau doelstellingen binnen de eigen bevoegdheden en middelen en wordt de prioritering voor de realisatie van fietssnelwegen onvoldoende afgestemd tussen de bestuursniveaus. Eén geauditeerde provincie organiseert voor de fietssnelwegen periodiek een stuurgroep waaraan alle bovenlokale interbestuurlijke partners deelnemen.

Voor de opmaak van een interbestuurlijk afgestemde visie op de realisatie van de fietssnelwegen, alsook de opvolging van de uitvoering van deze visie en de fietsinvesteringen, lijkt een overleg tussen het gewest en de provincies, met betrokkenheid van de gemeenten, zoals voorheen binnen het fietsteam, aangewezen.

De toenmalige minister van mobiliteit richtte in 2010 het fietsteam op met als doel de verschillende infrastructuurwerken af te stemmen op elkaar en missing links in het BFF op te lossen. De deelnemers waren het dMOW, AWV, De Vlaamse Waterweg, MDK, De Lijn, de provinciebesturen en de VVSG. Sinds de oprichting van de vervoerregio's in 2019 is het fietsteam niet meer samengeroepen.

Naar aanleiding van de oprichting van de vervoerregio's in 2019 zitten de gemeenten en de gewestentiteiten op regio-niveau samen. Zoals eerder vermeld zijn de provincies met een adviserende dan wel stemgerechtigde rol uitgenodigd op de vervoerregioraden. De aanleg van fietssnelwegen blijkt evenwel de vervoerregio's te overstijgen, zoals blijkt uit de regeling voor de bepaling van het tracé van de fietssnelwegen, dewelke na advies door de vervoerregioraad wordt beslist door de minister van mobiliteit.



Het lokale investeringsritme en de middelen op het Fietsfonds zijn onvoldoende afgestemd



Lokale besturen kunnen voor de aanleg of aanpassing van fietsinfrastructuur op het BFF een subsidie aanvragen via het Fietsfonds. Het Fietsfonds is een samenwerking tussen de Vlaamse overheid en Vlaamse provincies om bovenlokale functionele fietsroutes te ondersteunen. De Vlaamse overheid subsidieert 50% en de provincie subsidieert minstens 40%. Subsidieaanvragen worden ingediend bij de provincie, die de voorwaarden controleert en subsidie uitbetaalt aan het lokaal bestuur. Twee maal per jaar kan de provincie de 50% subsidie van de Vlaamse overheid opvragen. Elke provincie heeft de eigen voorwaarden voor de subsidie van de provincie opgenomen in aparte subsidiereglementen.

Het Fietsfonds bestaat sinds 2006. Tot voor kort stelde de Vlaamse overheid jaarlijks €10 mln. ter beschikking voor de aanleg van nieuwe fietsvoorzieningen op het BFF. Tot 2018 werden de voorziene middelen niet opgebruikt.

Om de aanleg van fietspaden op lokaal niveau te stimuleren werd in 2017 en 2019 de regelgeving aangepast:

- Het optrekken van het Vlaamse subsidiepercentage van 40% naar 50%.
- Bijkomend subsidiëren van de kosten voor studie, verwerving van gronden en toezicht voor de realisatie van fietsinfrastructuur op fietssnelwegen.

Bevindingen

Het groeiende en diversifiërende fietsgebruik vertaalde zich de voorbije jaren in een toename van het investeringsritme van gemeenten en provincies. In combinatie met de beschreven factoren leidde dit tot een stijging van de aan de provincies terug te betalen bedragen op het Fietsfonds.

- In 2019 werd voor de eerste maal voor meer dan het voorziene budget van €10 mln. aan terugbetalingen aangevraagd. De middelen werden ad hoc verhoogd tot €11,2 mln.
- In 2020 werd het voorzien budget van €10 mln. bijna volledig opgebruikt na de eerste aanvraagronde. Er werd geen tweede oproep tot het indienen van dossiers gedaan, waardoor er geen 2e uitbetaling plaatsvond.
- Vanaf 2021 heeft de Vlaamse overheid het terugbetalingsbedrag verhoogd tot €15 mln., wat neerkomt op een niet formeel vastgelegde verdeelsleutel van €3 mln. per provincie. Reeds in 2021 hadden 3 provincies de 3 mln. opgebruikt bij de eerste aanvraag, waardoor de door hen ingediende dossiers bij de 2e aanvraagronde niet werden behandeld.
- Ook in 2022 hebben 3 provincies reeds een subsidieaanvraag ingediend van €3 miljoen bij de eerste oproep.
- De recent stijgende materiaalkosten zullen ook een effect hebben op de kostprijs van de infrastructuurprojecten.

De provincies signaleren een tekort aan middelen op het Fietsfonds, dat reeds remmend werkt en zal leiden tot een vertraging van de investeringen in fietssnelwegen langs gemeentewegen.

De Vlaamse overheid geeft aan dat het beschikbare bedrag steeds duidelijk gecommuniceerd werd en het investeringsritme hieraan diende aangepast te worden.



Governance - Aanbeveling

Gebaseerd op de voorgaande bevindingen concludeert Audit Vlaanderen dat een **interbestuurlijk afgestemde visie en aanpak** voor de realisatie van de fietssnelwegen ontbreekt en formuleert volgende aanbeveling.

