

Meer dan ooit overtuigd

Jaarlijkse rede Gouverneur Jan Briers provincieraad 5.9.2018

Mijnheer de Minister van Staat,

Mevrouw de voorzitter,

Geachte leden van de deputatie en de provincieraad,

Mijnheer de provinciegriffier,

Waarde gasten,

In 2014 blikte ik – samen met u – terug op mijn eerste jaar als gouverneur. De titel van mijn rede klonk toen “Oost-Vlaanderen overtuigt”. Een weloverwogen gekozen titel. Want de provincie had mij al vanaf het eerste jaar overtuigd van al haar kwaliteiten en talenten. En daarmee bedoel ik zowel de provincie als regio, als de Provincie als bestuur. Vier jaar later is dat niet veranderd.

In mijn eerste rede zei ik ook al: *“een gouverneur is een bruggenbouwer, anders is hij geen goed gouverneur. Hij bouwt die bruggen niet alleen tussen de lokale, provinciale, Vlaamse en federale bestuursniveaus. Ook met de administraties zijn hechtere samenwerkingsverbanden nodig”*. Ik herhaal het ook graag vandaag, tijdens mijn laatste rede. Dat **bruggenbouwen** is voor mij het sleutelement geweest binnen mijn gouverneurschap.

Bruggenbouwen tussen en over overheidsgrenzen heen. Vandaag voeg ik er graag nog een bijzondere klant aan toe: 'de burger'. Want voor hem en haar doen we het toch allemaal. Dossiers en samenwerkingsverbanden kunnen soms zodanig complex worden, dat men de ultieme doelstelling dreigt uit het oog te verliezen. Ons ultiem doel om een goede en vooral eerlijke, correcte **dienstverlening aan de burger** te bieden.

Tijdens de voorbije jaren zijn er talloze, gevarieerde én complexe dossiers onder mijn aandacht gekomen. Ik heb veel boeiende mensen mogen ontmoeten. Tijdens vergadermomenten, onderhandelingen en brainstormsessies is het me opgevallen dat **projecten** inderdaad steeds **complexer** worden. Er zijn steeds meer verschillende partners betrokken én nodig, om iets te kunnen verwezenlijken. Een boeiend proces, maar het is cruciaal dat we onszelf blijven in vraag stellen!
“Wat verwachten anderhalf miljoen Oost-Vlamingen van ons?”

Tijdens die jaren kwamen massa's thema's aan bod. Ik durf er drie uit te kiezen, die mij nauw aan het hart liggen. Drie thema's die volgens mij van groot belang zijn voor de toekomst van de Oost-Vlaming. **Drie thema's** die ik graag met u overloop, met telkens de burger voor ogen. Wat verwacht hij? Wat doen wij? En wat moet er nog gebeuren? Het antwoord ligt volgens mij in nog meer samenwerken,

nog betere interne communicatie, en meer inzetten op burgerparticipatie en cocreatie.

Dames en heren, de thema's zullen u niet verwonderen: mobiliteit, veiligheid en efficiënt besturen.

Ik steek graag van wal met het thema mobiliteit. Iedere Oost-Vlaming ligt er wakker van. Denk alleen maar al aan de files. File.

Embouteillage. Stau. Het maakt niet uit in welke landstaal we het woord boven de autosnelwegen zien verschijnen, we weten dat er onheil op komst is. We worden bijna dagelijks met het fenomeen van files geconfronteerd.

De columnist van Het Belang van Limburg, Pascal Paepen, verwoordt het mooi: *“Files kosten ons enorm veel, economisch, maar ook ecologisch en op de schaal van geluk.”* Hij stelt zich de pertinente vraag of we die wegen die dagelijks dichtslibben wel hardnekkig ‘autosnelwegen’ moeten blijven noemen?

Dames en heren, dé oplossing voor het fileprobleem bestaat voorlopig niet. En toch moeten we allen streven naar betere

mobiliteit. Dat is wat de burger verwacht en wat we zelf ook willen. “*The next big thing will be a lot of small things*”. Maar dan moeten we er wel over waken dat we in dezelfde richting rijden.

-

Het is een open deur intrappen om te zeggen dat **mobiliteit en ruimtelijke ordening** een geïntegreerd geheel vormen. Denk aan de excentrisch gelegen verkavelingen, die door de plaats van hun ligging onnodig veel mobiliteit genereren. Maar los daarvan keek de ruimtelijke planning veel te nadrukkelijk naar de ruimte, louter vanuit het oogpunt van oppervlakte. Ook vandaag nog!

