

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 301

van **STIJN BEX**

datum: 16 november 2021

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Relanceplan Vlaamse Veerkracht - Aanleg en heraanleg fietspaden

Op 22 oktober 2021 meldde Het Nieuwsblad het onbegrip van burgers en middenstanders in het Oost-Vlaamse Bentille over de heraanleg van het fietspad langs de gewestweg N434. Het bestaande fietspad in betonklinkers zou nog in perfecte staat geweest zijn. Toch werd het heraangelegd in asfalt. Het Vademecum Fietsvoorzieningen beveelt wel degelijk asfalt aan voor de aanleg van fietsvoorzieningen. Toch klonk er zowel bij burgers als bij lokale bestuurders kritiek op de keuze van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) om prioriteit te geven aan dit fietspad in goede staat.

De werken zouden gefinancierd worden vanuit het Europees Herstelfonds. De werken gefinancierd uit het Coronaherstelfonds zouden volgens het artikel in Het Nieuwsblad voor 1 april 2022 afgerond moeten zijn. Het Plan Vlaamse Veerkracht bevat 4,3 miljard euro investeringskredieten, waarvan 2,25 miljard uit het Europees Herstelfonds komt.

Hierbij ook twee fietsinfrastructuurprojecten. Uit het voortgangsrapport van het plan Vlaamse Veerkracht, dat in september werd gepubliceerd, blijkt duidelijk dat beide fietsinfrastructuurprojecten voornamelijk inzetten op de heraanleg van bestaande fietsinfrastructuur, veeleer dan de aanleg van nieuwe fietsinfrastructuur.

- VV013 - Een groter en veiliger fietsnetwerk. Dit project heeft een beleidsruimte van 250 miljoen euro, waarvan net geen 220 miljoen euro uit het Europees Herstelfonds. In totaal wordt er binnen de huidige planning van werken voorzien om 472 km fietspad te realiseren. Het merendeel betreft het verhogen van het comfort en/of de conformiteit van het fietspad. Met als doelstelling de aanleg van 67km nieuw fietspad en de verbetering van 405 km fietspad tegen 2026.
- VV014 - Fietsinfrastructuur langs gemeentewegen (Kopenhagenplan). Dit project heeft een beleidsruimte van 150 miljoen euro, waarvan 126 miljoen euro uit het Europees Herstelfonds. De minister van Binnenlands Bestuur, Bestuurszaken, Inburgering en Gelijke Kansen is samen met de minister van Mobiliteit en Openbare Werken bevoegd voor dit project. Met als doelstelling de aanleg van 71,7 km nieuwe fietsinfrastructuur aan gemeentewegen en 946,1 km aan gerenoveerde fietspaden aan gemeentewegen. Tot 30 september 2022 kan elke gemeente een of meerdere projecten aanmelden waarvoor ze een beroep wil doen op deze subsidie.

In de algemene toelichting van de begroting 2022 staat dat het Vlaamse relanceplan 'tot en met 2026' kan rekenen op Europese herstellmiddelen.

1. Op welke manier beslist AWV welke fietspaden prioritair aangelegd of heraangelegd worden?

2. Waarom kiest de Vlaamse Regering voornamelijk voor heraanleg van fietsinfrastructuur in het kader van VV013 en VV014?
3. Hoeveel van het totale budget voor VV013 werd er al vastgelegd? Welke concrete investeringsdossiers zijn tot op heden in het kader van project VV013 vastgelegd ten belope van welke bedragen? Kan de minister hierbij telkens de 'ouderdom' (het moment van de laatste heraanleg) van de fietspaden vermelden, indien het gaat om heraanleg van bestaande fietsinfrastructuur?
4. Is de deadline van 1 april 2022 voor vastlegging investeringen in kader VV-project VV013 juist?

Zo ja, waarom die scherpe deadline als effectieve besteding kan tot en met 2026?

Zo niet, hoe verzekert de minister dat dit niet aanzet tot overhaaste en niet-prioritaire opmaak en uitvoering van dossiers fietsinfrastructuur?

