

De provincies als bruggenbouwers

Inleiding

De provincies bouwen aan duurzame en innovatieve mobiliteitsvisies die rekening houden met ieders individuele verplaatsingsbehoeften. De fiets staat hier hoe dan ook centraal. De provincies streven bijgevolg voor een groter aandeel van de fiets in de modale verschuiving in het vervoer, onder meer door de realisatie van het fietssnelwegennetwerk. Daarnaast voeren de provincies al jarenlang beleid rond trage wegen, mobiliteitseducatie, woon-werkverkeer en bovenlokale samenwerking rond mobiliteit. Deze ervaring en expertise worden erkend in het Mobiliteitscharter, waarin de Vlaamse overheid en de provincies (taak)afspraken maakten om samen te werken.

Eenzijds verlenen de provincies diensten aan lokale besturen, onder meer door te functioneren als expertisecentrum en het opmaken van bovenlokale gebiedsgerichte mobiliteitsvisies. Anderzijds is ook de dienstverlening aan burgers en private actoren (woon-werkverkeer) zeer belangrijk. De verworven expertise in deze domeinen en de opgebouwde contacten en relaties in het veld zijn duidelijk en zorgen voor een efficiënt mobiliteitsbeleid dat dicht bij de betrokken actoren en de realiteit staat.

Bovenlokale uitdagingen

1. Investeringsmiddelen

In 2022 investeerden Vlaamse steden en gemeenten drie keer meer in fietsbeleid dan vijf jaar geleden. Het gaat dan vooral om de aanleg van fietsinfrastructuur, de realisatie van fietsnetwerken, aanpassingen aan kruispunten en het monitoren van het fietsgebruik en -gedrag.

De bereidheid en ambitie om samen te bouwen aan een bovenlokaal fietsroutenetwerk was nooit zo hoog. Het is dan ook de doelstelling om op middellange termijn een volwaardig functioneel fietsroutenetwerk met de fietssnelwegen als ruggengraat, ofwel fietssnelwegennetwerk, uit te bouwen. Dankzij de expertise binnenshuis en de leidende rol die de provincies aannemen, zijn ze het best geplaatste niveau om fietssnelwegen/fietsinfrastructuur te realiseren en kwaliteit te garanderen. Om de gezamenlijke ambities te realiseren, zijn optimale samenwerking tussen de verschillende beleidsniveaus enerzijds en de nodige investeringsmiddelen anderzijds nodig.

2. Draagvlak & legitimatie voor fietsbeleid op provinciaal niveau

De provincies zijn al jarenlang een belangrijke factor in het mobiliteitsbeleid en dragen daarmee bij tot het realiseren van niet enkel de provinciale, maar ook de Vlaamse mobiliteitsdoelstellingen. In samenwerking met de lokale besturen en Vlaanderen, werken de provincies aan de realisatie van 2.700 km fietssnelwegen in Vlaanderen en Brussel. Het creëren en optimaliseren van dit bovenlokaal fietsnetwerk met veilige en comfortabele fietspaden is dan ook het streefdoel voor de komende legislatuur.

De provincies staan dicht bij de lokale besturen en hebben een goed zicht op de lokale situatie en de streek. Het is dan ook het een logische zet om het fietsbeleid op provinciaal niveau te voeren. De pendel- en verhuisbeweging speelt zich bijvoorbeeld duidelijk af op intergemeentelijk niveau, maar niet over de provinciegrenzen heen.

3. Fietsdatabeheer

Om duurzame verplaatsingen te stimuleren en het comfort van de fietser te verbeteren, verzamelen, analyseren en ontsluiten de provincies fietsdata. Zo onderbouwen zij objectief beleidskeuzes in het voordeel van de fietser, verhogen ze de fietskwaliteit – en veiligheid, én prioriteren investeringen. Tegelijkertijd kunnen de provincies de private markt inspireren om aan de hand van de data innovatieve toepassingen te ontwikkelen.

Ook de lokale besturen en Vlaanderen maken gebruik van deze provinciale fietsdata. Zo inspireren en sturen de provincies gemeenten op vlak van bovengemeentelijk fietsbeleid en brengen ze bovenlokale vervoersstromen (woon-werk, woon-school) in beeld.

Rol van de provincies

Het Mobiliteitscharter 2019-2024 geeft de gewenste taak- en bevoegdheidsverdeling tussen Vlaanderen en de provincies duidelijk weer. De provincies zijn bevoegd voor de volgende hoofdthema's:

1. Bereikbaarheid

De provincies dragen bij aan de omslag van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid. Het decreet Basisbereikbaarheid (2019) draagt lokale besturen op om binnen vervoerregio's samen een gemeentegrensoverschrijdende visie op mobiliteit uit te werken. En net in die bovenlokale samenwerking rond mobiliteit hebben de provincies al heel wat kilometers op de teller staan.