A1. Interbestuurlijk afgestemde visie en aanpak

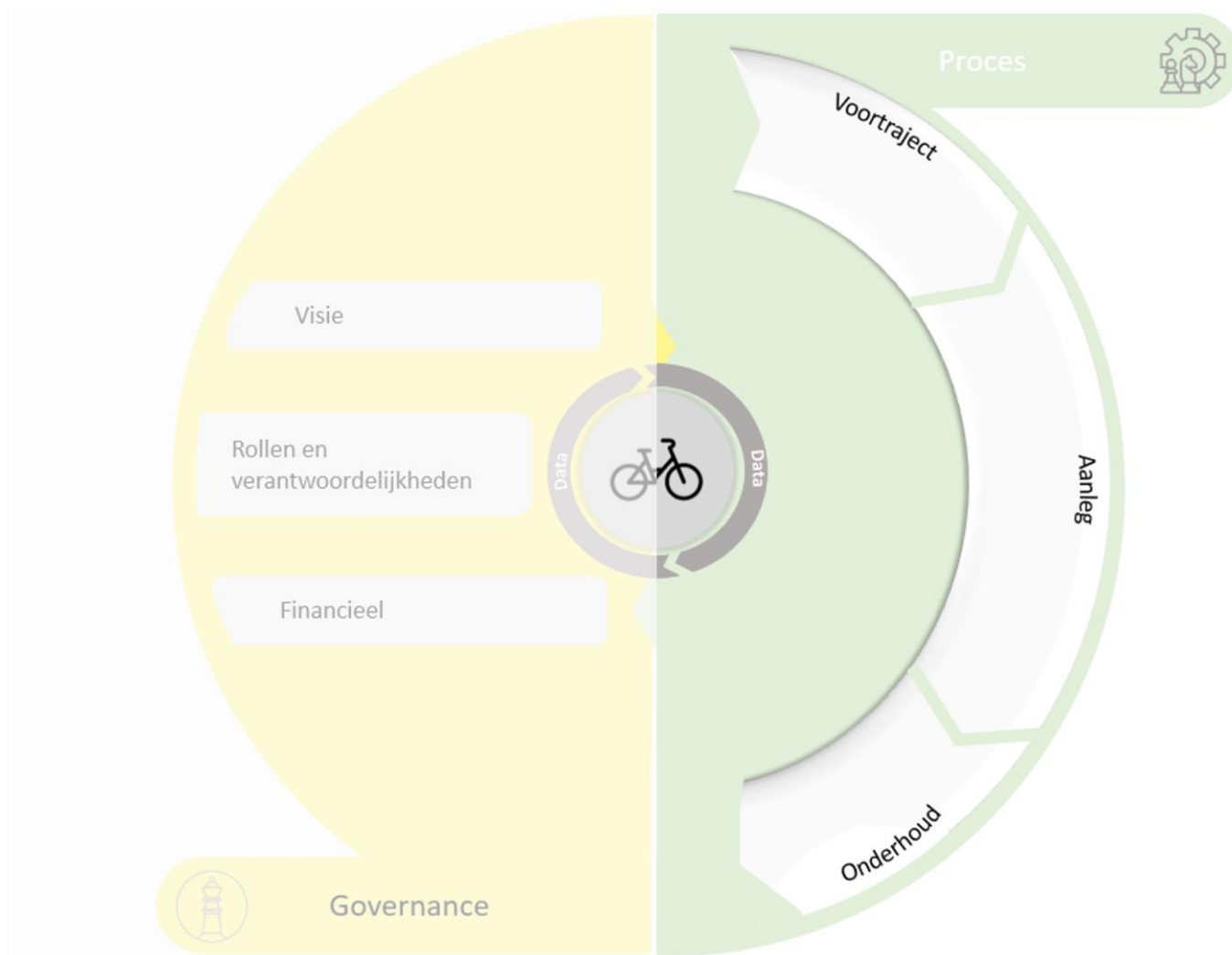
Aanbeveling

Organiseer interbestuurlijke afstemming over de aanleg van fietssnelwegen zodat er eenheid in visie tussen alle betrokken besturen, diensten en agentschappen in Vlaanderen tot stand komt.

- Vertaal de gemeenschappelijk gedragen visie in meetbare jaardoelstellingen, gebaseerd op een onderbouwde prioritering en afgestemd op de budgettaire middelen;
- Leg de rollen en verantwoordelijkheden voor aanleg en coördinatie vast;
- Volg de realisaties op en communiceer hierover.

Toelichting: Houd bij de opmaak van een interbestuurlijk afgestemde visie over de realisatie van fietssnelwegen rekening met de verschillende vormen van fietssnelwegen en hun betreffende wegbeheerders (gemeenteweg, gewestweg, jaagpad). Neem hierbij garanties op om waar dit aangewezen en mogelijk is, gladheidsbestrijding en verlichting te voorzien. Dit zal het comfort en de veiligheid voor de fietsers verhogen.





Proces

De interbestuurlijke samenwerking op het terrein verloopt constructief

Bevindingen

Uit de gevoerde gesprekken blijkt dat de interbestuurlijke samenwerking op het terrein tijdens het voortraject en de aanleg van een fietssnelweg constructief verloopt en de betrokken actoren hun verantwoordelijkheden opnemen.

