

## **SCHRIFTELIJKE VRAAG**

nr. 27

van **PETER VAN ROMPUY**

datum: 4 oktober 2022

---

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

---

### *Realisatiegraad fietsinfrastructuur - Stand van zaken*

In het nieuwe regeerakkoord (RA) kreeg de fiets/de fietser een prominente plaats en de coronacrisis heeft meer dan ooit duidelijk gemaakt dat de fiets de manier is om zich veilig, snel en efficiënt te verplaatsen. Via de relancemiddelen uit het plan Vlaamse Veerkracht werd 250 miljoen extra vrijgemaakt voor fietsinvesteringen in 2021 en 2022. Daardoor kon het voorziene groeipad richting einde legislatuur sneller bereikt worden en uiteindelijk ook hoger liggen (335 miljoen euro in 2021).

In opvolging van mijn schriftelijke vraag nr. 1181 van 12 mei 2021 en mijn schriftelijke vraag nr. 621 van 17 januari 2022 had ik graag meer informatie gekregen over de uiteindelijke verdeling van die middelen en een stand van zaken betreffende het aantal aangelegde (en in de toekomst geplande) kilometers fietspad/fietsnelweg.

In het monitoringsrapport Relanceplan Vlaamse Veerkracht van december 2021 konden we lezen dat de Vlaamse Regering ambieert om met de relancemiddelen (250k) 67 kilometer nieuw fietspad aan te leggen en 405 kilometer bestaand fietspad te verbeteren tegen 2026. Gecumuleerd over de verschillende entiteiten betekende dat voor de geambieerde fietspadkilometers dat:

- de werken voor 86,51 kilometer verbeterd fietspad uitgevoerd of lopende waren;
- de werken voor 0,6 kilometer nieuw fietspad lopende waren;
- de werken voor 5,2 kilometer nieuw en 29,56 kilometer te verbeteren fietspad werden ingepland;
- er nog voor 23,91 kilometer nieuw en 258,45 kilometer te verbeteren fietspad in voorbereiding is.

1. Worden die nieuwe/vernieuwde fietspaden zuiver met relancemiddelen gefinancierd? Zo niet, met welke middelen nog?
2. Wat is de huidige stand van zaken? Graag cijfers per provincie.
3. Op het moment van mijn vorige schriftelijke vraag van januari 2022 werkte de administratie aan een overzicht van het aantal kilometers fietspad dat in 2021 werd gecreëerd en vernieuwd. Ook aan het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) 2022-2023 werd nog gewerkt.

Hoeveel kilometer nieuw en/of hersteld fietspad heeft men deze legislatuur tot op heden per provincie aangelegd? Graag in een tabel een opsplitsing per jaar (2019-heden) en de bijhorende budgetten.

4. Hoeveel kilometer nieuw en/of hersteld fietspad plant men in 2022 en 2023 nog aan te leggen per provincie? Graag in een tabel een opsplitsing per jaar en de bijhorende budgetten.



**Vlaams  
Parlement**

5. Voor het Fietsfonds wordt 15 miljoen euro per jaar vrijgemaakt.  
Hoeveel van de tot op heden aangelegde kilometers werden in 2019, 2020 en 2021 gefinancierd via dat fonds? Hoeveel via de reguliere middelen van het departement en hoeveel via de relancemiddelen? Graag cijfers per provincie.
6. Hoe verklaart de minister de provinciale verschillen wat betreft de realisatiegraad?
7. Wat het aantal fietssnelwegen betreft, blijkt uit het antwoord van de minister op mijn laatste schriftelijke vraag nr. 621 van midden januari dat de situatie onveranderd was aangezien er sinds 2019 geen nieuwe inventarisatie had plaatsgevonden. Een nieuwe inventarisatie was gepland voor 2022.  
Heeft die nieuwe inventarisatie ondertussen al plaatsgevonden? Zo ja, wat is de huidige toestand van het totale aantal fietssnelwegen in Vlaanderen? Graag een opsplitsing per provincie gekoppeld aan de daarvoor gebruikte kleurencodes. Zo niet, wanneer zal die nieuwe inventarisatie plaatsvinden?
8. Hoe analyseert de minister de toestand in de verschillende provincies en wat zijn de grootste verschillen ten opzichte van de vorige inventarisatie?

