

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 885
van **LODE CEYSSENS**
datum: 17 maart 2021

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

Aanleg fietspaden - Knelpunten

Vlaanderen zal op het einde van deze legislatuur nog nooit zoveel geïnvesteerd hebben in fietsinfrastructuur. In 2021 ligt er maar liefst 335 miljoen euro op tafel voor het (her)aanleggen van fietsinfrastructuur en geeft de Vlaamse Regering nog eens 150 miljoen euro subsidies aan steden en gemeenten om te investeren in fietspaden op lokale wegen. Een goede zaak, want hoe meer we investeren in veilige en comfortabele fietsinfrastructuur, hoe meer mensen we op de fiets krijgen en hoe veiliger het voor de fietsers wordt.

Om fietsinvesteringen te versnellen en resultaat te boeken op het terrein, engageerden we ons in het Vlaamse regeerakkoord 2019-2024 onder andere voor onderstaande zaken.

- De procedures inzake grondverwerving en onteigening worden verbeterd om er onder meer voor te zorgen dat er sneller knopen worden doorgehakt. Er wordt een einddatum bepaald inzake onderhandeling over grondverwervingen, zodat er sneller overgegaan kan worden tot gerechtelijke onteigening.
- De hervorming van de Dienst Vastgoedtransacties, omdat die vandaag nog al te veel een flessenhals op het vlak van onteigenings-, aankoop- en verkoopprocedures is.
- De versterking van het Fietsfonds, zodat ook lokale fietsprojecten die geen deel uitmaken van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF) maar wel de gemeentegrenzen overstijgen, ook gesteund kunnen worden.
- Het screenen van alle regelgeving om op zoek te gaan naar obstakels die de fietsinvesteringen nodeloos afremmen.
- Het projectteam binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken wordt gereorganiseerd en garandeert de realisaties, inclusief het wegwerken van de onveilige, ontbrekende, en oncomfortabele schakels in de fietsverbindingen, op het terrein.

Met het voorstel van decreet tot invoering van een vooraf bepaalde minnelijke onderhandelingstermijn in het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017 konden we al een belangrijk aspect uit het regeerakkoord afvinken. Op 14 oktober 2020 werd dit voorstel namelijk unaniem goedgekeurd in het Vlaams Parlement. Met dit decreet wordt de onderhandelingstermijn bij grondinname beperkt in tijd waardoor er sneller overgegaan kan worden tot gerechtelijke onteigening.

Maar bij het vereenvoudigen van de procedures voor grondinnames stopt het natuurlijk niet. Zo dook er recentelijk een dossier op waarbij de Raad voor Vergunningsbetwistingen een vergunning in Beernem-Wingene schorste omdat het onvoldoende duidelijk is of het nieuwe tweerichtingsfietspad schade zal berokkenen aan de (lokale) vleermuizenpopulatie

die Europese bescherming geniet. Voor de aanleg van het fietspad zou er 8000m² ontbost moeten worden, bomen waarin vleermuizen zich terugtrekken en voortplanten. Niet alleen dat maar ook de eventuele verlichting die men langs dat fietspad wil plaatsen, zorgt voor problemen. Vleermuizen zijn immers nachtdieren en kunnen niet tegen fel licht. Als milderende maatregel had men daarom in dit dossier al besloten enkel 'vleermuisvriendelijke' verlichting te plaatsen op de kruispunten. De bescherming van vleermuizen wordt dan ook vaak als argument aangehaald tegen grote projecten. Daardoor dreigt een groter maatschappelijk belang, namelijk het aanleggen van veilige fietspaden, gehypothekeerd te worden.

Daarnaast is ook het aspect 'verlichting' een vaak gebruikt bezwaar tegen de aanleg van fietssnelwegen die vaak door groen gebied lopen. Door natuurverenigingen wordt gevraagd dat er liefst geen verlichting komt. Als er dan toch verlichting naast fietspaden moet komen, dan willen ze het liefst rood licht.

Hoe dan ook is de verlichting van fietspaden erg belangrijk. Er wordt maar op een fietspad gefietst als mensen er zich veilig op voelen, ook in het donker. Om een duidelijk kader te hebben voor het plaatsen van verlichting bij fietspaden, was er al langer nood aan een nieuwe lichtvisie. Ik vroeg de vorige en huidige minister dan ook meerdere keren om hier werk van te maken. Normaal gezien moest het Agentschap Wegen en Verkeer die lichtvisie eind 2020 klaar hebben, maar op een schriftelijke vraag (nr. 557 van 15 januari 2021) antwoordde de minister dat de lichtvisie nog niet afgerond is en dat er nog een aantal afstemmingsmomenten met de stakeholders gepland zijn.

1. Hoe zal de minister ervoor zorgen dat het niet moeilijker maar net makkelijker wordt om fietspaden in Vlaanderen aan te leggen? Kan zij een stand van zaken geven over:
 - a) de hervorming van de Dienst Vastgoedtransacties;
 - b) de versterking van het Fietsfonds;
 - c) de moeilijkheden in de regelgeving die het verhinderen om fietsinvesteringen te doen en de oplossingen daarvoor;
 - d) het projectteam.
2. Hoever staat de minister met de Vlaamse lichtvisie die eigenlijk eind 2020 al klaar had moeten zijn? Welke richtlijnen zullen gehanteerd worden voor het verlichten van huidige en nieuwe fietspaden?
3. Hoe staat de minister tegenover de soortenbescherming die in sommige gevallen leidt tot een blokkering van fietspadendossiers?
4. Welke mogelijkheden ziet de minister nog voor het fietspadendossier in Beernem-Wingene? Denkt ze dat, naar analogie van dit dossier, ook toekomstige fietspadenprojecten in het gedrang zullen komen?

ANTWOORD

op vraag nr. 885 van 17 maart 2021

van **LODE CEYSSENS**

1. a) Voor het antwoord op deze vragen verwijs ik naar het antwoord op de vraag om uitleg nr. 528 op 10 november 2020 in de Commissie Algemeen Beleid, Financiën, Begroting en Justitie.
- b) Er is een financiële versterking gebeurd van het Fietsfonds, waarbij in 2021 en 2022 15 miljoen euro aan fietsfondsmiddelen voorzien wordt. Dit is een stijging van 50% t.o.v. de voorgaande jaren.

- c) Ik werk op verschillende niveaus aan de optimalisering van fietspaden, maar ook specifiek aan de verbetering van de aanpak om fietspaden aan te leggen of te verbeteren. Het gebruik van de fiets bevorderen is immers een prioriteit in mijn beleid.

Het nieuwe Onteigeningsdecreet trad eind 2020 in werking. In dit decreet wordt per project een einddatum vastgelegd met een maximum van één jaar om tot minnelijke onteigening te komen. Lukt dit niet binnen de voorziene termijn, dan kan het dossier meteen gerechtelijk worden ingeleid, al bestaat ook nadien nog de mogelijkheid, indien partijen daartoe bereid zijn, om tot een minnelijke eigendomsoverdracht te komen.

Verder werd op de Vlaamse regering van 2 april jl. het 'MIA-BVR' principieel goedgekeurd. Dit gaat over een regelluwe experimenteerzone voor kleine infrastructuurwerken die verkeersveiligheid en fietsen bevorderen. Eén van de experimenteermogelijkheden heeft betrekking op onteigening. We proberen de 'buitengerechtelijke' afwikkeling van onteigeningen uit via een 'bindende derdenbeslissing'.

Ik verwijs hierbij specifiek naar de MIA-Proeftuinen Verkeersveiligheid in Limburg en West-Vlaanderen die momenteel worden voorbereid en na het zomerreces van start gaan. Ik investeer daar telkens 6 miljoen euro in de aanpak van verkeersonveilige punten en fietspaden, maar parallel wordt ook een experimenteel traject uitgerold. Daarin wordt net onderzocht hoe we regelgeving en werkwijzen kunnen vereenvoudigen en versoepelen zodat het beheer en de aanpassing van fietspaden sneller en vlotter verloopt.

- d) De invulling van het nieuwe projectteam gebeurt in het kader van de organisatie van een 'schaalsprong fietsbeleid' in Vlaanderen, die bedoeld is om het functionele fietsen in Vlaanderen verder te stimuleren. In het kader van deze schaalessprong werd een netwerkorganisatie uitgewerkt. Het project Schaalessprong Fietsbeleid (ondertussen gekend als 'De Grote Versnelling') ging begin 2021 van start. Hierbinnen is één van de kernopgaven 'Netwerken: de fietsbaarheid en fietsinfrastructuur drastisch verbeteren'. Binnen deze kernopgave zullen voorstellen uitgewerkt worden om fietsinfrastructuur in Vlaanderen makkelijker aan te leggen.

2. Het proces voor de opmaak van een nieuwe lichtvisie is momenteel in de finale fase.

De lichtvisie zet vooral in op het verlichten van de fietsroutes met een hoog potentieel op momenten dat er veel fietsverkeer is.

3. Wanneer in kwetsbare gebieden en corridors, in tegenstelling tot het principe om niet te verlichten, beslist wordt om alsnog een verlichtingsinstallatie te plaatsen voor een specifiek project, zou worden opgenomen hoe hiermee kan omgegaan worden (lager niveau, afwijkend regime, op basis van detectie, ander spectrum (= oranje en geen rood) licht. Vleermuisvriendelijke verlichting bestaat echter niet.

Het decreet over de soortenbescherming is een decreet uit 2009. Afhankelijk van de soort is er een ander beschermingsniveau van toepassing. In functie van de lokale eigenheden van de omgeving moeten de gepaste maatregelen genomen worden om het decreet over de soortenbescherming te respecteren.

In Vlaanderen geldt een strenge natuurtoets wanneer blijkt dat een vergunningsplichtige activiteit een mogelijke impact zou kunnen hebben op beschermde soorten of habitats. Bij elke vergunningsplichtige activiteit toetst men dus af of er een mogelijke impact is op de Europese natuur.

4. De vernietigingsprocedure wordt voortgezet waarbij de procespartijen de kans krijgen hun argumentatie verder uit te werken en waarna de Raad aldus een eindoordeel zal vellen met betrekking tot het al dan niet wettelijk karakter van de betreffende omgevingsvergunning. In afwachting van de verdere afwikkeling van de vernietigingsprocedure, wordt het project on hold gezet. Uiteraard volgt AWV als vergunninghouder de procedure van kortbij op en wordt het nodige gedaan om het fietspad project zo snel als mogelijk verder te zetten.

Geval per geval zal telkens moeten worden bekeken of een minder schadelijk alternatief voorhanden is dan wel of de significante negatieve impact voldoende kan worden gemilderd.