Toch verloopt de realisatie van de onderdelen van het netwerk van fietssnelwegen veelal minder snel dan gewenst. Aan de basis daarvan liggen verschillende factoren. Zo wordt de voortgang van de onderzoeks- en ontwerpfasen in de praktijk geregeld bemoeilijkt doordat:

- Alle betrokken actoren in de projectstuurgroep een consensus dienen te bereiken over het project;
- De nog te realiseren routes vaak complexer zijn van aard;
- Gewijzigde omstandigheden de beleidskeuzes inzake prioritering doorkruisen;
- Geschikt personeel en externe studiebureaus onvoldoende beschikbaar zijn;
- Er gezocht moet worden naar investeringsmiddelen buiten het Fietsfonds voor het realiseren van kunstwerken;
- Projecten tegenkanting kunnen ondervinden van omwonenden en belangenorganisaties.

Ondanks de doorgedreven voorbereiding van de onderzoeks- en ontwerpfasen, loopt soms ook de procedurele fase en uitvoeringsfase onverhoopt vertragingen op. Hierin spelen de omgevingsvergunningen en eventueel noodzakelijke grondverwervingen de hoofdrol.

Het Besluit van de Vlaamse Regering van 6 september 2019 beschrijft de projectmethodologie voor de realisatie van fietssnelwegen. Projecten krijgen gefaseerd vorm in een projectstuurgroep onder het voorzitterschap van een initiatiefnemer. Afhankelijk van het project treden provincies, gemeenten, gewestelijke beheerders dan wel andere rechtspersonen op als initiatiefnemer. De auditwerkzaamheden tonen aan dat de rollen en verantwoordelijkheden bij het voeren van de voornoemde projectprocedure duidelijk bepaald zijn en als zodanig worden toegepast. De nodige actoren worden tijdig betrokken bij de projecten.

De voorgeschreven projectmethodologie onderscheidt drie fasen: onderzoeksfase, ontwerpfasen en evaluatiefase. Terwijl de projectstuurgroepen de onderzoeks- en ontwerpfasen voor elk project systematisch doorlopen, vullen zij de evaluatiefase niet in en stellen zij geen evaluatienota op.



Uit de realisatie van fietssnelwegen worden onvoldoende lessen getrokken



Bevindingen

Tijdens de evaluatiefase dienen normaal de financiële impact, de mogelijke maatregelen om het proces/project te optimaliseren en de succesfactoren te worden geïdentificeerd. Wanneer de projectstuurgroep echter geen formele evaluatienota opstelt, zullen de leerpunten en succesfactoren moeilijker doorstromen naar de toekomstige projecten en beoordeling van het gevoerde fietsbeleid.

Uit het terreinwerk blijkt dat bouwheren op eigen initiatief sporadisch wel evaluaties van projecten uitvoeren via fietstellingen en werfbezoek met het eigen technische team. De betrokken benadrukken de meerwaarde van dergelijke initiatieven.

Na de oplevering van de projectnota of unieke verantwoordingsnota laat de projectstuurgroep de opvolging van de vergunning en aanleg van de fietssnelweg los. In het merendeel van de gevallen treedt de initiatienemer vervolgens op als bouwheer. Het succesvol doorlopen van de procedurele fase en uitvoeringsfase van een project vereist van de bouwheer de nodige capaciteit, knowhow en financiële engagementen. Niet alle gemeenten kunnen of willen daaraan voldoen. Twee van de drie geauditeerde provinciebesturen nemen dan ook veelal de rol van bouwheer op zich. Eén provinciebestuur biedt ondersteuning bij de grondverwerving maar doet appel op de gemeentebesturen voor de procedurele fase en uitvoeringsfase. In elk scenario blijven de gemeenten systematisch betrokken bij de werfvergaderingen.



De wegbeheerders nemen het onderhoud ter harte maar botsen op het versnipperd eigenaarschap

Bevindingen

Het eigenaarschap van de fietssnelwegen en bijgevolg ook het onderhoud ervan is gefragmenteerd. Elke individuele wegbeheerder staat in voor het periodieke onderhoud en het ijs- en sneeuwvrij houden van de fietssnelwegen onder de eigen bevoegdheid. Het Vademecum Fietsvoorzieningen beschrijft een aantal uitgangspunten voor het onderhoud van de fietsinfrastructuur.

Als een provinciebestuur optreedt als bouwheer, dan draagt zij de gerealiseerde fietssnelweg na de aanleg over aan de betrokken gemeente. De voornoemde partijen leggen de richtlijnen, rollen en verantwoordelijkheden m.b.t. het onderhoud dan bij de oplevering vast in een samenwerkingsovereenkomst. Voor het huidige netwerk van fietssnelwegen valt ongeveer 64,4% onder het beheer van de verschillende betrokken gemeenten. DVW en AWV zijn beheerder van respectievelijk 19,3% en 16,3% van de fietssnelwegen

De lokale besturen vullen het onderhoud van de fietssnelwegen in de praktijk volgens de eigen inzichten in, hetzij via de reguliere werking van de eigen technische dienst, hetzij via uitbesteding. Het toezicht op het onderhoud verschilt naargelang de concrete invulling binnen de gemeente. Slechts sporadisch worden over de aard en timing van het onderhoud van fietssnelwegen afspraken gemaakt met aangrenzende besturen. Daardoor kunnen aan de gemeentegrenzen verschillen in onderhoud en rijcomfort ontstaan die aanleiding kunnen geven tot ongemak en onveiligheid. Meldingen van burgers zijn een terugkerende bron van informatie over de staat van de fietssnelwegen bij alle lokale besturen.