Nochtans kan men ruimte ook benaderen, gelaagd naar functies, ruimte en tijd. Dat heeft evenzeer een belangrijke impact op **minder mobiliteit**. Zo kunnen op goed ontsloten supermarkten uiteraard ook de functies van wonen, kantoren en innovatieve bedrijfjes voorzien worden. Deze functies zijn perfect complementair en veronderstellen geen mobiliteit. Ook de Provincie heeft dat goed begrepen. Zo heeft de Provincie op de toenmalige site van de Suikerfabriek in Moerbeke een uitvoeringsplan voorzien waar wonen, verweefbare bedrijvigheid en recreatie hand in hand *moeten* gaan.

De recent goedgekeurde strategische visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen spreekt overigens over ‘**vervoersknopen**’. Dit zijn plaatsen die nog voor ontwikkeling kunnen opengesteld worden en

waar verschillende collectieve en individuele vervoerswijzen verknopen. Eén van die vervoerswijzen is de **fiets** die met de komst van de elektrische fiets voortdurend aan belang blijft winnen.

-

Onze eigen provinciale dienst Mobiliteit pikte deze evolutie al snel op en maakt van kwalitatieve fietsinfrastructuur een speerpunt. Die topklasse infrastructuur vormt de basis van de fietssnelwegen.

Knap werk want vandaag bestaat het netwerk uit maar liefst **667 kilometer fietssnelwegen**. Niet mis voor een provincie met een oppervlakte van net geen 3 000 vierkante kilometer. En er ligt zeker nog heel wat potentieel klaar voor verdere ontwikkeling.

-

En ook andere projecten zijn overtuigd van het belang van de fiets als vervoerswijze en passen graag hun plannen in binnen het groter geheel van de Provincie. Zo ook het **Project Gentse Kanaalzone**, u allen intussen genoegzaam bekend.

Samen met alle bevoegde instanties maakten de betrokken actoren een afgestemde **mobiliteitsvisie** voor de hele Gentse Kanaalzone op waarbij de fietssnelwegen de prioritaire assen van dit netwerk vormen en de verschillende attractiepolen verbinden. Denk maar aan woonkernen, scholen, stations, bedrijventerreinen, openbaar vervoersknooppunten, veerponten ...

Een belangrijk onderdeel van die mobiliteitsvisie is het **'raamplan fiets'**. Dat plan bevat een visie op het gewenste fietsnetwerk in de haven en de ruime omgeving. Alle partners zullen de verschillende acties bespreken en jaarlijks evalueren, zodat er een onderbouwde en gedragen realisatie is van de eigenlijke fietsinfrastructuur.

-

Dames en heren, u en ik beseffen maar al te goed dat alleen inzetten op fietsverkeer niet voldoende zal zijn. Het mobiliteitsvraagstuk is véél ruimer. Naast koning auto mag men niet vergeten dat er in Oost-Vlaanderen veel meer mobiliteitsoplossingen zijn. Zo zijn er in onze provincie een aantal belangrijke treinverbindingen of trajecten mét potentieel, die verder kunnen uitgewerkt worden. Ik denk hierbij uiteraard aan de **Spoorlijn Gent-Zelzate-Terneuzen**.

Een spoorlijn van Gent naar Terneuzen, zowel voor goederen als voor personen. Een project waar ik graag mijn schouders onder zet. Want de vraag naar goed openbaar vervoer leeft al langer in de Gentse Kanaalzone.

U herinnert het zich misschien uit de mediabelangstelling die er was rond ontstaan dat eind juni de Vlaamse Regering over de toekomst van de wijk Klein-Rusland een belangrijke beslissing nam. De

inwoners van de wijk zullen over een periode van tien jaar gefaseerd verhuizen naar Zelzate. Naar aanleiding hiervan maken wij een masterplan op voor de gemeente Zelzate, waarbij we duidelijk kiezen voor kernversterking. Één van de prioriteiten van het masterplan is de ontwikkeling van de stationsomgeving. U begrijpt dat de realisatie van die spoorlijn 204 een absolute meerwaarde zou zijn voor zowel de Zelzatenaar als de Wachtebekenaar en een groot deel van onze provincie.

