



Speerpunt Mobiliteit

Woord vooraf

In ons memorandum stellen we dat ons land kampt met vele ingewikkelde problemen, die moeilijk op te lossen zijn. Niet alleen moeten er zoveel onderling afhankelijke aspecten verzoend worden, maar de besluitvorming in Vlaanderen is zo complex geworden, met – letterlijk – duizenden tussenliggende structuren, raden en commissies. De Vlaamse beleidsstructuur is als een schuifpuzzel met véél te veel stukjes, die daardoor stevig vast zit. Gelukkig zijn de provincies daarvoor een deel van de oplossing.

Hieronder tonen we dat aan voor het **beleidsdomein “Mobiliteit”**. Waarin u zal merken dat de provincies soms een uitvoerder, soms een versneller en vaak zelfs een inspiratie zijn voor het Vlaamse mobiliteitsbeleid.

Wat zijn de uitdagingen in Vlaanderen inzake mobiliteit?

In de **Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040** die door de Vlaamse Regering werd goedgekeurd op 9 juli 2021, komen een aantal beleidsprioriteiten naar voren, die een nuttige richting geven aan iedereen die mobiliteitsinitiatieven ontplooit – maar die tegelijkertijd best uitdagend zijn.

Het gaat onder andere om het uitbouwen van fietsroutes en fietssnelwegen, het creëren van geïntegreerde en gekoppelde knooppunten en netwerken van verschillende vervoersmodi, het verzamelen van data om intelligent te kunnen sturen en private en publieke actoren te inspireren, het verduurzamen van mobiliteit, het stimuleren van mensen om gebruik te maken van het juiste vervoersmiddel voor de juiste verplaatsing en het tot nul terugbrengen van het aantal zware verkeersslachtoffers.

Bovendien bestaat mobiliteit niet in een vacuüm, maar raakt het – zoals elke complexe problematiek – aan heel concrete andere beleidsdomeinen, zoals economie, milieu, open ruimte, enzovoort.

Zo is er bijvoorbeeld het **derde verzameldecreet Mobiliteit en Openbare Werken** van 1 maart 2023 en, sinds september 2020, het **VAPEO, het Vlaams Actieprogramma Ecologische Ontsnippering** van Ministers Peeters en Demir, dat ervoor moet zorgen dat infrastructuurwerken niet leiden tot versnippering van leefgebieden van dieren.

Zoals de Vlaamse Mobiliteitsvisie ook aangeeft, wordt het behalen van deze doelstellingen – waarachter de Vlaamse provincies zich zeker kunnen scharen – bemoeilijkt door de specifieke beleidsmatige context binnen Vlaanderen *“waarbij de bevoegdheden over mobiliteit sterk verspreid zijn over de verschillende beleidsniveaus”*. Je zou bijna kunnen stellen dat het beleid zélf een ontsnipperingsplan kan gebruiken... Duidelijke afspraken en constructieve samenwerking zijn dan ook noodzakelijk om efficiënt beleid te kunnen voeren.

IN HET KORT

- Het verduurzamen van mobiliteit
- Het creëren van geïntegreerde en gekoppelde knooppunten en netwerken van verschillende vervoersmodi
- Het verzamelen van data om intelligent te kunnen sturen en private en publieke actoren te inspireren
- Het uitbouwen van fietsroutes en fiets-snelwegen
- Het stimuleren van mensen om gebruik te maken van het juiste vervoersmiddel voor de juiste verplaatsing
- Het tot nul terugbrengen van het aantal zware verkeersslachtoffers



Hoe zijn de provincies een deel van de oplossing?

In de complexe, versnipperde en verkokerde Vlaamse beleidscontext is de bewegingsvrijheid van beleidsmakers om dingen in beweging te krijgen vaak beperkt. **De provincies kunnen daarbij helpen.**

We kunnen dit doen omwille van onze specifieke methodiek, onze bestuurskracht, en onze competenties op het terrein.