Het AWV neemt maatregelen om het dagelijkse onderhoud van fietssnelwegen te garanderen en ijs- en sneeuwvrij te houden. Het onderhoud verloopt grotendeels via contracten op districtsniveau (bv. groen en netheid, winterdienst) en in mindere mate in eigen regie. De bestektoezichters volgen de werkzaamheden van de aannemers op. De rollen en verantwoordelijkheden m.b.t. onderhoud zijn eenduidig toegewezen. De districten voeren structureel overleg met de gemeenten, maar het reguliere onderhoud van fietssnelwegen komt daarbij niet aan bod. Het risico is dan ook reëel dat op fietssnelwegen bij bruggen en kruispunten verschillen in onderhoud en rijcomfort optreden. Omwille van ontoereikende onderhoudsmiddelen kunnen echter niet overal waar nodig bijkomende maai- of veegbeurten plaatsvinden.

Net zoals het AWV besteedt DVW het onderhoud steeds vaker uit. De sectorverantwoordelijken en dijkwachters volgen de staat van de fietssnelwegen langs de jaagpaden op. DVW doet momenteel niet aan gladheidsbestrijding op de fietssnelwegen langs de jaagpaden. Op sommige plaatsen nemen gemeenten dit op, steeds met toestemming van DVW.



De wegbeheerders nemen het onderhoud ter harte maar botsen op het versnipperd eigenaarschap

Bevindingen

Momenteel pakt elke individuele wegbeheerder het periodieke onderhoud en het ijs- en sneeuwvrij houden van de fietssnelwegen onder de eigen bevoegdheid autonoom aan. Er vond nog geen kosten/baten analyse plaats om te evalueren of deze processen minder versnipperd kunnen worden georganiseerd.

Het gebrek aan afstemming tussen de verschillende wegbeheerders en de toenemende inzet van uitbesteding vormt een uitdaging voor het op peil houden van de praktische kennis en ervaring bij de wegbeheerders. Eén provinciebestuur faciliteert de kennisuitwisseling rond het onderhoud van fietssnelwegen tussen de lokale besturen onderling en interbestuurlijk via periodieke collega-werkgroepen. Tijdens deze infosessies kunnen medewerkers van aangrenzende gemeenten met mekaar in contact komen waardoor de onderlinge afstemming over onderhoud van fietssnelwegen aan de gemeentegrenzen gestimuleerd wordt.

Om de lokale wegbeheerders te sensibiliseren stelt één van de geauditeerde provincies sinds 2020 een subsidie ter beschikking voor het reguliere onderhoud en de winterdienst van de fietssnelwegen in de provincie. De aanvrager dient de geplande en uitgevoerde werkzaamheden te bewijzen via verantwoordingsstukken.



Proces – Aanbeveling en verbeterpunten

Gebaseerd op de voorgaande bevindingen brengt Audit Vlaanderen voor het proces de volgende aanbeveling en verbeterpunten in kaart.

A2. Organisatie van het onderhoud van fietssnelwegen

Aanbeveling

Evalueer op basis van een kosten/baten analyse of het onderhoud van fietssnelwegen minder versnipperd kan worden georganiseerd en pas de aanpak indien nodig aan.

V.1 Evaluatiefase

Verbeterpunt

De betrokken actoren passen de Besluit van de Vlaamse Regering tot bepaling van de nadere regels over de projectmethodologie en de projectstuurgroep onveranderlijk toe en stellen na de realisatie van een project of een cluster van samenhangende projecten een evaluatienota op. De respectieve organisaties treffen maatregelen zodat de geïdentificeerde leerpunten en succesfactoren doorstromen naar de toekomstige projecten en beoordeling van het gevoerde fietsbeleid.