**ANTWOORD**

op vraag nr. 27 van 4 oktober 2022

van **PETER VAN ROMPUY**

1. In bepaalde projecten was al vóór het Relanceplan geïnvesteerd. Voor sommige projecten zijn mogelijk dus ook andere, reguliere GIP-middelen besteed, naast de relancemiddelen. Daarnaast is het op dit moment nog niet duidelijk of de hoge meerkosten waarmee we geconfronteerd worden door de gestegen materiaalprijzen volledig binnen het relancebudget zullen kunnen worden opgevangen. Vermoedelijk zullen er daarom nog prijsherzieningen moeten worden gefinancierd met reguliere GIP-middelen.
2. De recentste info is beschikbaar op p. 109 van de monitoring relanceplan Vlaamse Veerkracht (<https://publicaties.vlaanderen.be/view-file/50335>). Dit betreft meetmoment juni 2022.

Een opsplitsing per provincie is in deze rapportering niet opgenomen.

3-4. In mijn antwoord op uw vorige vraag omtrent gerealiseerde fietsinfrastructuur (nr. 621 van 17 januari 2022) had ik al aangegeven dat er een belangrijk onderscheid gemaakt dient te worden tussen kilometers fietspad die gerealiseerd worden in een bepaald jaar en kilometers fietspad die overeenkomen met de vastleggingen van een specifiek jaar. Wanneer een project wordt vastgelegd in een bepaald jaar, betekent dit niet dat het project ook al wordt uitgevoerd in dat specifieke jaar. Omdat gegevens over de uitvoering van projecten tot vorig jaar niet consequent door alle entiteiten werden bijgehouden, kan mijn administratie geen volledig overzicht van de gerealiseerde fietsprojecten in 2021 opmaken. Ik heb mijn administratie gevraagd om de nodige data vanaf dit jaar wel correct bij te houden en zal u begin 2023 een overzicht van de realisaties van 2022 kunnen bezorgen.

Het GIP 2023 is nog in opmaak. Over de projecten die volgend jaar zullen worden uitgevoerd, kan ik daarom nog geen informatie geven.

5-6. In onderstaande tabel kan u een overzicht vinden van de kilometers fietsinfrastructuur die in de afgelopen jaren werden gerealiseerd in het kader van het Fietsfonds, opgesplitst per provincie. Alle middelen in het Fietsfonds betreffen reguliere middelen van het Agentschap Wegen en Verkeer. In 2019 en 2020 werd telkens 10 miljoen euro per jaar voorzien voor het Fietsfonds. Sinds 2021 is dit 15 miljoen euro.

	<b>Antwerpen</b>	<b>Limburg</b>	<b>Oost-Vlaanderen</b>	<b>Vlaams-Brabant</b>	<b>West-Vlaanderen</b>
<b>2019</b>	13,5 km	10,4 km	14,4 km	25,8 km	13,9 km
<b>2020</b>	13,4 km	4,3 km	4,6 km	4,8 km	5,1 km
<b>2021</b>	14,3 km	11,9 km	16,5 km	16,4 km	6,9 km

Provinciale verschillen kunnen te wijten zijn aan verschillende factoren. Zo worden kilometers fietsinfrastructuur enkel meegeteld wanneer het de aanvraag betreft van een 1<sup>e</sup> schijf van een specifiek project (dit om dubbeltellen te vermijden). Indien een provincie in een bepaald jaar meer 2<sup>e</sup> schijven aanvraagt t.o.v. een andere provincie kan het aantal kilometer fietsinfrastructuur in vergelijking lager liggen. Ook

subsiëring in het kader van verlichting langs een fietssnelweg resulteert niet in kilometers fietsinfrastructuur. Ook het feit of een provincie vaker enkelrichtingsfietspaden of dubbelrichtingsfietspaden heeft aangelegd kan een verschil betekenen in aantal kilometers. Bij enkelrichtingsfietspaden wordt de afstand van punt A naar punt B dubbel geteld (want er ligt langs elke kant een fietspad). Bij dubbelrichtingsfietspaden wordt de afstand van punt A naar punt B enkel geteld, want er ligt één fietspad voor beide richtingen. Onder andere deze factoren kunnen een verklaring zijn voor verschillen in aantal kilometer gerealiseerde fietsinfrastructuur in de verschillende provincies.

7-8. Voor het antwoord op deze vragen verwijs ik naar mijn eerder geformuleerd antwoord op schriftelijke vraag nr. 1547 van 4 juli 2022 van mevr. Mercedes Van Volcem.