De rol van de provincie als een neutrale partner die oog heeft voor de bezorgdheden en de vragen van alle belanghebbenden wordt algemeen erkend. Daarnaast zit het in de genen van de provincies om over verschillende beleidsdomeinen heen te timmeren aan (boven)lokale mobiliteitsvraagstukken.

Ruimtelijke ordening, milieu, water, economie (bedrijventerreinen), en toerisme nemen de provinciebesturen van bij aanvang mee om tot een breed gedragen resultaat te komen. Zo benaderen de provinciestrategie mobiliteit en fietsbeleid geïntegreerd, zodat bijvoorbeeld toeristische en bedrijfsvriendelijke overwegingen ook worden meegenomen.

2. Fietsbeleid

De provincies vervullen een belangrijke ondersteunende rol bij het lokaal fietsbeleid. Meer dan 9 op de 10 gemeenten die deelnamen aan de enquête 'lokaal fietsbeleid 2022' werken samen met de provincies, voornamelijk rond fietsinfrastructuur. Uit diezelfde bevraging blijkt dat de provincies één van de partners zijn die de hoogste tevredenheid wegdragen bij de lokale besturen. Het fietsbeleid is bij uitstek het resultaat van samenspel tussen verschillende beleidsniveaus. Krachten en kennis worden gebundeld ten dienste van de fietser. De provincies vervullen een trekkende rol als coördinator, expert, financierder en uitvoerder van het fietsbeleid.

De provinciebesturen hebben de ambitie om van de fiets nog meer het speerpunt te maken van de modal shift. Fietsverplaatsingen zijn hoofdzakelijk lokale, intergemeentelijke en bovenlokale verplaatsingen die zich vooral binnen de provinciegrenzen afspelen. De komst van elektrische fietsen en speed pedelecs vergroten de rangewaarbinnen fietsverplaatsingen zich afspelen.

Fietsbeleid blijft dan ook het provinciaal speerpunt. Concreet gaat het over een investerings- en subsidiebeleid aan gemeenten, het aanbieden van expertise en ondersteuning en het realiseren van bovenlokale fietsinfrastructuur. Hoewel er steeds gezocht wordt naar de juiste balans om de verschillende facetten van het fietsbeleid aan bod te laten komen, willen de provincies prioritair inzetten op de realisatie van de functionele fietsroutenetwerken, met de fietssnelwegen als ruggengraat van het netwerk. De provinciale webpagina www.fietssnelwegen.be brengt in kaart hoe de verschillende fietssnelwegen lopen en welke projecten er zijn

Als bovenlokaal bestuur bewaken de provincies verder de samenhang van de netwerken, leggen ze de lat hoog bij realisaties, bewaken ze de herkenbaarheid en verzoenen of overstijgen ze hierbij de lokale belangen. Dankzij de goede samenwerking tussen de provincies onderling geldt dit over de provinciegrenzen heen. De provincies zijn bijgevolg het bestuursniveau bij uitstek om het ambitieus fietsbeleid verder uit te rollen.

3. Fietssnelwegen – regisseursrol en BFF

De provincies blijven dan ook hun coördinerende trekkende rol spelen om de ambitie van het volledig uitbouwen van het bovenlokaal functioneel fietsroute- en fietssnelwegennetwerk (BFF) waar te maken. De opgebouwde vertrouwensband met de lokale afdelingen van de Vlaamse en federale beleidsdomeinen en de terreinkennis zijn hierbij essentiële factoren. Verderzetting en optimaliseren van het huidige beleid is bijgevolg cruciaal.

De provincies vormen een belangrijke schakel tussen de verschillende bestuursniveaus die de krachten bundelen ten dienste van de fiets. Zij zijn bij uitstek in staat het fietsbeleid transversaal te ontwikkelen, in synergie met doelstellingen op vlak van ruimtelijke ordening (binnen de krijtlijnen van de provinciale beleidsplannen Ruimte en rekening houdend met de regionale mobiliteitsplannen en het Vlaamse kader), met oog voor het fijnmazig netwerk van trage wegen en vanuit hun ervaringen in de gebiedsgerichte werking. Binnen deze processen wordt het fietsbeleid uitgespeeld als katalysator om ook op andere beleidsdomeinen denkpatronen om te buigen en toekomstgericht te werken.