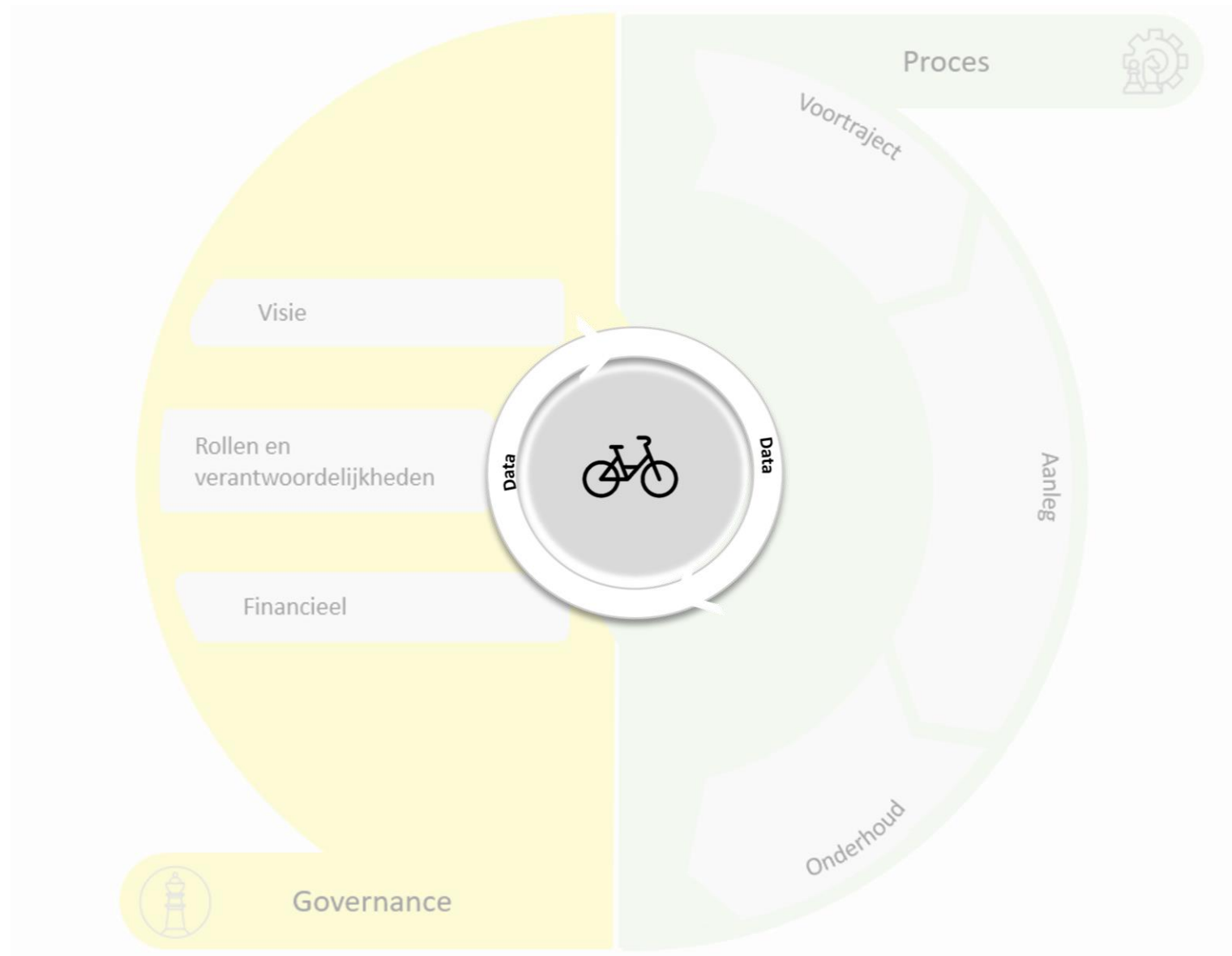
V2. Onderhoudsprogramma

Verbeterpunt

Om te vermijden dat bij gemeentegrenzen, bruggen en kruispunten verschillen in onderhoud optreden en zodoende onveilige situaties op de fietssnelwegen ontstaan, brengen de betrokken wegbeheerders hun onderhoudsprogramma's maximaal met elkaar in overeenstemming en faciliteren ze de nodige kennisdeling.



Data



Beschikbare data rond fietssnelwegen worden maar beperkt ingezet als beleidsinformatie



Fietsdata kunnen betrekking hebben op de diverse aspecten van de fietssnelweg zoals de geografische ligging van de (wens)routes, de kwaliteit van de fietsinfrastructuur, de fietsverplaatsingen, de gebruikerstevredenheid en de verkeersveiligheid. Dergelijke informatie laat toe de sturing en evaluatie van het fietsbeleid te ondersteunen en draagt zodoende bij aan de succesvolle uitrol van het netwerk van fietssnelwegen.

De beschikbare gegevens rond fietssnelwegen worden momenteel maar beperkt benut bij activiteiten zoals de prioritering, de tracébeplanning, het infrastructuurontwerp, de onderhoudsplanning...

Verschillende partijen (dMOW, provinciebesturen, gemeenten, weg- of waterwegbeheerder) beschikken over unieke gegevensbronnen met fietsdata en vullen die periodiek aan. Hoewel de betrokken instanties de fietsdata waarover ze beschikken doorgaans aan elkaar ter beschikking stellen, blijken die data in de praktijk niet altijd even vlot beschikbaar, bruikbaar en/of toegankelijk. Zo zijn de parameters die de verschillende beschikbare datasets hanteren niet altijd onderling vergelijkbaar. Dat maakt het moeilijk om voor heel Vlaanderen een uniform zicht op de kwaliteit van de fietssnelwegen te verkrijgen. Een traject voor opmaak van een OSLO-standaard is in 2021 gestart maar nog lopend.

Voor de ontsluiting en uitwisseling van fietsdata zijn diverse platformen naast elkaar in gebruik:

- De site **Fietssnelwegen.be** is een gezamenlijk initiatief van de Vlaamse provinciebesturen en het Brussels Gewest. De website beoogt het gebruik van de fietssnelwegen in de praktijk bij het grote publiek zo veel mogelijk te stimuleren. Dit kanaal bevat informatie omtrent de kwaliteit van de fietssnelwegen, een routeplanner, mogelijke alternatieve fietsroutes en projectinformatie. De individuele betrokken partijen staan in voor het aanvullen en actueel houden van de door hen beschikbaar gestelde informatie. Voor de verdere ontwikkeling van deze site en de leesbaarheid en herkenbaarheid van de fietssnelwegen sloten de provincies een samenwerkingsovereenkomst af. Een deeltijdse interprovinciale coördinator stuurt de werkzaamheden in het kader van de communicatie over fietssnelwegen aan. De aanvulling met fietsdata afkomstig van de lokale besturen en het Vlaams Gewest verloopt momenteel ad hoc. De toetreding van het Vlaams gewest als inhoudelijke partner bij de site Fietssnelwegen.be is lopende.
- Het **Geoloket fiets** verzamelt een uitgebreide set gegevens rond de fietssnelwegen. Dit platform is bedoeld als intern beleidsinstrument en richt zich via het GIS-platform van het dMOW in de eerste plaats tot de medewerkers van het beleidsdomein MOW. Onder meer omwille van het privacygevoelige fotomateriaal dat bij de inventarisatie van de fietsinfrastructuur werd verzameld, is het geoloket fiets momenteel niet geschikt voor brede ontsluiting. Bepaalde lagen werden wel gepubliceerd als open data via Geopunt.be.