Onze specifieke methodiek

Onze **specifieke provinciale methodiek** houdt in dat we voor elke problematiek de **verschillende relevante partijen bij elkaar brengen om tot een pragmatische en gedragen oplossing te komen**. We zijn onvermoeibaar in het betrekken van alle betrokkenen, over verkokerde bevoegdheden en belangen heen.

- Zo hebben we het bovenlokaal functionele fietsroutenetwerk (BFF) enkel kunnen realiseren door stelselmatig verschillende gemeenten bij elkaar te zetten, bij talloze individuele bedrijven en honderden burgers langs te gaan, enzovoort.
- Meer dan 9 op 10 gemeenten¹ werken samen met de provincies rond fietsinfrastructuur, en zien ons als één van de partners die de hoogste tevredenheid bij hen wegdragen.
- Ook toeristische overwegingen spelen mee in ons mobiliteitsbeleid – functionele netwerken worden zoveel mogelijk gekoppeld aan toeristische fiets- en wandelnetwerken.
- De verschillende vervoerregio's vragen ons spontaan om coördinerend op te treden (bijvoorbeeld als hun gesprekspartner bij de NMBS).

Onze bestuurskracht

Onze bestuurskracht: de provincies hebben eigen prioriteiten en een eigen budget, wat ons toelaat op eigen kracht initiatieven waar te maken en zaken in beweging te zetten. We zijn hierbij niet bang om te **innoveren, ja zelfs te experimenteren**.

- Het zijn de provincies die aan de basis liggen van het fietsroutenetwerk, door te investeren in de aanleg ervan, het uitvoeren van kwaliteitscontroles op investeringen van lokale besturen, het wegwerken van missing links, de leesbaarheid van de fietssnelwegen (denk aan het F-logo) en de algemene communicatie errond. Het is een mooi voorbeeld van succesvol initiërend werk dat mee het Vlaams beleid versterkt, en waaraan het Vlaams en Brussels gewest nu ook meewerken.
- Zo zijn wij tientallen jaren bezig met ecologische verbindingen voor dieren bij de aanleg van onze fietsroutes.
- Onze politieke bestuurskracht laat toe om beleidsmatige verdeelvraagstukken te trancheren. Samen met de lokale politieke besluitvorming wordt zo een democratisch proces gecreëerd dat legitimiteit geeft aan de provinciale initiatieven.

IN HET KORT

De provincies zijn een deel van de oplossing omwille van:

- **ONZE SPECIFIEKE PROVINCIALE METHODIEK**
- **ONZE BESTUURSKRACHT**
- **ONZE COMPETENTIES OP HET TERREIN**

Onze mensen op het terrein

We hebben zowat overal onze eigen experts die een goed zicht hebben op de specifieke lokale realiteiten. Dit is niet alleen efficiënter, maar zorgt er ook voor dat we ogen en oren hebben voor de verzuchtingen en de reële noden op het terrein. Hierdoor moeten de provincies minder beroep doen op externe partijen zoals dure consultants of studie bureaus.

Onze provinciale bouwteams bijvoorbeeld, die bestaan uit tekenaars, werftoezichters, ingenieurs, beleidsmedewerkers en landmeters die samen met de gemeenten en andere partners infrastructuur realiseren op maat van de eigenschappen en noden van de omgeving. Op die manier zijn de provincies vaak zélf ‘externe consultant’ voor lokale besturen. En in tegenstelling tot vele commerciële consultancykantoren, vertrekken we daarbij niet enkel vanuit een loutere mobiliteitsinvalshoek, maar hebben we oog voor implicaties op langere termijn in andere beleidsdomeinen. En ondersteunen we de lokale besturen ook nog eens gratis of aan kostprijs.