Ik ben rotsvast overtuigd van de **voordelen** van deze grensoverschrijdende spoorlijn voor goederen én personen. Zo zullen er minder files zijn hetgeen leidt tot een vermindering van de CO2-uitstoot en bijgevolg een betere luchtkwaliteit. Daarnaast zal de lijn ook een extra troef zijn voor de vestiging van nieuwe bedrijven en/of goederenstromen. De verbeterde mobiliteit zal er ook voor zorgen dat bestaande bedrijven hun openstaande vacatures in het grensoverschrijdende havengebied beter kunnen invullen. De koppeling aan de Schelde-Seineverbinding, anders verwoord de verbinding Rotterdam-Gent-Parijs over het water, zal hierin een cruciale partner worden.

-

In mei diende de Provincie Oost-Vlaanderen een projectaanvraag '*strategisch project spoor Gent-Terneuzen*' in bij de Vlaamse overheid

om de gezamenlijke spoorambities van de verschillende betrokken overheden, het havenbedrijf North Sea Port, de gevestigde bedrijven in de haven en de bewoners in de regio concreet te kunnen maken.

Als dit strategisch project niet van start kan gaan, wordt de kans gemist om de aanwezige **opportuniteiten** – de noodzaak aan een goederenspoorlijn enerzijds en de noodzaak aan een lijn voor reizigersvervoer – met elkaar te verbinden. En dan kan de ontstane **synergie** ook niet worden omgezet in realisatiekracht. De kans bestaat dan dat de broodnodige personenspoorverbinding tussen Gent en Terneuzen er niet komt en de al even broodnodige goederenspoorverbinding eveneens niet of maar gedeeltelijk, bij gebrek aan een trekker en aanjager, en een gedegen ruimtelijke uitwerking.

-

Maar laten we even uitzoomen en opnieuw kijken naar een groter geheel. Er zijn diverse spelers op mobiliteitsvlak. Om al die spelers op elkaar te kunnen afstemmen, nam de Vlaamse regering recent de beslissing om **vijftien Vlaamse Vervoerregio's (VVR)** op te richten. Deze regio's krijgen door deze beslissing medezeggenschap over belangrijke mobiliteitsthema's binnen hun gebied. Met dit decreet

gaat de Vlaamse Regering verder in haar strategie om lokale besturen meer zeggenschap en verantwoordelijkheid te geven.

De 15 Vlaamse Vervoerregio's werden op 21 februari van dit jaar hier, bij ons voorgesteld aan de Oost-Vlaamse gemeentebesturen. Tijdens het vragenuurtje na de presentaties, weerklonken veel vragen en bezorgdheden; kritische opmerkingen ook en die waren zeker niet onterecht. Voor Kruibeke en Beveren is het verplicht kiezen voor 1 vervoerregio waarin de besturen een stem hebben geen evidente keuze geweest. Beveren voelde zich als enige genoodzaakt om aan te sluiten bij de vervoerregio Antwerpen om zo een stem te hebben in de Oosterweelwerken. Tegelijk is Beveren nauw verbonden met de vervoerregio Waasland, waar zij nu enkel met adviserende stem deel van kan uitmaken. We moeten er blijven over waken dat de vervoerregio's niet verstarren in rigide structuren. Een heel terechte opmerking van de gemeentebesturen was de vaststelling dat de provinciebesturen geen rol hebben in het verhaal van de vervoerregio's en de basisbereikbaarheid. Een gemiste kans. Vervoer stopt niet aan de gemeentegrens en ook niet aan de grens van een vervoerregio. Wie anders dan de provincie kan de taak van coördinator over de vervoerregio's heen opnemen?

Beste provincieraadsleden, ik zou durven opperen om te blijven pleiten om op een actieve manier betrokken te worden bij de

vervoerregio's. Zo zien we bijvoorbeeld toch heel duidelijk welke belangrijke rol we als provinciebestuur in het Oost-Vlaams Kerngebied opnemen.

-

Dames en heren, als we het over een groter geheel hebben, dan kan ik niet anders dan ook naar het bovenlokaal niveau te kijken.

Eén van mijn zorgenkinderen is het Oosterweelproject en de impact op Oost-Vlaanderen. We weten allemaal dat de werken in Antwerpen voor het Oosterweelproject een onmiskenbare impact zullen hebben op bijna het volledige Oost-Vlaamse mobiliteitslandschap.

