

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1032
van **PETER VAN ROMPUY**
datum: 18 juni 2020

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

Fietsinfrastructuur - Versnelling realisatiegraad

Vele lokale besturen krijgen van de Vlaamse overheid steun voor de uitbouw van hun fietsinfrastructuur en fietsnetwerk. Helaas duurt het vaak erg lang vooraleer de beloofde subsidies van de Vlaamse overheid terechtkomen op de rekening van de gemeente in kwestie. Dit omwille van diverse oorzaken zoals de ingewikkelde subsidieprocedures. Vervolgens zorgt dit voor een vertraging op de algemene realisatiegraad van fietsinfrastructuur in diverse gemeenten in Vlaanderen.

In het nieuwe regeerakkoord kreeg de fiets/de fietser een prominente plaats en de huidige coronacrisis heeft ons meer dan ooit duidelijk gemaakt dat de fiets dé manier is om zich veilig, snel en efficiënt te verplaatsen. Het feit dat in een groeipad voorzien is naar 300 miljoen euro tegen het einde van de legislatuur voor investeringen in nieuwe en hernieuwde fietsinfrastructuur, is dan ook een goede zaak. Verder werden binnen het regeerakkoord afspraken gemaakt om te onderzoeken op welke manier de realisatiegraad van fietsvoorzieningen versneld zou kunnen worden.

1. Op welke manier beoogt de minister de transfer van subsidies van de Vlaamse overheid naar de lokale besturen, in het kader van de ontwikkeling van fietsinfrastructuur en het fietsnetwerk, te versnellen?
2. Welke impact verwacht de minister vervolgens op de realisatiegraad van fietsinfrastructuur in Vlaanderen?

ANTWOORD

op vraag nr. 1032 van 18 juni 2020

van **PETER VAN ROMPUY**

1. De lokale besturen krijgen inderdaad al sinds 2006 steun voor de uitbouw van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) op hun grondgebied. Deze projecten krijgen een nagenoeg overeenkomstig subsidieaandeel van de provincie waardoor deze projecten vandaag voor 90 of 100% (wanneer het de aanleg van een fietssnelweg betreft) gesubsidieerd worden. Deze samenwerking met de provincies is gekend onder de naam 'Fietsfonds'. Het Vlaamse subsidieaandeel voor deze projecten bedraagt in alle provincies steeds 50%. Voor gewone BFF-routes (niet gelegen op een fietssnelweg) dragen de provincies 40% bij.

Tot 2013 verliep de administratieve stroom voor aanvraag, goedkeuring en uitbetaling van fietsfondssubsidies afzonderlijk via de provincie en het Vlaams Gewest, waardoor gemeenten verplicht waren om voor hetzelfde project 2 aparte dossiers in te dienen en op te volgen. Het Vlaamse subsidieaandeel werd pas uitbetaald nadat de provincie akkoord was gegaan met de uitbetaling.

Om de administratieve werklast en de papierstromen te verminderen en ook de termijn van de uitbetaling te verkorten trad in 2013 een nieuwe regeling voor de behandeling van fietsfondsprojecten in voege waarbij de subsidieaanvraag bij de provincie wordt ingediend en de provincie het Vlaamse subsidieaandeel prefinanciert. De gemeente ontvangt de volledige subsidie dus van de provincie en de provincie vraagt vervolgens het Vlaamse subsidieaandeel op in 2 schijven: 25% bij de gunning van de werken en 25% bij de voorlopige oplevering.

In het regeerakkoord en mijn beleidsnota is opgenomen dat de werking van het Fietsfonds wordt herbekeken en de voorbereidingen daarvoor zijn lopende.

2. We hebben momenteel zicht op heel wat fietsinfrastructuurprojecten die door gemeenten en provincies worden voorbereid of al in uitvoering zijn. Dit heeft natuurlijk een positieve impact op de realisatiegraad van het BFF, maar ik moet ook rekening houden met de budgettaire impact van deze verhoogde ambities op de beschikbare subsidiemiddelen. Ik ben zeker bereid om de verhoging van de subsidiemiddelen mee te nemen in de opmaak van het groeipad van fietsinvesteringen.