Dit alles laat ons toe een partner, uitvoerder, ja zelfs inspirator te zijn voor het Vlaams beleid inzake mobiliteit, concreet inzake volgende punten uit de Mobiliteitsvisie:

- **Verduurzamen van de mobiliteit:** door de realisatie van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF), met de fietssnelwegen als ruggengraat uiteraard, maar ook door het ondersteunen van lokale besturen in hun mobiliteitsplannen en -initiatieven. Zo zetten we bijvoorbeeld het Pendelfonds in om bedrijven te adviseren en te begeleiden die willen werken rond duurzaam woon-werkverkeer.
- **Stimuleren van mensen** om het juiste vervoersmiddel te gebruiken voor de juiste verplaatsing: door sensibiliseringscampagnes bij bedrijven zoals de Fietstest of “De Testkaravaan komt eraan”.
- **Beleid dat steunt op data:** inzichten uit de provinciale fietsbarometers ondersteunen objectieve beleidskeuzes, en inspireren besturen en de private markt tot innovatieve toepassingen.
- **Verkeersveiligheid:** door het aanleggen van veilige fietsinfrastructuur in de eerste plaats uiteraard, door specifieke opleidingen in overleg met lokale besturen en politie, en door het begeleiden van gemeenten in het opstellen van een actieplan verkeersveiligheid.

¹ Enquête “Lokaal Fietsbeleid”, 2022

Hoe kunnen de provincies nog beter het Vlaamse beleid versterken?

Zoals we hierboven hebben aangetoond, zijn de provincies het onontbeerlijke stukje dat de schuifpuzzel in beweging kan brengen.

Beter nog: we doen dat al jaren.

Maar alles kan altijd beter. We kunnen Vlaanderen nog méér in beweging krijgen als we zélf ook meer bewegingsvrijheid krijgen, en dat kan op de volgende vier manieren:

1. In de eerste plaats door **onze rol te respecteren en decretaal te erkennen.**

Het is opvallend dat in de Vlaamse Mobiliteitsvisie 2040 wordt opgeroepen tot participatie en samenwerking met relevante actoren, zoals andere beleidsdomeinen en -niveaus, vervoerregio's, burgers, bedrijven, middenveldorganisaties, onderwijs- en kennisinstellingen, enzovoort, maar dat het woord provincie slechts één keer in de hele tekst voorkomt. Dat terwijl we al jarenlang een belangrijke actor zijn in het realiseren van de Vlaamse mobiliteitsdoelstellingen. In de feiten en op het terrein wordt onze rol en meerwaarde vaak wel erkend, maar decretale verankering blijft aangewezen.

Het is essentieel om zowel de technische expertise die onze mensen hebben als het politiek beleidsniveau te erkennen – het is immers die politieke dimensie die ons toelaat bovenlokale initiatieven en beslissingen te nemen, met aandacht voor het algemeen belang en voor alle lokale besturen, groot en klein, ondernemingen, verenigingen en burgers.

2. Door actief in te gaan tegen **de bestuurlijke verrommeling.**

De creatie van 15 vervoerregio's in 2019 was op zich al een bijkomende verrommeling, die meer versnippering met zich heeft meegebracht dan een organisatie via vijf provincies, en ook minder bestuurskracht – als je bijvoorbeeld milieu en mobiliteit wil verzoenen, vraagt dat al een zekere schaalgrootte. Het feit dat Limburg, waar de grenzen van vervoerregio en provincie samenvallen als eerste vervoerregio zijn mobiliteitsplan had uitgewerkt en goedgekeurd, toont dit aan. Ook het feit dat provincie Limburg optrad als co-voorzitter van de vervoerregio in sterke tandem met MOW Limburg is hier natuurlijk niet vreemd aan.

Maar ook nu de vervoerregio's de facto een bijkomende bestuurslaag zijn, kunnen we nog steeds efficiëntiewinsten boeken.

- We willen dat onze coördinerende rol en **expertpositie binnen die vervoerregio's expliciet wordt gemaakt en decretaal verankerd.**
- We willen dat de vervoerregio's, als ze dan toch bestaan, een mandaat en autonomie krijgen, i.p.v. blijvend afhankelijk te zijn van centrale besluitvorming op Vlaams niveau. Gemeenten haken daarop af, en ook gebruikers en middenveldorganisaties voelen zich te weinig betrokken.

3. Door werk te maken van heldere afspraken die een betere (samen)werking stimuleren en makkelijker maken.

We zijn allen partners in het mobiliteitsbeleid, geen concurrenten – een goede samenwerking brengt het gemeenschappelijk maatschappelijk doel sneller dichterbij.