Nochtans is er tot vandaag weinig aandacht gegaan naar de impact van de werken *buiten* het projectgebied. Na mijn aandringen, is de NV BAM recent gestart met het nauwkeurig berekenen van de impact van de ingrepen op ons grondgebied. Het oplossen van de Antwerpse verkeersknoop is uiteraard een goede zaak voor de mobiliteit in Vlaanderen, maar het kan niet zijn dat hierdoor **grote verkeersproblemen** zouden ontstaan op de toegangswegen naar Antwerpen die vooral op Oost-Vlaams grondgebied liggen. De E34 en de N49 zullen ongetwijfeld na de werken in Antwerpen meer verkeer te verwerken krijgen. Het is alleen nog niet duidelijk hoe groot deze problematiek zal zijn. Wat zal de invloed zijn op de E17, de R4 langs

beide zijden en de Loop in Sint-Denijs-Westrem. Ik blijf me hierover ongerust maken.

-

Ik denk dat we wel mogen concluderen dat mobiliteit veel meer is dan de verplaatsing van punt A naar punt B. Mobiliteit gaat duidelijk niet alleen meer over de afstand die men moet afleggen, maar gaat ook over de tijd die dat vergt en de gevolgen die dat met zich meebrengt. Waar ik het *niet* over heb gehad is de verkeersveiligheid, de leefbaarheid van dorpen langs steenwegen, het verlies aan biodiversiteit door pakweg het aanleggen van ondoorwaadbare lijninfrastructuren, de directe en indirecte kostprijs. En waarschijnlijk vergeet ik er nog een paar. Mobiliteit is zo niet alleen letterlijk, maar evenzeer figuurlijk een wezenlijke verbindende uitdaging! Een uitdaging die we met beide handen moeten grijpen. Want mobiliteit, dat raakt ons allen, onze burgers en onze maatschappij.

Een tweede thema dat ons allen raakt, is veiligheid. De veiligheid van u en mij, van onze kinderen, van onze maatschappij. Zoals u weet is de gouverneur **coördinator tijdens noodsituaties** bij een **provinciale fase**. De treinramp in Wetteren heeft dat nogmaals duidelijk gemaakt. Maar ook als er geen crisissen zijn, zijn mijn medewerkers

hard aan het werk om onze veiligheid te garanderen. Ze maken noodplannen op en we oefenen allerlei mogelijke scenario's en procedures.

Terecht, want onze maatschappij verandert razend snel. En ondanks alle waardevolle inspanningen van de vele medewerkers die zich dagelijks inzetten voor onze veiligheid, lijkt het soms wel alsof **veiligheidsinstanties altijd wat achterop hinken**. Het bijzonder nood- en interventieplan terrorisme kwam er bijvoorbeeld pas na de aanslagen.

Misschien mag ik dit niet al te veel van de daken schreeuwen maar onze provincie kent wel een enorm aantal risico's. Denk hierbij aan de aanwezigheid van de vele spoorlijnen, de E17/E40/E34, de twee havens, de 48 Seveso-bedrijven en natuurlijk ook de kerncentrale in Doel. Om deze risico's het hoofd te bieden zetten we sterk in op samenwerking, structuur brengen en coördinatie, zodat we de integrale veiligheid kunnen garanderen in deze complexe context.

-

Even terug gaan naar de start van de noodplanning, zoals wij die vandaag kennen. Het Koninklijk Besluit van 2006 betreffende de nood- en interventieplanning bevestigde de verantwoordelijkheid van de burgemeester en de gouverneur om de noodplanning te organiseren binnen zijn gemeente/stad of provincie. Zij doen dat niet alleen. Ze worden bijgestaan door een ambtenaar noodplanning én

vijf disciplines. Zijnde de brandweer, de civiele bescherming, de medische en psychosociale hulpverlening, de politie en communicatie.

-

Een bijzondere rol is weggelegd voor de noodplanningsambtenaar, of recenter: de noodplanningscoördinator genoemd. Het wordt u zo meteen duidelijk waarom ik inzoom op deze functie.

Door een KB van 2006 is elke gemeente **verplicht** om een **ambtenaar noodplanning** aan te stellen. Deze ambtenaar is de spilfiguur van het gemeentelijk netwerk noodplanning. Omdat niet alle gemeenten ervoor kozen deze functie voltijds in te vullen of deze liet combineren met andere functies merkten wij dat de noodplanningsambtenaren vaak **onvoldoende gefaciliteerd** werden door hun lokaal bestuur. Bovendien gaf het KB ook geen invulling aan het benodigde profiel en opleidingsniveau.

