|  |
| --- |
| Voorzitter,  Raadsleden,  Gedeputeerden,  Dames en heren,  Bij een rede over innovatie hoort een innovatieve rede.  Een rede nieuwe stijl.  Of nog een eclectische rede zo u wil.  Verkeersveiligheid leeft. En dat is zowel slecht als goed nieuws.  Slecht omdat nog steeds al te veel, vaak jonge mensen het leven laten in het verkeer. En dit terwijl ook volgens het inzicht van tal van sprekers die straks het woord zullen voeren, nagenoeg al deze sterftes te vermijden zijn.  Hetzelfde geldt trouwens, mutatis mutandis voor de CO2 uitstoot en wie weet zelfs voor de files, die immer groter, langer, veelvuldiger lijken te worden.  Tenminste als de juiste beslissingen worden genomen en ze consequent en moedig worden uitgevoerd.  Het is goed nieuws omdat er zelden zoveel kennis, knowhow én voorbeelden van hoe het wel kan en moet beschikbaar zijn.  Daarom dus deze nieuwe aanpak.  Dit keer zal ik u niet om de oren slaan met analyses en cijfers. Wel met enkele voorstellen.  Wat ik ook en vooral zal doen, is een forum bieden aan acht sprekers die stuk voor stuk pionieren in veilige, duurzame, slimme en toegankelijke mobiliteit.  Ook u krijgt, desgewenst het woord. Bijvoorbeeld over de stellingen die ik u vrijpostig voorlegde. Heel hartelijk dank voor uw zeer gewaardeerde antwoorden.  ZERO. Wie mij een beetje kent, weet dat ik iets heb met dat woord, al is het inmiddels enigermate beladen.  Het concept ‘ZERO’ staat bovenal symbool voor de volgehouden strijd die ook Provincie Antwerpen al jaren voert om het onaanvaardbaar hoge aantal slachtoffers in en door het verkeer liever vandaag nog dan morgen te helpen terugdringen.  Geen enkele andere maatschappelijke doelstelling dan zero, nul…geen slachtoffers meer in en door het verkeer is voor ons aanvaardbaar.  Alleen wie kiest voor ‘ZERO’, vindt mensenlevens belangrijker dan doorstroming en snelle mobiliteit.  Alleen wie kiest voor ZERO bagatelliseert onveiligheid niet. Bovendien heeft ‘ZERO’ het voordeel van de duidelijkheid: mobiliteit en verkeer mogen nooit ten koste gaan van mensenlevens.  Het zet aan tot volgehouden actie en engagement.  Voor wie vindt dat ik droom en bazel, New York poneerde Vision Zero in 2014 en wil het doel van nul-slachtoffers in en door het verkeer halen tegen 2024.  Elk jaar opnieuw worden er zo’n 800 kruispunten conflictvrij gemaakt.  Ook Provincie Antwerpen wil de daad bij het woord voegen en de bakens verzetten met het nieuwe ZERO-traject en bijbehorende label.  Omdat nog niet alle respondenten vertrouwd bleken met het concept.  Het ZERO-traject is een unieke samenwerking tussen de Vlaamse Stichting Verkeerskunde, de vzw Ouders van Verongelukte Kinderen, onze dienst Mobiliteit en mijn federale diensten.  Het bestaat uit een aanvullend coaching- en begeleidingstraject dat voortbouwt op het gekende en goed ingeburgerde SAVE-label.  Complementair aan dat label, is het vooral gericht op meetbare resultaten en effecten.  Vanaf 2018 bieden we jaarlijks een voorlopig kosteloos traject aan, aan een selectie van zo’n 10 à 15 lokale besturen.  Worden verkeersknelpunten succesvol aangepakt en/of verbetert de veiligheid op gevaarlijke kruispunten effectief, dan levert dit een label op.  Zo werken alle lokale besturen geïntegreerd samen aan meer verkeersveiligheid op hun grondgebied.  Zo kunnen de gemeenten - niet zelden samen met deputatie en mezelf- met nog meer recht en rede, bij de Vlaamse en federale overheid aandringen op beleidsmaatregelen en concrete, dringende acties op het terrein.  Immers, op al te veel verkeersonveilige plaatsen of –situaties hebben onze steden en gemeenten geen of onvoldoende greep. En dat, dames en heren frustreert.  Zo halen we samen -met de lokale gemeenschappen, met automobilisten, vrachtwagenchauffeurs, fietsers en voetgangers, versterkt door uitgebreide, zeer gewaardeerde, want cruciale mediabelangstelling- onze gedeelde doelstelling: ‘ZERO’-slachtoffers in en door het verkeer.  Op 13 maart 2018 reiken we tijdens een groots kick-off moment in de Antwerpse Stadsschouwburg de eerste labels uit.  Behalve leerlingen, burgemeesters, korpschefs en verkeersdeskundigen hoop ik ook u daar talrijk te mogen verwelkomen. Het aantal inschrijvingen- **1176** zijn het er inmiddels- loopt als een trein. Ook u bent meer dan welkom.  Maar nu over naar ons sprekerspanel van vanmiddag. Ik stel het graag aan u voor. |