Beschikbare data rond fietssnelwegen worden maar beperkt ingezet als beleidsinformatie



Bevindingen

- De site **Geopunt.be** is de centrale toegangspoort tot geografische overheidsinformatie voor Vlaanderen. Ook dit portaal maakt geografische informatie over de fietssnelwegen op het volledige grondgebied van het Vlaams Gewest toegankelijk voor een ruim publiek. Geopunt.be bevat naast de fietssnelwegtrajecten ook informatie over de befietsbaarheid, kwaliteit, verlichting en de autoluwe en alternatieve routes.
- De **geoloketten** van verschillende provincies geven de wensroutes van de fietssnelwegen weer.
- Met de **Provinciale Fietsbarometer** bundelt de provincie Antwerpen informatie over de veiligheid, het comfort en het gebruik van haar fietsroutes. De Vlaamse provincies engageerden zich om de Fietsbarometer verder uit te werken als interprovinciaal platform voor het ontsluiten van fietsdata en zo andere overheden en actoren te ondersteunen in hun fietsbeleid.
- In het dashboard **Monitoring Mobiliteitsbeleid (MoMo)** verzamelt het dMOW cijfers over mobiliteit, waaronder verschillende indicatoren m.b.t. fietssnelwegen. Dit platform centraliseert data uit verschillende bronnen met het oog op het genereren van beleidsinformatie.
- De entiteiten van het beleidsdomein MOW kunnen in het **geïntegreerd investeringsplan (GIP)** de financiële en administratieve gegevens registreren van hun investeringen in fietsinfrastructuur. Op basis daarvan kan informatie over het netwerk van fietssnelwegen worden bekomen. De registratie vanuit AWV staat echter nog niet op punt.
- De aanvrager van een subsidie voor een fietssnelweg registreert in **Dbase manager Fietsfonds** van het dMOW online de administratieve en financiële gegevens van het project.

De voornoemde kanalen hebben verschillende finaliteiten en richten zich tot verschillende doelgroepen. De data rond fietssnelwegen die vandaag bij de verschillende actoren beschikbaar zijn, worden decentraal beheerd en ontsloten. Dit leidt afhankelijk van de bron tot een verschillend zicht op het netwerk van fietssnelwegen in Vlaanderen (zie bijlage 1).



De afspraken omtrent het beheer en de uitwisseling van data over fietssnelwegen zijn ontoereikend

Om een actueel en overkoepelend zicht op de fietssnelwegen te verkrijgen, is interbestuurlijke samenwerking en afstemming rond fietsgerelateerde data onontbeerlijk. In het Provinciale Mobiliteitscharter 2019-2025 maakten het Vlaams Gewest en de provincies rond fietsdata dan ook de volgende afspraak: “De provincie ondersteunt het open-databeleid met betrekking tot fietsdata. Daarnaast neemt de provincie het engagement op om fietsdata mee op te volgen, te verzamelen en uit te wisselen.”

De Vlaamse provincies werken structureel samen om fietsdata te verzamelen, te verwerken en te ontsluiten. Om de individuele inspanningen en activiteiten van de verschillende provincies te stroomlijnen en de samenwerking te faciliteren werd eind 2020 een samenwerkingsovereenkomst fietsdata afgesloten. De focus ligt daarbij op kennisopbouw en -deling. Een voltijdse deskundige coördineert deze interprovinciale samenwerking. Aansluitend werd een inhoudelijke leidraad geformuleerd met strategische doelstellingen als kader bij het kiezen en uitwerken van de jaarlijks te realiseren projecten. Dit belemmert de provincies evenwel niet om een eigen beleid inzake fietsdata uit te tekenen op maat van hun eigen noden. De huidige samenwerking laat immers toe dat de betrokken provincies in belangrijke mate hun eigenheid behouden. Dit stemt overeen met de eerder in dit rapport vermelde onafhankelijke aanpak.

De structurele samenwerking tussen de bestuursniveaus is echter nog groeiend. In de praktijk werken de betrokkenen ad hoc samen voor het verzamelen en delen fietsdata maar bindende afspraken tussen de bevoegde actoren van de verschillende beleidsniveaus ontbreken. Een formele samenwerkingsovereenkomst omtrent het gebruik en de uitwisseling van fietsdata tussen de Vlaamse Provincies en het Vlaams Gewest is nog in opmaak. Een fietsdeal voor de ontwikkeling van een centrale databank voor fietsdata onder de koepel van De Grote Versnelling, het samenwerkingsverband tussen Vlaanderen, de provincies en de lokale besturen, raakte niet uit de startblokken.