Mijn dienst noodplanning heeft dan ook steeds de gemeenten massaal ondersteund bij hun **lokale noodplanning**. In 2008 besliste mijn voorganger gouverneur André Denys om zelf een project op poten te zetten ter ondersteuning van de gemeenten. Mits een jaarlijkse vergoeding worden gemeentebesturen en ambtenaren noodplanning bijgestaan in hun noodplanningstaken, zoals de opmaak van nood- en interventieplannen en de organisatie van

rampoefeningen. Dit ondersteuningsteam is iets uniek. Ik hoor u denken: *Waarom?* Naast het feit dat zo iets enkel in onze provincie bestaat – iets waar ik als gouverneur terecht trots op ben – zorgt het project voor een vlotte informatiedoorstroming federaal-provinciaal-lokaal. Daarnaast krijgen wij ook meer zicht op wat lokaal speelt, wat de gemeenten écht nodig hebben en kunnen wij hun klankbord zijn richting het federale niveau. Door de nauwe samenwerking met de burgemeester, de ambtenaar noodplanning en verschillende hulpdiensten ontstaat er een vertrouwensband die een enorme meerwaarde heeft bij rampen.

Er zijn de laatste jaren gelukkig tal van **tools en platformen** bijgekomen om de noodplanning te organiseren. Denkt u maar aan het alarmeringsplatform **Be-Alert**. Dit zou u ondertussen bekend in de oren moeten klinken. Toch niet? Dan kan ik u alleen maar aanraden om vandaag nog naar www.be-alert.be te surfen en uw gegevens te registreren. Dat is gratis, en op 1-2-3 ingevuld. Zo wordt u verwittigd van een noodsituatie in uw buurt, inclusief eventuele handelingsrichtlijnen. Een andere tool is **ICMS**, een incident managementsysteem dat gebruikt wordt door de betrokken hulpdiensten. Beide tools werden trouwens ontwikkeld op onze vraag, na het **treinincident in Wetteren**. Bij de evaluatie van de ramp bleek dat we een algemene alarmeringstool nodig hadden, waarmee

we de bevolking konden bereiken. Als antwoord hierop ontstond BE-Alert. Ook ICMS werd nadien ontwikkeld omdat er nood was aan een crisisplatform dat de communicatie moest vergemakkelijken.

Dames en heren, ik lanceer hier graag een **oproep naar de lokale besturen** om de taak en de belangrijkheid van een noodplanningscoördinator te erkennen en de functie te steunen. Ik ben er mij uiteraard van bewust dat dit financiële gevolgen heeft. Maar het treinincident in Wetteren leerde mij dat het zo belangrijk is om goed voorbereid te zijn en om mensen rondom u te hebben met kennis van zaken. Ik beseft uiteraard dat het – zeker voor kleinere besturen – bijzonder moeilijk is om voldoende VTE's tegenover dit enorme takenpakket te plaatsen.

-

Ook het crisiscentrum van de FOD Binnenlandse Zaken is zich bewust van de complexiteit van professionele rampenplanning en de verhoogde graad van specialisatie, en beseft maar al te goed dat dit niet door 1 persoon in elke gemeente kan opgenomen worden. Daarom ontstaan er verschillende ondersteuningsteams, binnen bestaande diensten, maar ook over diensten heen.

-

Het Team D5, het communicatieteam, is daar een mooi voorbeeld van. Het team bestaat uit vrijwilligers, die ondersteuning bieden aan

de lokale besturen op vlak van **crisiscommunicatie**. Het was opnieuw de treinramp in Wetteren die de noodzaak van dergelijk team aantoonde. Ik zal nooit vergeten hoe intensief en geëngageerd ons provinciaal communicatieteam zich toen inzette, gewoon omdat er geen federaal crisiscommunicatieteam bestond.

Vandaag levert het federaal Team D5 een waardevolle ondersteuning om onze burgers correct te informeren over de feitelijke aspecten, over de bestrijding van het incident en de beschermingsmaatregelen die van kracht zijn. Een ondersteuning die ondertussen beloond werd met een internationale '112-award'!

-

Een ander knap voorbeeld van samenwerken over de (overheids)grenzen heen, is het **ondersteuningsteam** dat ik zelf heb opgericht hier in onze provincie. In dit team zitten een tiental noodplanningscoördinatoren uit evenveel gemeenten met veel ervaring, die daar bovenop een specifieke opleiding hebben genoten. Bij noodsituaties kunnen alle gemeenten in onze provincie een beroep op hen doen.