| ***Dominique De Munck*** verzorgt de eerste presentatie.  Geloof me, een meer gedreven en onderlegd pleiter voor meer verkeersveiligheid door slimme technologieën, zal u in Vlaanderen niet gauw vinden.  Dominique neemt actief deel aan zowat alle grote verkeersveiligheidscongressen. Hij neemt er zowaar steeds vrijaf voor.  Hij formuleert heldere oplossingen en deelt ze met al wie ze horen wil.  Dominique studeerde Informatica, Communicatiewetenschappen en Milieuwetenschappen en werkt als ICT-er bij VITO.  Al meer dan 10 jaar zet hij zich als vrijwilliger actief in bij de Fietsersbond lokaal en nationaal.  In de Mobiliteitsraad van Begijnendijk houdt hij voeling met de verkeersproblemen van elke dag.  De internationale ontwikkelingen m.b.t. verkeersveiligheid door ICT en technologie volgt hij op de voet. Daar hoort vanzelfsprekend de zelfrijdende auto bij.  Zijn grootste doel: op de kortst mogelijke termijn, ‘nieuwe technologie in functie van burgerschap op de weg’ echt populair maken door middel van nudging, social pressure en aangepaste fiscaliteit.  Al is deze Raad wel voor de uitbreiding van rekeningrijden voor vrachtwagens, maar eerder tegen de invoering van slim rekeningrijden voor personenwagens, ook volgens Dominique horen ze bij de hefbomen om ’slim rijden‘ cool te maken, en zo verkeersveiligheid maar ook de levenskwaliteit een ferme boost te geven.  Over sommige hefbomen mag dan nog onenigheid bestaan. Ongetwijfeld is hij, net als ik, zeer opgetogen dat het Europees Parlement een versnelling hoger schakelt met **"Mensenlevens redden: Verbeteren van de veiligheid van voertuigen in de EU"**.  Met zijn resolutie van 14 november neemt het Europees Parlement het voortouw in het verplichten van rijhulpsystemen in nieuwe voertuigen. Wachten op de Commissie is voor het Parlement geen optie meer. En terecht.  Ook u, beste Raad, sprak zich uit vóór technologie in wagens. In de eerste plaats om rijden onder invloed en afleiding door Smartphones onmogelijk te maken.  Automatische remsystemen kunnen u duidelijk minder bekoren. Het gebruik van big data met het oog op een vlotte en veilige mobiliteit schrikken u duidelijk niet af.  Maar nu eerst:  *Vlaanderen als bakermat van het slimme rijden.* Dominique, je hebt het woord. |
| ***Guido Vaganée***, burgemeester van de gemeente Bonheiden, 50 jaar en vader van 6 kinderen, grootvader van 5 kleinkinderen. U kent hem allemaal. Of behoort hem te kennen.  Hij is niet alleen bevoegd voor algemeen beleid, ICT, Burgerlijke stand en burgerzaken, communicatie, Mobiliteit en verkeer, Politie en Brandweer, maar ook voor, jawel ’Geluk’.  Voordien werkte hij als districtmanager bij Telenet, sales manager bij Samsung Electronics en als zelfstandig telecomondernemer. Een geboren ICT’er dus.  Het kleurt de manier waarop het verkeersveiligheidsbeleid in Bonheiden vorm en inhoud krijgt.  Mocht u zich afvragen *Hoe Bonheiden de schoolgaande jeugd veilig op de fiets* *krijgt?,* luister dan naar Guido Vaganée. |
|  |
| **B:#gavoorzero emissie.** |