In 2017 stelde Het Rekenhof in haar rapport over de realisatie en resultaten van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk: “*De Vlaamse overheid moet erop toezien dat de bevoegde actoren efficiënt samenwerken en de overeengekomen afspraken naleven. De actoren moeten hun beheersystemen op elkaar afstemmen en optimaliseren om de beleidsinformatie voor de opvolging te kunnen genereren.*”

Bevindingen



Data - Aanbeveling

Gebaseerd op de voorgaande bevindingen concludeert Audit Vlaanderen dat de interbestuurlijke uitwisseling van data omtrent fietssnelwegen ontoereikend is en formuleert volgende aanbeveling.

A3. Data

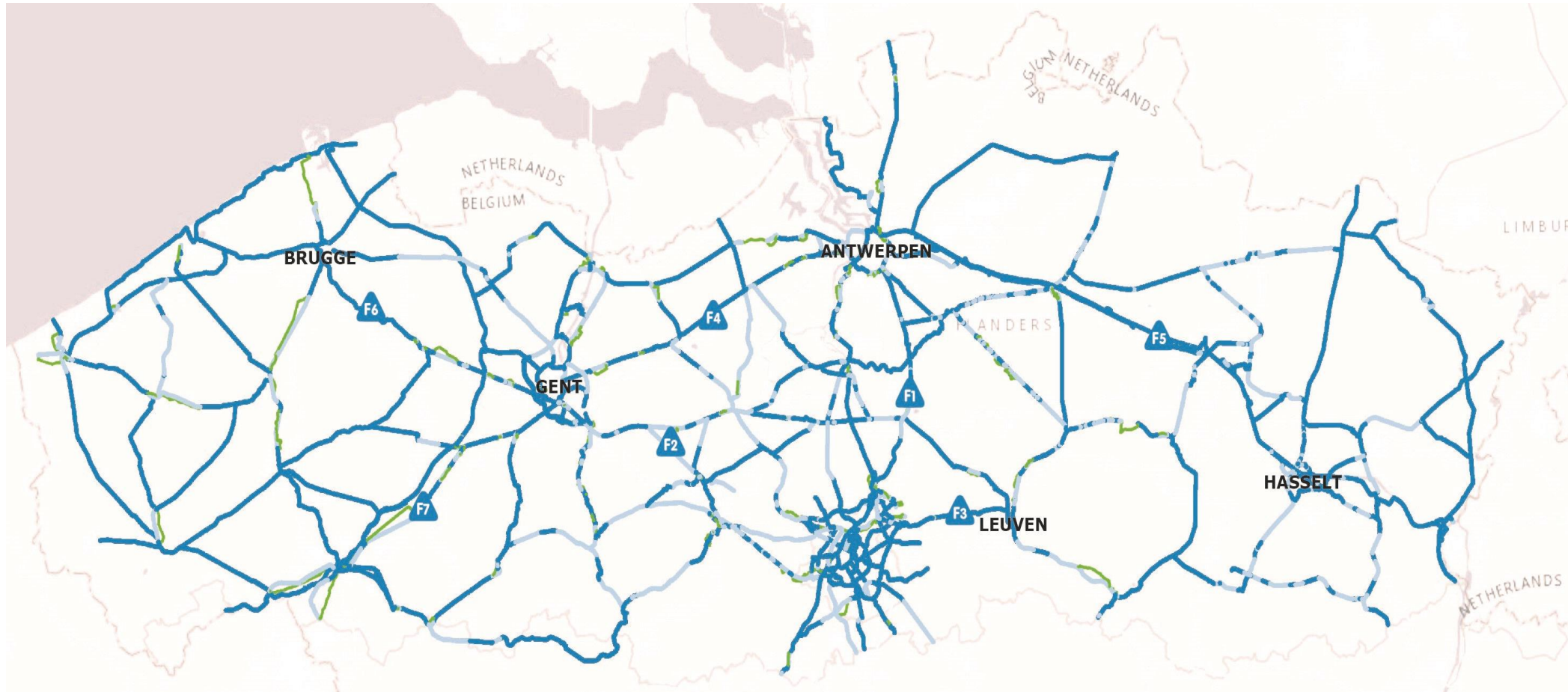
Aanbeveling

Om de veelheid aan initiatieven te stroomlijnen, is het aangewezen afspraken te maken over de interbestuurlijke samenwerking en afstemming rond data met betrekking tot fietssnelwegen die worden gedragen door alle betrokkenen. Op die manier kunnen fietsdata beter worden ingezet als beleidsinformatie en zodoende bijdragen bij aan de succesvolle uitrol van het netwerk van fietssnelwegen.