Dames en heren, het is duidelijk dat we moeten streven naar een verder doorgedreven professionalisering. U hebt het gehoord, we zetten al belangrijke stappen en we blijven er zetten, zodat de burger

kan rekenen op professionele besturen die over hun veiligheid waken.

Het derde en laatste thema dat ik graag onder uw aandacht breng, is het thema 'efficiënt besturen'. Niemand in deze zaal moet overtuigd worden dat openbare besturen hun middelen efficiënt moeten aanwenden en dus op een efficiënte wijze moeten besturen. Maar hoe begin je daar nu aan, aan **efficiënt besturen**? Hoe pak je dit aan in een bestuurlijk landschap met verschillende overheidsniveaus, die elk voor diverse uitdagingen staan en worden overspoeld met complexe regelgeving?

Samen zijn we sterker, slimmer en wellicht ook efficiënter. Met deze gedachte in ons achterhoofd is ons bestuurlijk landschap een **lappendeken** geworden van samenwerkingsverbanden, intercommunales en gebiedsindelingen. Soms vallen deze structuren samen, maar heel vaak ook niet. Bijgevolg wordt er dus naast elkaar gewerkt rond dezelfde thema's. Kunnen we nog spreken over efficiënt besturen als we nog maar eens een samenwerkingsverband oprichten terwijl er al eentje voorhanden is? Samenwerken is één

van de oplossingen om meer slagkracht te krijgen. Nieuwe bijkomende structuren creëren is dat mijns inziens niet.

U weet dat ik voorstander ben om intergemeentelijke overlegstructuren, samenwerkingsverbanden en gebiedsindelingen zoveel als mogelijk met elkaar **te laten samenvallen**. Ik ben er me van bewust dat dit geen gemakkelijke oefening is, maar het is volgens mij niet onmogelijk.

-

Eén van die (weliswaar nieuwe) structuren die aardig op weg is, is het **Regionetwerk Gent**. Regionetwerk Gent is een samenwerking tussen de Provincie Oost-Vlaanderen, Veneco, 27 gemeenten, stad Gent en de gemeente Terneuzen. Het doel is een toekomstperspectief uit te tekenen voor de ruime regio rond Gent en het gezamenlijk aanpakken van 1 centrale demografische uitdaging. Tegen 2050 verwachten we immers dat we in die regio met 100 000 inwoners meer zullen zijn.

De **uitdaging** is dus niet min: antwoorden bieden op de vragen die **100 000 extra inwoners** oproepen op vlak van ruimte, economie, mobiliteit, wonen ...

Niettegenstaande de sleutelfactoren zijn ingevuld, stuiten we nog op **knelpunten**, groeipijnen zeg maar. ‘**Leren samenwerken**’ is een proces dat tijd vraagt. Elke partner binnen de samenwerking heeft namelijk zijn eigenheid en cultuur. En ook het besturen van het geheel en het maximaal betrekken van de lokale besturen in het grotere plaatje vraagt nog veel aandacht.

Maar, dames en heren, ik geloof in dit verhaal en de structuur die er omheen zit. Eens deze structuur stevig verankerd is, kan dit volgens mij de mogelijkheid bieden om andere structuren hierop te laten aansluiten. Ik denk bijvoorbeeld aan de vervoerregio Gent, met min of meer hetzelfde werkingsgebied als het Regionetwerk Gent en waar mobiliteit de gemeenschappelijke uitdaging is. Waarom zou de vervoerregio Gent geen deel gaan uitmaken van het Regionetwerk Gent?

De vraag die nu vermoedelijk bij iedereen door het hoofd speelt is: *“En wie bestuurt deze structuren, deze samenwerkingsverbanden dan?”* Voor mij zijn dit de **gemeentebesturen**, dat weet u, met de hulp van de provincies, Vlaanderen en federale staat.

Intercommunales, vervoerregio’s, hulpverleningszones en ziekenhuisassociaties staan **ten dienste van** de gemeentebesturen en ondersteunen hen bij de uitvoering. De rol van de Provincie ter ondersteuning is voor mij cruciaal. Neem die dan ook ten volle op.

