

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1077
van **WIM VERHEYDEN**
datum: 22 juni 2020

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

Fietsinvesteringen - Projecten West-Vlaanderen

Tijdens de commissievergadering van 18 juni 2020 werd door collega Fournier een vraag om uitleg gesteld over de vraag van de provincie West-Vlaanderen inzake fietsinvesteringen. Op een bijkomende vraag die ik stelde kwam echter geen antwoord.

De 'roadmap fietsinvesteringen West-Vlaanderen' geeft een illustratief overzicht van tientallen projecten die momenteel in voorbereiding zijn en die deze legislatuur naar uitvoering gaan.

1. Wordt deze map als leidraad gezien, onder meer naar urgentie op het gebied van veiligheid?
2. Op basis van welke criteria wordt in een billijke verdeling van de voorziene middelen voor fietsinfrastructuur tussen de verschillende provincies voorzien?

ANTWOORD

op vraag nr. 1077 van 22 juni 2020

van **WIM VERHEYDEN**

1. In de eerste plaats worden met de voorgestelde projecten geselecteerde fietsroutenetwerken (fietssnelwegen, functionele BFF-routes en recreatieve routes) met veilige en comfortabele fietsinfrastructuur ingericht en ongetwijfeld worden een aantal fietsknelpunten inzake veiligheid opgelost. De urgentie van de projecten op het vlak van veiligheid wordt in de provinciale roadmap als dusdanig niet benadrukt.

De projecten in de roadmap werden of zullen worden opgepikt door de relevante overlegorganen en daarin verder besproken worden. De locaties van gevaarlijke punten, op basis van ongevallendata over een periode van 3 jaar, zijn bekend en bij de prioritering van projecten wordt hiermee rekening gehouden.

2. De fietsinvesteringen maken onderdeel uit van het GIP en de vertrekbasis bij de opmaak van het GIP (fiets) vormt een objectieve behoefteanalyse waarbij gekeken wordt naar het fietspotentieel en de staat van de fietsinfrastructuur. Er wordt natuurlijk ook rekening gehouden met de gekende gevaarlijke punten voor fietsers. Omdat er belangrijke regionale verschillen zijn inzake fietspotentieel en de staat van de aanwezige infrastructuur kan het zijn dat er verhoudingsgewijs in bepaalde provincies meer in fietsinfrastructuur zal worden geïnvesteerd dan in andere. Zoals ik al eerder heb geantwoord gaan er momenteel veel middelen naar fietsinfrastructuur in de omgeving van Brussel, Antwerpen en Gent omdat het fietsgebruik in die regio's de mobiliteitsproblematiek mee kan helpen oplossen.

Wat de subsidieprojecten betreft gold, in het kader van het Fietsfonds, lang een afspraak met de provincies om jaarlijks circa 2 miljoen euro te voorzien per provincie. Met deze verdeling werd soepel omgesprongen omdat sommige provincies in bepaalde jaren vrij ver van het vooropgestelde bedrag bleven, o.a. omdat gemeenten te weinig subsidieprojecten indienden. Met de aanleg van de fietssnelwegen en de toegenomen belangstelling voor de realisatie van kwaliteitsvolle fietsinfrastructuur hebben de provincies de beschikbare middelen voor fietsinfrastructuur verhoogd en zullen er nieuwe afspraken moeten gemaakt moeten worden over de verdeling van de Vlaamse subsidiepot.