5. De deadline voor het aanvragen van subsidies voor het VV-project VV014 is 30 september 2022.

Is deze deadline zinvol als de effectieve besteding kan tot en met 2026? Hoe verzekert de minister dat dit niet aanzet tot overhaaste en niet-prioritaire opmaak en uitvoering van dossiers fietsinfrastructuur?

ANTWOORD

op vraag nr. 301 van 16 november 2021

van **STIJN BEX**

1. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) initieert fietspadprojecten door verschillende segmenten van fietspaden langs gewestwegen te vergelijken o.b.v. objectieve criteria en indicatoren. Er wordt gebruik gemaakt van 1) het fietspotentieel 2) de staat van het fietspad en 3) de conformiteit van het fietspad (per 25m) om de noodzaak aan de investering in te schatten. De scores per 25m worden opgeteld voor de volledige projectzone en wordt afgewogen t.o.v. de resterende fietsinvesteringskost voor het project.
2. Wat betreft VV013 kan ik meegeven dat uit de monitoring van [de staat en inrichting van de fietspaden langs de Vlaamse gewestwegen](#) blijkt dat 43% van de fietspaden oncomfortabel zijn. Door het vernieuwen van deze fietspaden kan - want deze ingrepen vereisen geen onteigeningen - het fietspad patrimonium sneller aantrekkelijker gemaakt worden voor gebruik. Ik wil hierbij wel benadrukken dat in het kader van relancemiddelen niet enkel voor heraanleg in het kader van comfort is gekozen, maar ook aanleg van fietspaden in het kader van conformiteit. Voor VV014 verwijs ik naar mijn collega Bart Somers, aangezien deze middelen worden ingezet voor een subsidiëring van lokale besturen door het Agentschap Binnenlands Bestuur.
3. De cijfers voor de vastleggingen zijn nog niet definitief. Volgens de laatste prognoses zouden we voor 2021 uit komen op een vastlegging van 96 miljoen euro. Gegevens omtrent de laatste ingreep op de fietspaden die worden aangepakt in het kader van VV013 zijn niet beschikbaar.

Dit betreft enkel de investeringen met relancemiddelen.

4. De deadline van 1 april 2022 voor de vastleggingen voor de investeringen in kader van VV-project VV013 is niet juist. Het is wel de ambitie om de middelen, die slechts tot eind 2022 kunnen worden herverdeeld uit de relanceprovisie, voor het einde van 2022 vast te leggen. De budgetten moeten dus tegen eind 2022 worden vastgelegd met de middelen uit de relanceprovisie en tegen eind 2026 dienen deze projecten te worden gerealiseerd en de doelstellingen m.b.t. het aantal fietskilometer gehaald om hiervoor de nodige financiering te krijgen uit het Europees Herstelfonds.

Het vastleggen van de nodige budgetten in de jaren 2021 en 2022 moet via een variëteit aan fietsinvesteringen bijdragen aan het herstel van de economie. Door de investeringen (en dus ook vastleggingen) zo vlot mogelijk te realiseren kunnen werken vervolgens opstarten. Dat neemt niet weg dat een aantal werken soms meerdere jaren in beslag kunnen nemen.

Voor de selectie van dossiers werd gekozen tussen nieuw fietspad en optimalisaties aan bestaande fietspaden, fietsersbruggen en -tunnels, alsook andere initiatieven die bijdragen tot een verbeterde fietservaring en de verkeersveiligheid. Daarnaast werd gekeken naar initiatieven die niet alleen grotere maar ook kleinere aannemingsbedrijven een duwtje in de rug kunnen geven.

5. Voor het antwoord op vraag 5 moet ik verwijzen naar mijn collega Bart Somers, aangezien de besteding van de middelen van VV014 past binnen een subsidiëring van lokale overheden door het Agentschap Binnenlands Bestuur.

Ik kan wel meegeven dat mijn administratie betrokken is bij de projectstuurgroep van deze projecten, waarbij de kwaliteit van het project wordt beoordeeld.