-

Ook de wijze waarop de Vlaamse en federale overheid haar **buitendiensten** organiseert, zou moeten bijdragen tot efficiënter besturen op alle bestuursniveaus. Ik stel vast dat de Vlaamse overheid meer en meer de piste verlaat om te werken met gedeconcentreerde diensten, gedeconcentreerde diensten waarvan het werkingsgebied de volledige provincie omvat. In de plaats komen ofwel horizontale diensten die per thema of project over de provincies heen werken, ofwel worden nieuwe werkingsgebieden gevormd waar provincieomschrijvingen worden opgesplitst.

Ik durf hierbij een paar **bedenkingen** te formuleren. Enerzijds zorgt dit binnen de Vlaamse overheid ook voor een amalgaan van verschillende werkingsgebieden die niet op elkaar zijn afgestemd. Anderzijds verliezen we hiermee bekwame ambtenaren die binnen 1 regio een globaal zicht hebben op de verschillende dossiers binnen eenzelfde provincie. Ook voor de lokale besturen betekent dit per domein een ander werkingsgebied waartoe ze behoren. Dit alles bemoeilijkt enorm het gebiedsgericht werken.

-

De Vlaamse regering legt de focus op het **versterken van de lokale besturen**. Vlaanderen gaat er van uit dat de sleutel tot een slagkrachtige, transversale en open overheid voor een groot deel bij

slagkrachtige lokale besturen met ruime autonomie en een ruim takenpakket ligt.

Meer autonomie en een ruimer takenpakket bevorderen op hun beurt beleidsconcurrentie en de noodzaak om de beschikbare middelen, zowel personeel als financieel, efficiënt in te zetten. Het zorgt ervoor dat de lokale besturen hun structuur en processen tegen het licht houden en *out of the box* denken om tot de dienstverlening te komen waarop burgers recht hebben. Ook wanneer men beslist om de belangrijkste beslissingen te laten nemen door het overheidsniveau dat het dichtst bij de burger staat, vereist dit **krachtige lokale besturen**.

De Provincie is hiertoe zeker vandaag een onmisbare leverancier. Met onder meer de uitgebreide dienstencatalogus, raamcontracten die open staan voor de lokale besturen, de provinciale sanctieambtenaar en provinciale informatieveiligheidsconsulent en zo veel meer biedt de provincie ook een antwoord op onder meer de bestuurlijke kwetsbaarheid van lokale besturen.

-

Dames en heren, ik kan natuurlijk niet over efficiënt besturen en samenwerken spreken, zonder het over **fusies** te hebben.

De Vlaamse Regering koos expliciet voor het instrument van de fusies om – alweer – de lokale besturen sterker te maken. Door het Vlaamse fusiebeleid staan voor het eerst sinds 33 jaar fusies terug op de agenda. Vijftien lokale besturen – waarvan negen in Oost-Vlaanderen – hebben effectief de stap gezet. Voorstanders spreken van een doorbraak. Critici vinden dit maar een mager resultaat. Maar het **taboe rond fusies lijkt wel definitief doorbroken**. Uit de reacties van de inwoners van de fusiegemeenten kan bovendien worden opgemerkt dat de psychologische drempel voor een fusie beduidend minder groot is dan 30 jaar geleden. We staan dus wellicht nog maar aan het begin van het fusieverhaal.

Ik heb het voorrecht gehad om de 4 fusiedossiers in onze provincie van nabij te kunnen volgen. Ik kan getuigen dat een fusie alles behalve een eenvoudige oefening is. Het echte werk begint ook pas na het politieke akkoord. Zo moeten wellicht alle paspoorten van runderen herdrukt worden na een fusie tussen meerdere gemeenten. Een leuk weetje, maar het toont ook aan hoe ver de gevolgen reiken. De besturen staan er echter niet alleen voor. Zij kunnen voor de begeleiding rekenen op het Agentschap Binnenlands Bestuur. In haar transversale rol voert ABB ook de nodige coördinatie ten aanzien van zowel de Vlaamse als de federale instellingen.

Concluderend kunnen we wel vaststellen dat een fusie voor alle betrokken besturen de start is van een **omvattende zelfreflectieoefening** waarbij ze alle deelaspecten van hun beleid en dienstverlening onder de loep nemen om die naar elkaar te laten toegroeien én te optimaliseren. Fusies van gemeenten, en daaraan gekoppeld brandweer- en politiezones, zullen dus in alle gevallen sterkere én efficiëntere lokale besturen opleveren.