- Een concreet voorbeeld: we stelden hierboven al dat de provincies pionier zijn in het verzamelen van data rond fietsgebruik. We zien – tot onze tevredenheid – dat ook Vlaanderen en andere spelers, zoals de private markt of het middenveld, steeds meer fietsdata beginnen te verzamelen. Het is belangrijk dat we daarover goed samenwerken via goede afspraken, i.p.v. data voor elkaar af te schermen en elkaar de facto te beconcurreren.
- Meer eenduidigheid in subsidiemogelijkheden, zeker voor lokale besturen. Provincies kunnen daarin een rol spelen, bijvoorbeeld door lokale besturen niet langer te verplichten om én bij de provincie én bij Vlaanderen subsidies aan te vragen. Ervaring met het Kopenhagenfonds leert ons dat de afhandeling best bij het bestuursniveau ligt dat het dichtst bij de lokale besturen staat en expertise heeft op vlak van mobiliteit. Volledig in lijn met het subsidiariteitsprincipe.
- Door aanpassingen aan het fietsroutenetwerk makkelijker goed te keuren door een wijziging van de te volgen procedure.

4. Door ons niet financieel af te remmen!

De provincies kunnen en willen nog een versnelling hoger schakelen in het investeren in infrastructuur, maar we worden vaak geblokkeerd door specifieke wetgeving, of omdat Vlaanderen ons investeringsritme niet kan volgen.

We vragen concreet:

- Een flexibele ophoging van het fietsfonds zodat er tegemoet gekomen wordt aan het investeringsritme van de lokale en provinciale besturen.
- Dat tegen volgende legislatuur de achterstand van het Vlaams aandeel voor het fietsfonds is weggewerkt.
- Dat de beschikbare middelen die Vlaanderen of de lokale besturen niet kunnen besteden, worden overgeheveld naar het niveau dat dat wel kan. Werkelijk iedereen haalt daar voordeel uit: de gebruiker, de lokale besturen en vooral ook Vlaanderen zelf.
- Dat meer beroep wordt gedaan op onze expertise om extra Europese middelen naar Vlaanderen toe te trekken, in dit geval concreet voor het fietsbeleid (EFRO, CEF, ...).
- Dat provincies, net zoals steden en gemeenten, subsidie kunnen aanvragen voor de realisatie van infrastructuur zoals missing links, tunnels of bruggen (artikel 49, §1 van het BVR van 25 januari 2013).

Samenvattend

Wij vragen concreet:

- Respecteer de rol van de provincies inzake mobiliteit en erken ze decretaal
- Geef ons een coördinerende rol in de tussenliggende overlegstructuren
- Laat ons op het terrein beter samenwerken i.p.v. elkaar (onbedoeld) te beconcurreren
- Volg ons investeringsritme en rem ons niet financieel af

Vlaanderen heeft een heldere visie op mobiliteit, met concrete en ambitieuze beleidsprioriteiten, waar de provincies helemaal achterstaan.

Meer nog, we pionieren al vele jaren met talloze mobiliteitsinitiatieven die deze visie niet enkel ondersteunen, maar ze de facto waarmaken op het terrein.

We kunnen dit dankzij onze methodiek, onze bestuurskracht en onze mensen op het terrein.

We nodigen Vlaanderen dan ook uit deze onontbeerlijke rol die we de facto spelen, niet enkel te erkennen en te verankeren, maar nog meer te gebruiken! We zijn hier, we hebben kennis, bestuurskracht en middelen.

**De Vlaamse provincies:
een onmisbaar stuk van
de Vlaamse bestuurlijke
schuifpuzzel.**

Rem ons niet af, zie ons niet als concurrenten, maar beschouw ons als waardevolle partners in het realiseren van onze gemeenschappelijke doelstellingen op vlak van modal shift en verkeersveiligheid.

Op die manier creëren we samen bewegingsvrijheid voor beleidsmakers op elk niveau, en laten we de bestuurlijke puzzel weer vlotter schuiven. Ten goede van burgers, bedrijven en de hele Vlaamse samenleving.