VII. Bijlagen

Bijlage 1: het netwerk van fietssnelwegen (1)



Bovenstaande kaart is gebaseerd op de informatie op de site Fietssnelwegen.be en bevat de:

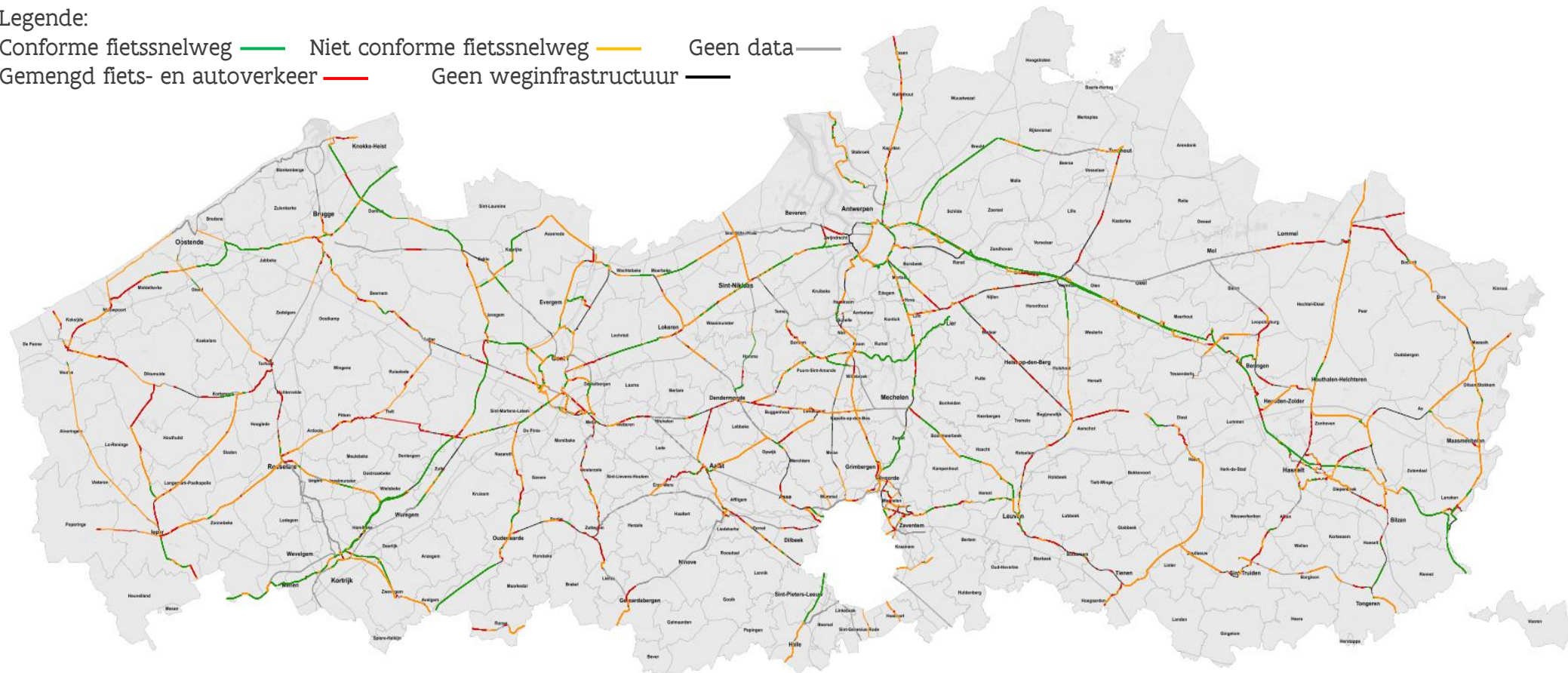
-  gerealiseerde fietssnelwegen (zowel wel als niet conform met het Vademecum Fietsvoorzieningen)
-  alternatieve befietsbare routes
-  niet befietsbare routes



Bijlage 1: het netwerk van fietssnelwegen (2)

Legende:

Conforme fietssnelweg — (green line) Niet conforme fietssnelweg — (orange line) Geen data — (grey line)
 Gemengd fiets- en autoverkeer — (red line) Geen weginfrastructuur — (black line)



Deze kaart is opgemaakt op basis van het Geoloket fiets en geeft de conformiteit van de fietssnelwegen in Vlaanderen weer volgens de richtlijnen van het Vademecum Fietsvoorzieningen. De conformiteit is bepaald op basis van objectieve gegevens verzameld via een gespecialiseerde meetfiets door dMOW, AWW en de provincie Antwerpen.

Bijlage 2: geauditeerde steden en gemeenten

Vlaams Brabant:

- Aarschot
- Asse
- Herent
- Zemst

Oost-Vlaanderen

- Lochristi
- Ronse
- Erpe-Mere
- Gent

Antwerpen:

- Puurs – Sint-Amands
- Berlaar
- Herentals
- Antwerpen

Bijlage 3: Verzendlijst

Voor de betrokken provinciebesturen:

- De provinciegriffier;
- De gedeputeerde bevoegd voor mobiliteit;
- De gouverneur;
- De voorzitter provincieraad;
- De voorzitter van het Interne Auditcomité van de provincie Antwerpen;
- De Interne Auditor van de provincie Antwerpen.

Voor de betrokken gemeenten:

- De algemeen directeur;
- De voorzitter gemeenteraad;
- De burgemeester;
- De voorzitter van het Interne Auditcomité van de steden Antwerpen en Gent;
- De directeur van de dienst Interne Audit van de steden Antwerpen en Gent.

Voor de betrokken Vlaamse entiteiten:

- De leidend ambtenaar;
- De Interne Auditor, Voorzitter van het Auditcomité en de Raad van Bestuur van De Vlaamse Waterweg;
- De bevoegde minister.

Het Rekenhof

De Leden van het auditcomité van de Lokale Besturen

De leden van het auditcomité van de Vlaamse administratie

Agentschap Binnenlands Bestuur (bij ernstige rechtsschendingen)

De minister bevoegd voor interne audit

De minister-president en viceminister-presidenten