| Hopelijk inspireerden de eerste sprekers u al met hun prikkelende bijdragen over verkeersveiligheid. Maar er is meer.  Laten we aannemen dat u vandaag met het openbaar vervoer, trein, tram of bus, of met de auto naar Antwerpen bent gekomen. Een enkele geluksvogel is allicht te voet of met de fiets.  Ook vervoersmiddelen drijven de economie aan.  Het zijn stuk voor stuk belangrijke economische motoren: ze moeten worden bedacht, ontworpen, geproduceerd, verkocht, gecontroleerd, onderhouden.  Ze brengen ons naar ons werk, onze vakantiebestemming... Kortom, ze bieden vrijheid en beweging, leveren werkgelegenheid en welvaart.  Helaas zijn de negatieve gevolgen voor onze gezondheid, het klimaat, de toegankelijkheid en de leefbaarheid van de steden en dorpen niet min. Wie moet daarvan nog worden overtuigd?   Parijs, 2015. 195 landen tekenden het allereerste écht bindende klimaatakkoord ooit. Een historisch akkoord en een keerpunt, zoveel is zeker.  Alleen: het is ‘far too little and too late’. Parijs is een noodzakelijk begin-, maar allesbehalve een eindpunt.  Tenzij u er de klimaatverstoring op de koop toe, bijneemt. De verwoestende gevolgen van ‘business as usual’ zijn toch vooral voor een ander…  Voor mij is de vraag, hoe we de wereldwijde temperatuurstijging ruim onder de 2 graden Celsius kunnen houden, wel hoogst relevant. Het is als het ware met de rug tegen de muur en de afgrond voor ogen. Misschien beseffen de meesten het wel.  Ernaar handelen, lijkt minder vanzelfsprekend.  Zonder vermanend vingertje, dat zou hoogst misplaatst zijn, ook u ziet het niet of nog niet zitten om uw wagen in te leveren én over te stappen op de diverse vormen van gedeeld vervoer.  Ook de veralgemeende invoering van een Lage Emissie zone kan u niet bekoren.  De noodzakelijke doelstellingen halen, veronderstelt nochtans onomkeerbare stappen met het oog op lage - en liefst zelfs nul, ZERO-emissie in het wegvervoer.  En wel gauw.  Immers, volgens de [cijfers van het European](http://www.eea.europa.eu/publications/european-union-greenhouse-gas-inventory-2016) Environment Agency steeg de uitstoot door **internationale luchtvaart** met 1,6 procent.  De **scheepvaart** deed het iets beter met een daling van 0,2 procent.  Maar, het totale aandeel van transport ***steeg*** naar 31 procent van de hele Europese uitstoot aan CO2.  Onheilspellend nieuws, als u weet dat de uitstoot tegen 2050 met minstens 60 procent moet dalen.  De uitdaging is immens.  De inspanningen zullen navenant moeten zijn.  Het **wegvervoer** zal niet alleen het snelst, maar ook de grootste bijdrage moeten leveren. Hetzelfde geldt voor de lucht- en scheepvaart.  Goedkope vluchten…vanuit klimaatoogpunt zijn ze een vloek.  HAKKA zal u zo dadelijk duidelijk maken hoe ook bedrijven uit provincie Antwerpen kosten noch moeite sparen om de uitstoot drastisch te verminderen. De frisse ideeën zijn er. De technologie ook.  Nu nog de juiste politieke incentives en moed. Veel meer is er allicht niet nodig.   A fortiori omdat becijferd is dat uitstootreductie kansen biedt voor groene groei en nieuwe banen in Europa, én in de rest van de wereld.  Nu investeren in alternatieve schone, klimaat-neutrale brandstoffen en energiezuinige auto’s betekent, nieuwe markten creëren en onze concurrentiepositie wereldwijd versterken.  Vandaag heeft vooral China dat begrepen.  In het verlengde van de Europese Richtlijn *Clean Power for transport*, legde ook Vlaanderen de voorwaarden vast waaronder ze subsidies zal verlenen aan projecten die haar actieplan ‘Clean Power for Transport’ helpen realiseren.  Het totale subsidiebudget bedraagt 1 miljoen euro en projectvoorstellen moeten passen binnen één van de volgende vier thema’s:   1. integratie van elektrische voertuigen in het energiesysteem; 2. gebruik van lichte elektrische voertuigen voor logistiek en woon-werkverkeer; 3. communicatie over en uitbouw van een community voor EV-rijders; 4. deelsystemen voor particulieren met zero-emissiewagens van gemeenten en bedrijven.   De stimuli van de Vlaamse overheid voor zero-emissie komen niets te vroeg. Vooral ook voor Antwerpen zijn ze cruciaal. En dus verdienen ze al onze aandacht en steun.   Extra banen. Ik maakte er al allusie op. Welnu, volgens the European Climate Foundation zal het vergroenen van de mobiliteit zo’n 700.000 nieuwe banen opleveren in 2025.  Beginnen, dames en heren doen we niet van nul.  Nu al zijn er veel duurzame technologieën en brandstoffen beschikbaar.  Autofabrikanten en brandstofleveranciers onderzochten en kennen de technische en commerciële mogelijkheden, van bijv. biobrandstoffen en elektrische voertuigen.  Zij zoeken onverdroten verder.  Veelbelovend zijn bijv. waterstofcelvoertuigen en -boten.  Het komt er nu vooral op aan om alle toepassingen te versnellen en uit te breiden, zodat ook de prijzen versneld dalen en schone (re) voertuigen –liefst nog in deelsystemen- écht betaalbaar worden.  Dat deze technologieën minstens in heel Europa kunnen en zullen worden toegepast is een gezamenlijke opdracht van Vlaanderen, de Lidstaten en de hele Europese Unie.   Of nog, samen het beleid ontwikkelen dat groene mobiliteit alle ruimte biedt, stimuleert, ja zelfs afdwingt, is de opdracht.  En dit met de juiste combinatie van instrumenten waarmee we de vooropgestelde doelen, op een aanklampend ‘equal playing level field’, zo snel mogelijk bereiken: duurzame energie, schone lucht én een ommekeer in de klimaatverstoring.  Willen we onze doelstellingen voor 2050 halen, dan moeten nieuwe voertuigen tegen uiterlijk 2030 voldoen aan de norm van nul-emissie.  Nul, ZERO, ZÉRO, NIENTE, GEEN, LING – dat is nul in het Chinees- heeft ook hier het grote voordeel van de duidelijkheid. Het is klaar voor alle fabrikanten en biedt geen ruimte meer voor discussie of gesjoemel.  In de tussentijd zijn brandstofefficiëntienormen, zoals die in veel delen van de wereld gelden, van even essentieel belang.   De jaren ‘20 zullen bij uitstek het decennium van de grote transitie zijn.  Bovendien geldt: hoe langer we talmen, hoe zwaarder de factuur voor de toekomstige generaties.  En omdat woorden wekken en voorbeelden strekken, moet vooral ook de overheid emissieneutraal handelen en aanbesteden.   Maar voor de inhoudelijke omslag is toch vooral de privésector aan zet.   Al moet die kunnen handelen in de ideale beleidscontext. En dus rijst de vraag:   Welke **Europese en nationale normen en beleidsinstrumenten** zijn nodig voor een snelle omschakeling naar lage resp. nul-emissie brandstoffen en –voertuigen?   Welke **maatregelen** moeten België en Vlaanderen nemen met het oog op de 'vergroening' van brandstoffen en nul-emissie voertuigen?  Mijn stip aan de horizon zou duidelijk zijn: vermijd elk nodeloos gemotoriseerd transport en/of vervoer over de weg.  Gemotoriseerd wegvervoer dat onvermijdelijk blijft, mag geen emissie meer veroorzaken.  Immers, de technologie en de kennis zijn beschikbaar.  De doelstellingen zijn helder.  Ze zijn neergeschreven in de akkoorden van Parijs en Bonn, en werden geconcretiseerd in Europese doelstellingen.  The sense of urgency groeit elke dag. Hopelijk volgt dra de praxis. Een toonbeeld en voorbeeld van die praxis, is jawel…de fiets.Al ben ik, net als u, buitengewoon geschokt door de tragische dood van enkele, vaak jonge fietsers in Provincie Antwerpen in het algemeen en in stad Antwerpen in het bijzonder.Hoe tragisch, onaanvaardbaar en verwerpelijk ook, het doet geen afbreuk aan de vaststelling dat elke euro, geïnvesteerd in fietsostrades, maar liefst 2 tot 14 euro aan gezondheidsvoordelen oplevert.Onderzoekers van de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO), rekenden het uit.  Die vork is groot, maar ook een verdubbeling van de gezondheidswinst, is meer dan de moeite waard. Omgerekend leveren de investeringen van de provincie Antwerpen in de aanleg van fietsostrades op 20 jaar tijd tot een half miljard aan gezondheidswinsten op. Op geen enkele andere stelling antwoordde de Raad unaniem ja!  Ja, de provincie Antwerpen moet haar voortrekkersrol m.b.t. de fietsostrades verderzetten.  Gedeputeerde Luk Lemmens, gepassioneerd verdediger, aanlegger en gebruiker van fietsostrades, vertelt u er zo dadelijk veel meer over.  Maar eerst hoort u ***Yannick Spillemaeckers*** van HAKKA. Yannick is een IT’er pur sang. Met Hakka, een technologische start-up voor containertransportbedrijven tekent hij voor innovatieve logistiek en een substantiële CO2-reductie.  Hakka werd dit jaar opgericht en biedt nu al een platform voor 130 transportfirma’s. Yannick, aan u het woord. |

|  |
| --- |
|  |
| ***Van containervrachtwagens naar de Fiets. Gedeputeerde Lemmens, beste Luk, u heeft het woord.*** |
|  |
| **#gavoor innovatie** |
| Mobiliteit, dat is beweging, dat is … in beweging zijn. Ook op het vlak van mobiliteit beweegt er heel wat.  Zonder twijfel is dit met stip één van de grootste uitdagingen voor onze overheden, voor onze steden en dorpen, voor ons allemaal: hoe kunnen en moeten we onze mobiliteit op een slimme en efficiënte, op een veilige, duurzame en gezonde manier organiseren, en dat voor iedereen?  Hoe zullen we ons in de toekomst verplaatsen, en met welke middelen? Wordt delen het nieuwe hebben?  Kopen we binnenkort ‘verplaatsingen’ in de plaats van te investeren in eigen vervoersmiddelen?  Er wordt volop gepionierd, verkend, getest. Denk aan de futuristische hyperloop van Elon Musk.  Maar, er zijn nog zoveel meer spectaculaire projecten.  In Zwitserland werkt men aan een ondergronds buizensysteem voor goederentransport.  Bedrijven als Amazon, FedEx, UPS, Zalando en nog zovele andere onderzoeken volop de mogelijkheden om pakketjes met drones tot bij de klant te brengen.  In Nederland test DAF samen met tal van partners het concept **‘truck platooning’**: vrachtwagens die elkaar autonoom volgen, met slechts een halve seconde afstand.  Een gelijkaardig concept is de Vessel Train: een bemand schip gevolgd door onbemande volgschepen.  En eergisteren werd de eerste Waterstofboot van de CMB voorgesteld.  Onze regio staat ook vooraan in Europa als 1 van de 5 geselecteerde proeftuinen voor zelfrijdende wagens.  In 2019 openen op de Ring tussen Borgerhout en Deurne én op een stuk E313 in Ranst ‘autonome snelwegen’.  In Londen rijden dan weer autonome **delivery bots** rond.  Delivery bots zijn slimme wagentjes die boodschappen afleveren.  De voorbeelden zijn legio.  De kansen en opportuniteiten, zijn dat zo mogelijk nog veel meer. De rode draad is klaar: digitalisering in al zijn verschijningsvormen en toepassingen. De 7de Vlaams-Nederlandse Deltaconferentie van afgelopen woensdag was er, met dank aan Gedeputeerde Caluwé, integraal aan gewijd.  Innovatieve technologieën en mobiliteitsoplossingen zullen, mede dankzij de digitalisering, het gebruik en delen van big data, bijdragen tot veiliger verkeer en duurzamere mobiliteit.  Dat veronderstelt dat alle beschikbare en toekomstige technologie en knowhow ook daadwerkelijk slim gebruikt en geïmplementeerd worden.  Ook het Europees Parlement poneerde het onlangs in een heldere resolutie ‘mensenlevens redden’. In Europa zullen alle nieuwe auto’s uitgerust moeten zijn met nieuwe rijhulpsystemen die voetgangers detecteren, automatisch remmen en hun snelheid aanpassen.  Maar, nieuwe technologieën brengen ook veel vragen en uitdagingen met zich mee. Dat is niet anders voor ‘mobiliteitsrevoluties’.  Quid met onze privacy als er binnenkort voortdurend drones overvliegen en/of rondrijden?  Who ownes the data?  Wie is/ wie zijn eigenaar van alle data die bijvoorbeeld worden verzameld via onze geconnecteerde, zelfrijdende wagens?  Wat doet hij, wat doen zij ermee?  Wie is er aansprakelijk als een zelfrijdend voertuig een ongeval veroorzaakt?  Hoe garanderen we dat de software van deze voertuigen niet gehackt kan worden? Of nog, wat met de cybersecurity? Ook die cruciale vraag kwam afgelopen woensdag aan bod.  Een helder en duidelijk regulerend kader is van groot belang. Een kader dat zekerheid geeft.  Een kader dat tegelijk voldoende ruimte biedt voor innovatieve ideeën.  Een juridisch kader dat de vele kansen en mogelijkheden niet beperkt of hypothekeert. Kortom: innovatie en regulering moeten hand in hand gaan, en elkaar maximaal versterken.  Tegelijk moeten onze overheden voldoende stimulansen en ‘goesting’ creëren voor bedrijven en onderzoekers om nieuwe toepassingen, modellen of technologieën te blijven zoeken.  Ik zocht en vond voor u alvast enkele mensen die hier dagelijks met veel goesting en enthousiasme aan werken. |
| Quinten Passchier is manager Business Development bij RMC.  ‘Mobiliteit als dienst’ is al 7 jaar zijn passie. Zo maakt hij de mobiliteitstransitie waar in de praktijk. Mobility as a service dankzij digitale dienstverlening met de klant als enig uitgangspunt.  ***Quinten Passchier*** u heeft het woord.    Van 7 jaren boeiende ervaring in slimme mobiliteit, naar liefst 20 jaar. Na een extra studiejaar in Manchester begon Wim Michiels zijn loopbaan bij TRITEL.  Van daaruit ging hij aan de slag voor het toen nog piepjonge Vlaams verkeerscentrum dat toen nog ‘kampeerde’ boven de Craeybeckxtunnel.  Sinds een jaar runt hij zijn eigen bedrijf, ‘Anyways’. Data-gestuurd werken aan slimme mobiliteit en innovatie op het vlak van routeplanning is zijn core business.  ***Wim Michiels*** spreekt over het belang van Big Data.  ***Marc Kegelaers*** is vicepresident van de Global UTM Association, het wereldwijde consortium van onbemande vliegende verkeerssystemen.  Deze internationale associatie van 70 bedrijven van over de hele wereld, werkt aan standaarden en ’best practices‘ op het vlak van UTM, begrijp verkeersmanagementsystemen voor drones.  Zijn bedrijf, Unifly, kon rekenen op de stevige steun van investeringsfonden zoals de Participatie Maatschappij Vlaanderen en QBIC die al in een zeer vroeg stadium durfden te investeren in deze pionier.  Dankzij dat vertrouwen en een grote buitenlandse investering groeide het bedrijf van nul medewerkers bij de start in 2015 tot 28 fulltime medewerkers vandaag. Als alles goed gaat-en waarom zou dat niet zo zijn- zal het bedrijf doorgroeien tot 40 medewerkers tegen eind 2018. Marc Kegelaers dompelt u onder in de wereld van de drones. |

***Last but not least spreekt BART WOLPUT van SMART MOBILITY over Lokale overheden en nieuwe technologie voor slimme mobiliteit: uitdagingen en opportuniteiten***

Bart Wolput studeerde in 2008 af als Bio-ingenieur. In september 2009 werd hij onderzoeker aan het departement verkeer en infrastructuur van de KU Leuven. Na een doortocht bij Tractebel is hij nu projectmanager bij het expertisecentrum Smart mobility van de Antwerp management school.

Kortom, ook op het vlak van innovatieve en duurzame mobiliteit zijn zeker ook de lokale besturen onze cruciale partners. Als ze al geen voorlopers zijn, zoals Bonheiden, maar ook de steden Antwerpen en Mechelen bewijzen.

Dames en heren,

Het is inmiddels de hoogste tijd voor enkele conclusies en voorstellen.

**Verkeersveiligheid, duurzaamheid en innovatie** zullen, in zekere zin helaas, nog vele jaren zeer belangrijke thema’s blijven. De maatschappelijke verontwaardiging en roep om veilige en duurzame oplossingen worden terecht steeds groter.

Vandaar deze oproep om met zijn allen **minstens** werk te maken van de volgende **10 punten**:

1. Samen met alle gemeenten van de provincie Antwerpen, én bij uitbreiding met alle openbare domeingebruikers, realiseren we het doel van ZERO verkeersslachtoffers. Op 13/3 reiken we de eerste labels uit. En, zo’n 10 à 15 gemeenten zullen starten met hun traject ZERO.
2. Provincie Antwerpen telt het grootst aantal kilometers ’wegen van de toekomst’.
3. De provincie Antwerpen blijft fiets-o-strades-kampioen.
4. Provincie Antwerpen is CO2 –neutraal tegen 2050
5. Met 1 multimodale mobiliteitskaart voor heel Vlaanderen krijgt u toegang tot alle soorten van openbaar vervoer: trein, tram, bus, deelauto en fiets. Antwerpen-stad gaf alvast het goede voorbeeld met de Lokale Mobiliteitskaart.
6. Provincie Antwerpen beschikt over een robuust platform voor proefprojecten en start-ups zodat de goede initiatieven snel opgepikt worden. U bent daar uitgesproken voor, al zullen we de Vlaamse overheid desgevallend moeten overtuigen van de nuttige bijdrage die provincies ook op dit vlak kunnen leveren.
7. Vlaanderen, breid rekeningrijden uit voor vrachtwagens naar alle wegen en voer slim rekeningrijden in voor alle gemotoriseerd vervoer. Al geef ik me er goed rekenschap van dat deze Raad er geen, of nog geen grote voorstander van is.
8. Vervang wagenbezit door een performante mobiliteitsdienstverlening. Al zijn de randvoorwaarden nog niet van aard, om ook u te overtuigen. Dat stemt tot nadenken en actie.
9. Federale overheid maak gauw en goed werk van een ambitieuze, moedige en bevlogen visienota over de zelfrijdende wagen.

Werk heldere regelgeving uit met oog voor de veilige inzet en het veilige gebruik van land- en luchtdrones.

1. Europese Commissie en Europees Parlement: schaf niet alleen de zomertijd af maar voer ook snel de voertuigregulatie in, in het raam van de General Safety Regulation review. Kortom, voer de ambitieuze resolutie van het Europees Parlement uit.

Dames en Heren,

Heeft u nog vragen of opmerkingen?

Zo niet?

Proficiat voor uw geduld, moed en inzet. U luisterde naar 8 totaal verschillende sprekers met heel veel vernieuwende ideeën voor een veilige, duurzame en innovatieve mobiliteit.

Ik dank hen mede namens u voor hun grote, en vooral zeer gewaardeerde bijdrage aan deze rede.

O.m. hun initiatieven zullen er mee voor zorgen dat we onze doelstellingen halen. Tijdens de receptie kunnen we er verder over van gedachten wisselen.

Voor alles hoop ik echt dat u allen, in uw gemeente, kennissenkring of waar dan ook, mee ambassadeurs worden van Mission ZERO: ZERO slachtoffers, ZERO-emissie en of vooral door slimme innovatie.

Mocht u –ook inhoudelijk – nog op uw honger blijven zitten, op de webstek vindt u nog zoveel meer informatie.

Ik wens u alvast veel lees-, zoek -, en surfplezier.

Last but not least en geheel in lijn van deze rede: feesten en drinken kan gezellig zijn, zelfs zonder alcohol. Kortom, geniet van de alcoholvrije receptie. Ik dank u.