-

Geachte provincieraadsleden, mevrouw de voorzitter, collega's, u weet allen dat ik over een paar weken de deuren van het provinciehuis achter mij sluit. Na ongeveer 6 jaar samengewerkt te hebben met de Provincie, haar verkozenen en haar administratie, moet u mij niet meer overtuigen van het nut van de provinciebesturen. Ik zei het al in het begin van deze toespraak: ik ben meer dan ooit overtuigd van Oost-Vlaanderen.

De Ronde van Oost-Vlaanderen ligt al een paar jaar achter ons waarde collega's van de deputatie, maar ik herhaal nog vaak wat ik toen heb vastgesteld: de Provincie staat **veel dichter bij de gemeentebesturen** dan de Vlaamse en de federale overheid. Dat is een troef die we niet uit handen mogen geven, ook niet nu ons takenpakket werd afgeslankt.

De rol van het provinciebestuur als promotor in het verhaal van het Oost-Vlaams Kerngebied toont onze sterkte. Net als in andere **bovenlokale projecten** die omwille van hun impact of complexiteit de gemeenten overstijgen. Denk maar aan de fietssnelwegen, de klimaatplannen, het integraal waterbeleid enzoverder. Hetzelfde geldt voor de vele strategische projecten waarvan ik voorzitter ben en waar de Provincie steeds een gewaardeerde coördinerende partner is. Ik durf ze nog even op een rijtje te plaatsen, omdat deze strategische projecten, hun coördinatoren én de politieke en ambtelijke verantwoordelijken me zoveel voldoening geven: Schelde Sterk Merk, Landschapspark Drongengoed, Landschap van Erembald tot Kravaalbos, het Parkbos, Project Gentse Kanaalzone, Openruimteproject Moervaartvallei en het complex project Klein-Rusland. En ook in de vervoerregio's etcetera moeten we ons bemoeien door hard mee te werken. Ons onmisbaar maken.

Provincies ondersteunen initiatieven van onderuit, ontwikkelen eigen initiatieven en vervullen een brugfunctie tussen de verschillende maatschappelijke actoren en beleidsniveaus. Op die manier – én dankzij hun nabijheid bij de lokale besturen – zorgen ze voor flexibele en doeltreffende oplossingen op maat. De provincies zijn immers **een uniek niveau** om ideeën van overheden, maatschappelijk middenveld, burgers en bedrijven op elkaar af te stemmen en te

experimenteren. Denk maar aan de **pioniersrol** van de provincie wat de inplanting van windturbines betreft. Een voorbeelddossier!

Gemeentebesturen – klein én groot – doen graag een beroep op de **expertise van de provinciale ambtenaren**. En dat in de meest uiteenlopende domeinen. De provincie beschikt – mede dankzij haar schaal – over de nodige expertise en competenties om de gemeentebesturen te ondersteunen in hun werking. Zelfs al zouden alle gemeentebesturen fuseren tot – ik zeg maar wat – een 25-tal gemeentebesturen of zich verenigen in grote samenwerkingsstructuren, dan zie ik nog steeds een actieve rol voor de provincie weggelegd. Als regisseur, coördinator, facilitator, adviseur... Kortom, de Provincies zijn voor mij **onmisbaar**.

Dames en heren, misschien dacht u dat de drie thema's op het eerste gezicht niet veel met elkaar te maken hadden. Maar u bent het ondertussen ongetwijfeld met me eens dat de thema's mobiliteit, veiligheid en efficiënt besturen eigenlijk bijzonder met elkaar verweven zijn. Hoe kan het ook anders? De maatschappij wordt steeds complexer, aan een steeds sneller tempo. De uitdagingen voor de overheid des te meer.

Het waren zes uitermate interessante jaren. Vanuit mijn bemiddelaars- en coördinatorrol heb ik steeds bruggen proberen bouwen. Bruggen tussen partners, tussen projecten, over overheidsgrenzen heen. Soms ook letterlijk. Sinds juni 2018 genieten namelijk duizenden wandelaars en fietsers van de knappe Parkbosbruggen. Net zoals eregouverneur Denys dit bijzonder mooie project aan mij toevertrouwde, geef ik graag de besproken drie thema's over aan mijn opvolger. Deze drie domeinen zullen de komende jaren nog veel in de schijnwerpers geplaatst worden en zullen veel inzet, denkwerk en samenwerking vragen. De volgende gouverneur zal zich ongetwijfeld met even veel toewijding en enthousiasme inzetten voor mobiliteit, veiligheid en efficiënt besturen, samen met u allen en voor ieder van ons.

Van harte dank!

Jan Briers

gouverneur