

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1029
van **JEREMIE VANEECKHOUT**
datum: 18 juni 2020

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Fietssnelwegen - West-Vlaanderen

De Vlaamse Regering heeft een ambitieuze modal shift van 40% als doelstelling in het regeerakkoord ingeschreven. Nu het maatschappelijk leven na de lockdown weer volop op gang komt, is het meer dan ooit nodig om te bekijken hoe we onze mobiliteit herorganiseren. De minister legt terecht de nadruk op de fiets als alternatief. Velen hebben tijdens de lockdown de fiets (her)ontdekt als vervoersmiddel, zowel functioneel als recreatief.

De minister roept in een campagne de Vlamingen op om gebruik te maken van duurzame vervoersmodi en om te blijven fietsen na de lockdown om een nog grotere 'verkeerslockdown' te vermijden. Om versneld te kunnen inzetten op deze modal shift is een uitstekende infrastructuur uiteraard uitermate belangrijk.

Ik heb volgende vragen over de uitrol van het fietssnelwegennetwerk in West-Vlaanderen.

1. Hoeveel kilometer van het netwerk is momenteel klaar?
2. Welke stukken staan nog op de planning? Om hoeveel kilometer gaat het? Hoe ziet de timing eruit? Zijn de budgetten beschikbaar?
3. Plant de minister een versnelling in deze postcoronatijden?
4. Wordt al nagedacht over een tweede fase? Ziet de minister (of krijgt ze signalen over) over missing links?
5. Wordt nagedacht over aansluitingen op fietsinfrastructuur in Frankrijk en/of Henegouwen? Is hierover overleg?
6. Hoe wordt het gebruik van de fietssnelwegen gemonitord? Zijn hierover cijfers beschikbaar? Ziet de minister opvallende evoluties?

ANTWOORD

op vraag nr. 1029 van 18 juni 2020

van **JEREMIE VANECKCHOUT**

1. In 2018-2019 werden de fietssnelwegen in Vlaanderen in opdracht van het departement Mobiliteit en Openbare werken (dMOW) geïnventariseerd door de Fietzersbond. Bij deze inventarisatie werden verschillende parameters in kaart gebracht die toelaten om de conformiteit van de fietsinfrastructuur op de fietssnelwegen volgens de normen van het vademecum fietsvoorzieningen te berekenen. Deze conformiteitsberekening kan volgende resultaten opleveren:
 - **Groen:** de fietsinfrastructuur op de fietssnelweg is conform de richtlijnen van het vademecum Fietsvoorzieningen;
 - **Oranje:** de fietsinfrastructuur op de fietssnelweg is te verbeteren (bv. breedte niet voldoende, verkeersbord aan te passen ...);
 - **Rood:** er is geen fietsinfrastructuur aanwezig, maar men kan er wel fietsen (bvb., gemengd verkeer);
 - **Zwart:** men kan hier nog niet fietsen;
 - **Grijs:** voor dit tracé is (nog) geen data beschikbaar of is het tracé van de fietssnelweg nog niet definitief bepaald.

Onderstaande tabel geeft een samenvatting van de conformiteit van de fietsinfrastructuur op de fietssnelwegen in West-Vlaanderen:

Groen (conform)	120,58 km
Oranje (te verbeteren)	317,91 km
Rood (geen fietsinfrastructuur, wel befietsbaar)	99,48 km
Zwart (niet befietsbaar)	17,72 km
Grijs (geen data)	181,54 km

2. Voor de aanleg van de fietssnelwegen zijn de entiteiten van MOW betrokken, maar veel fietssnelwegen zijn in het beheer van een lokale overheid. Deze overheden kunnen zowel rekenen op een subsidieregeling vanuit Vlaanderen als op een subsidieregeling vanuit de provincies (Fietsfonds). Binnen het groeipad fiets (€ 300 miljoen fietsinvesteringen tegen het einde van deze legislatuur) zal ook een groeipad opgenomen zijn voor het Fietsfonds. Dit dient te verzekeren dat budgetten beschikbaar zijn voor de aanleg van de fietssnelwegen. Wat betreft de planning is het GIP 2021-2024 nog in opmaak, dus is het niet mogelijk om een overzicht te geven van de verschillende projecten die deze legislatuur op de planning staan. Voor de projecten die dit jaar op de planning staan bij MOW verwijs ik naar het GIP 2020 (zie ook SV 890).
3. Ik plan deze legislatuur via een steil groeipad heel wat extra fietsinvesteringen. Dit jaar zijn voor € 180 miljoen aan fietsinvesteringen voorzien, dit wordt opgetrokken naar € 300 miljoen tegen het einde van de legislatuur. Van een versnelling in de aanleg van fietsinfrastructuur, en specifiek fietssnelwegen, was dus al sprake voor de corona-crisis. Er werden ook middelen uitgetrokken voor de toolbox duurzame mobiliteit (€ 3 miljoen) i.h.k.v. Corona-maatregelen rond duurzame verplaatsingen met een specifieke focus op o.m. fiets.
4. Wat betreft de detectie van missing links verwijs ik opnieuw naar de inventarisatieopdracht die werd uitgevoerd door de Fietzersbond in opdracht van

dMOW. Op basis van deze inventarisatie is er zicht op de stukken fietssnelweg die nog gerealiseerd/aangepakt moeten worden. Specifieke tracés waar de aanleg van fietsbruggen en -tunnels nodig zijn, werden eveneens in kaart gebracht tijdens deze inventarisatieopdracht. Daarnaast is men in de vervoerregio's ook volop bezig met de opmaak van de regionale mobiliteitsplannen, waar eveneens ruimte is voor de identificatie van missing links in het fietssnelwegennetwerk.

5. Er vindt op regelmatige basis overleg plaats omtrent gewest- of grensoverschrijdende fietssnelwegen. Aansluitingen vanuit Vlaanderen met het RAVEL netwerk (Waalse gewest) gebeuren meestal ad-hoc. Voor de vervoerregio's Westhoek en Kortrijk zijn er momenteel geen grensoverschrijdende fietssnelwegen geselecteerd.
6. Het gebruik van de fietssnelwegen wordt gemonitord door tellingen langsheen dit netwerk. Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft 3 vaste telpalen in de provincie West-Vlaanderen, waarvan 1 gelegen is langsheen een fietssnelweg. Gezien deze vaste fietstelpaal nog maar recent werd geplaatst, is het niet mogelijk om al evoluties omtrent het fietsgebruik langsheen de fietssnelweg te geven. Momenteel bekijkt mijn administratie, in het kader van de verdere uitwerking van het geoloket fiets, hoe ook de fietsteldata verzameld door de lokale overheden en de provincies met Vlaanderen uitgewisseld kan worden.