Bereikbaarheid tewerkstellingslocaties – het stimuleren van duurzaam woon- en werkverkeer

De provincies zijn de ideale partner in het Vlaams beleid rond woon- en werkverkeer omdat ze dicht bij het regionaal economisch weefsel staan én een brede kennis hebben van de regionale mobiliteitssituatie. Het behalen van effectieve resultaten vergt maatwerk en is arbeidsintensief.

Een voorbeeld van die gebiedsgerichte werking op maat zijn de Provinciale Mobiliteitspunten (PMP's). Dit zijn info- en adviespunten voor bedrijven die meer willen weten over duurzaam vervoer, woonwerkverkeer en alternatieven voor de auto op grotere schaal in hun provincie. Het terreinwerk van de PMP's leidt tot meetbare, positieve resultaten, zodat het bedrijvennetwerk zich gestaag uitbreidt. Cijfers tonen aan dat de Vlaamse ondernemingen de PMP's beschouwen als (neutraal en aanspreekbaar) eerstelijnscontact. Dit vertaalt zich onder meer in een groeiend aantal aanvragen voor pendelfondsprojecten.

Voor de toekomst streven de provinciebesturen naar een nog sterkere geïntegreerde begeleiding en samen met de Vlaamse overheid willen zij werken aan het stroomlijnen van de pendelfondsprocedure en een meer systematische monitoring van de modal shift op het terrein.

Succesvol inspelen op regionale en ruimtelijke eigenheden

Een van de troeven van de provinciebesturen is dat ze perfect kunnen inspelen op de noden en behoeften van hun omgeving. Iedere provincie is ruimtelijk anders ingedeeld, waardoor nood is aan flexibiliteit. Enerzijds wordt over de provinciegrenzen heen samengewerkt aan de bovenstaande thema's, anderzijds heeft iedere provincie eigen accenten.

- Een ander voorbeeld waar enkele provincies op inzetten is de woon-werkcampagne “de Fietstest’ of “de testkaravaan komt er aan”. Met deze initiatieven kunnen bedrijven en hun werknemers twee of drie weken lang een elektrische fiets, bakfiets, plooi-fiets, speedpedelec, enz. uittesten op hun eigen woon-werktraject. Ongeveer 40% van de deelnemers-testers gaat één jaar later nog steeds duurzaam naar het werk. Bovendien lanceren veel bedrijven achteraf concrete acties zoals een groepsaankoop elektrische fiets of fietslease. Via dergelijke initiatieven zorgen de provincies voor de opstart en verderzetting van een duurzaam mobiliteitsbeleid binnen bedrijven.
- Zo spelen bepaalde provincies nog steeds een belangrijke rol in duurzame ‘trage’ actieve mobiliteit, waarbij wandelen en fietsen zowel voor functionele verplaatsingen als voor verplaatsingen in de vrije tijd centraal staat. Er is bijgevolg een goede samenwerking met de provinciale toeristische diensten voor fiets- en wandelnetwerken en fietstellingen. Bovendien hebben de provincies heel wat ervaring met de ondersteuning van lokale besturen bij de opmaak van tragewegenplannen, met veel aandacht voor participatie van de lokale bevolking.
- Voor mensen met een mobiliteitsbeperking voorzien verschillende provincies de Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer (MAV).
- Anderzijds is ook mobiliteitsmanagement – in de meest brede zin van het woord – een onmisbaar instrument om verkeersgedrag te beïnvloeden. Om daadwerkelijk individuen andere mobiliteitskeuzes te laten maken, ontwikkelen verschillende provincies naast harde infrastructuur heel wat flankerend beleid: ze zetten in op fietsroutekaarten, verkeerseducatie, veilige schoolomgevingen, sensibilisatiecampagnes, lespakketten, mobiscans voor bedrijven, ...

Bovenstaande voorbeelden tonen aan dat de provincies naast het fietsbeleid ook werken rond woon-werkverkeer, trage wegenbeleid, lokale verkeersveiligheidsplannen, schoolroutes, educatie, opleidingen en sensibilisering. Bijgevolg kunnen en willen de provincies bijdragen aan en partner zijn van de Vlaamse verkeersveiligheidsdoelstellingen, waarbij men streeft naar nul verkeersslachtoffers.

Alle initiatieven die de provincies nemen, steunen tenslotte op een geïntegreerde aanpak, met betrokkenheid van verschillende (publieke en private) partners, in complementariteit met actoren als de Fietsersbond en de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV).