

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 288

van **MAAIKE DE RUDDER**

datum: 7 mei 2021

aan **BART SOMERS**

VICEMINISTER-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING, VLAAMS MINISTER VAN BINNENLANDS BESTUUR, BESTUURSZAKEN, INBURGERING EN GELIJKE KANSEN

Dubbelrichtingsfietspaden - Subsiëring

In 2022 start Aquafin met de uitvoering van een Riopact-project Sanering Sint-Gillis-Waas Zuid, bekend als project 22679/SGW3004. Dat project wordt gevolgd door een herinrichting van de bovenbouw van deze verbindingsstraat tussen Sint-Gillis-Waas en Sint-Niklaas. Deze straat beschikt van oudsher over een (te smal) dubbelrichtingsfietspad. Daarom wordt van de gelegenheid gebruikgemaakt om maximaal in te zetten op twee domeinen die de Vlaamse overheid aan lokale besturen vraagt mee te behartigen: verkeersveiligheid voor de fietsers én minimale verharding (ten behoeve van maximale infiltratie van hemelwater en vergroening).

Na een uitvoerige voorstudie heeft het college van burgemeester en schepenen van Sint-Gillis-Waas besloten om te kiezen voor een ontwerp met een vernieuwd dubbelrichtingsfietspad aan de onpare straatzijde van 3 meter breed (+ nog een aanliggend voetpad). Dat laat toe om een brede langzaamverkeerzone met wadi's en bomen af te scheiden van de nieuwe wegenis voor het autoverkeer op deze verbindende weg naar Sint-Niklaas.

Echter stellen de betrokken ambtenaren van de hogere overheid (provincie Oost-Vlaanderen en MOW) dat door deze keuze voor meer veiligheid én meer infiltratie en groen dit fietspadenproject formeel niet voldoet aan de strikte interpretatie van het fietsvademecum. Dat fietsvademecum kiest als subsidievoorwaarde voor aparte fietspaden aan beide zijden van de weg van slechts 1.75 m breed. Daardoor komt het project 'Sint-Niklaasstraat' wellicht formeel niet voor subsidie in aanmerking. Bovendien kan volgens de betrokken ambtenaren dan ook geen extra steun worden verkregen via het 'Kopenhagen-project' voor investeringen in fietsinfrastructuur van minister Bart Somers. Nochtans wordt in het fietsvademecum zelf duidelijk gesteld dat verkeersveiligheid een aspect is dat wel degelijk kan worden ingeroepen om dubbelrichtingsfietspaden toch te subsidiëren.

1. Wanneer mag het nieuwe fietsvademecum verwacht worden?
2. Zal in het volgende fietsvademecum - net als in het huidige - vermeld staan dat de verkeersveiligheid kan worden ingeroepen om in specifieke situaties te kiezen voor een dubbelrichtingsfietspad?
3. Hoeveel dubbelrichtingsfietspaden werden in de afgelopen jaren (2019-2020-2021) toch gesubsidieerd op basis van het argument verkeersveiligheid?
4. Kan het project 22679/SGW3004 eventueel in aanmerking komen voor subsidiëring op basis van het argument verkeersveiligheid, temeer daar enkelrichtingsfietspaden in

dit specifieke geval meer onveiligheid met zich meebrengen (veel meer kruispunten aan de pare straatzijde), meer onteigeningen vereisen en zelfs zou leiden tot secties met aanliggende fietspaden aan de rijweg vanwege te smal openbaar domein tussen rooilijnen. Dat zou een achteruitgang betekenen ten opzichte van de situatie vandaag. Bovendien zouden twee aparte fietspaden van 2 meter breedte in plaats van één dubbelrichtingsfietspad van 3 meter breed, dus 1 meter meer niet-waterdoorlatende verharding betekenen over heel wat kilometers (en dus minder groen en wadi's, meer wateroverlast, meer hitte stress, ...)?

5. Indien er positief geantwoord kan worden op vorige vraag, komt dergelijk project dan ook in aanmerking voor subsidiëring via het fietssubsidieplan 'Kopenhagen'?
6. Hoeveel aanvragen zijn er al ingediend door het fietssubsidieplan 'Kopenhagen'?

Deze vraag werd gesteld aan de ministers Bart Somers (288), Lydia Peeters (1156)

BART SOMERS

VICEMINISTER-PRESIDENT VAN DE VLAAMSE REGERING, VLAAMS MINISTER VAN BINNENLANDS BESTUUR,
BESTUURSZAKEN, INBURGERING EN GELIJKE KANSEN

ANTWOORD

op vraag nr. 288 van 7 mei 2021

van **MAAIKE DE RUDDER**

Een gecoördineerd antwoord zal worden verstrekt door mevrouw Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken.