
STENOGRAFISCHE NOTULEN VAN DE PROVINCIERAAD VAN ANTWERPEN

VERGADERING VAN

1 DECEMBER 2017



PROVINCIERAAD VAN ANTWERPEN

VERGADERING VAN 1 DECEMBER 2017

De vergadering wordt geopend te 14.31 uur.

Mevrouw de Gouverneur en de heer Provinciegriffier zijn aanwezig.

Tekenden de aanwezigheidslijst:

Mevrouw	AVONTROODT Yolande
Mevrouw	BAETEN Els
Mevrouw	BAYRAKTAR Aysel
De heer	BELLENS Peter
Mevrouw	BOCKX Greet
De heer	BOLLEN Ivo
De heer	BUNGENEERS Luc
De heer	CALUWÉ Ludwig
De heer	CLAESSEN Jan
Mevrouw	COLSON Mireille
Mevrouw	COTTENIE Christ'l
De heer	CUYT Rony
De heer	DE COCK Koen
De heer	DE HAES Jan
Mevrouw	DE HERT Vera
De heer	DELEUS Stefaan
De heer	DE VEUSTER Daan
De heer	DILLEN Koen
De heer	EL ABOUSSI Oussama
De heer	FEYAERTS Patrick
De heer	GEUDENS Frank
De heer	GEYSEN Kris
De heer	GODDEN Jürgen
De heer	GOOSSENS Kris
Mevrouw	GÜLHAN Saadet
De heer	HELSEN Koen
De heer	HENS Werner
De heer	HUIJBRECHTS Jan
De heer	JANSSEN Patrick
De heer	JANSSENS Eric
De heer	KERREMANS Koen
De heer	LEMMENS Luk
De heer	MARCIPONT Daniël
De heer	MEEUS Michel

De heer MERCKX Kris
Mevrouw MICHIELSEN Inge
Mevrouw MOREAU Livia
Mevrouw NAERT Nicole
De heer PEETERS Bruno
Mevrouw PEETERS Marleen
De heer RÖTTGER Rik
De heer SCHOOF Hans
De heer SELS Frank
Mevrouw STEVENS Lili
De heer THIJS Danny
De heer UGURLU Sener
De heer VAN EETVELT Roel
Mevrouw VAN GOOL Greet
Mevrouw VAN HAUTEGHEM Marleen
Mevrouw VAN HOFFELEN Karin
De heer VAN HOVE Bart
Mevrouw VAN HOVE Katleen
Mevrouw VAN LANGENDONCK Gerda
Mevrouw VAN OLMEN Mien
Mevrouw VANALME An
De heer VANDENDRIESSCHE Diederik
Mevrouw VERHAERT Inga
De heer VERHAEVEN Eddy
Mevrouw VERLINDEN Linda
De heer VOLLEBERGH Steven
Mevrouw WECKHUYSEN Wendy
De heer WILLEKENS Tim
De heer ZANDER Jan

Verontschuldigd:

Mevrouw BOONEN Nicole, Mevrouw BWATU NKAYA Annie, de heer CORLUY Bert, mevrouw GIELEN Pascale, mevrouw HENDRICKX Iefke, mevrouw JACQUES Ilse, de heer MINNEN Herman, de heer PALINCKX Koen en mevrouw VAN CLEEMPUT Loes.

De raad is bijeen in openbare vergadering.

OPENBARE VERGADERING

GRIFFIE

Departement Mens, Communicatie
en Organisatie

De leden van de provincieraad

datum 13 november 2017
kenmerk M>griffie>provincieraad>zittingen>2017
contactpersoon Veerle Vervloesem | T 03 240 54 28
veerle.vervloesem@provincieantwerpen.be
onderwerp Provincieraad

Mevrouw
Mijnheer

Bij toepassing van artikel 20 van het provinciedecreet heb ik beslist de provincieraad bijeen te roepen in december 2017 op de volgende data:

- vrijdag 1 december 2017 om 14.30 uur (Openingsrede van de gouverneur en aansluitend receptie);
- dinsdag 5 december 2017 om 14.00 uur;
- woensdag 6 december 2017 om 14.00 uur;
- donderdag 7 december 2017 om 14.00 uur;
- dinsdag 12 december 2017 om 14.00 uur.

U wordt uitgenodigd deze vergadering bij te wonen. De vergadering heeft plaats in het Bernarduscentrum, Lombardenvest 23 te 2000 Antwerpen. Als bijlage stuur ik u de agenda van de zitting van 1 december 2017, die wordt voortgezet op 5, 6, 7 en 12 december 2017.

Met vriendelijke groeten,

De voorzitter,

Kris Geysen

Koningin Elisabethlei 22
2018 Antwerpen
T 03 240 50 11
info@provant.be

PROVINCIERAAD VAN ANTWERPEN

VERGADERING VAN 1 DECEMBER 2017

Agenda

OPENBARE VERGADERING

0. Provinciale overheid

0/1 Aanpassing meerjarenplan 2014 – 2020 (budgetjaar 2018). Advies van het Rekenhof. Kennisname.

0/2 Aanpassing meerjarenplan 2014 – 2020 (budgetjaar 2020). Goedkeuring.

1. Cultuur

1/1 APB Warande. Budget 2018 en meerjarenplan 2019-2020. Goedkeuring.

1/2 Vredescentrum vzw: Jaarverslag en jaarrekening 2016. Kennisname.

2. Ruimtelijke ordening, mobiliteit en intercommunales

3. Economie, landbouw, innovatie en internationale samenwerking

3/1 APB Havencentrum. Budget 2018 en meerjarenplan 2019-2020. Goedkeuring.

3/2 Budget 2018. Rekeningcombinatie 2017/64900000/21/0500 – Subsidie aan de POM (N). Jaarverslag 2016. Goedkeuring.

3/3 Budget 2018. Rekeningcombinatie 2017/64900000/21/0590 – Subsidie aan vzw ERSV provincie Antwerpen (N). Jaarverslag 2016. Kennisname.

3/4 EVAP Proefbedrijf Pluimveehouderij. Budget 2018 en meerjarenplan 2019-2020. Goedkeuring.

3/5 APB Hooibeekhoeve. Budget 2018 en meerjarenplan 2019-2020. Goedkeuring.

3/6 APB Kamp C. Budget 2018 en meerjarenplan 2019-2020. Goedkeuring.

4. Financiën en logistiek

4/1 Budget 2018. Advies van het Rekenhof. Kennisname.

- 4/2 Budget 2018. Beleidsnota en financiële nota. Goedkeuring.
- 4/3 Algemene provinciebelasting. Reglement 2018. Goedkeuring.
- 4/4 Provinciale opcentiemen op de onroerende voorheffing. Reglement 2018. Goedkeuring.
- 4/5 Provinciebelasting op de bedrijven. Reglement 2018. Goedkeuring.

5. Onderwijs en jeugd

- 5/1 APB Provinciaal Onderwijs Antwerpen. Budget 2018 en meerjarenplan 2019-2020. Goedkeuring.
- 5/2 APB Inovant. Identificatienummer 40100600. Budget 2018 en meerjarenplan 2019-2020. Goedkeuring.
- 5/3 Provinciaal Onderwijs Vlaanderen vzw. Jaarverslag en –rekening 2016. Kennisname.
- 5/4 APB Provinciaal Vormingscentrum Malle. Identificatienummer 40100500. Budget 2018 en meerjarenplan 2019-2020. Goedkeuring.

6. Energie, communicatie en ICT

7. Recreatie, sport en toerisme

- 7/1 APB Provinciaal Recreatiedomein De Schorre. Budget 2018 en meerjarenplan 2019-2020. Goedkeuring.
- 7/2 APB Provinciaal Recreatiedomein Zilvermeer. Budget 2018 en meerjarenplan 2019-2020. Goedkeuring.
- 7/3 Evap Provinciaal Sport- en Recreatiecentrum De Nekker vzw. Budget 2018 en meerjarenplan 2019-2020. Goedkeuring.
- 7/4 Evap Arboretum Kalmthout vzw. Budget 2018 en meerjarenplan 2019-2020. Goedkeuring.
- 7/5 Toegestane subsidies. Subsidie aan Kempens Landschap vzw. Financieel en werkingsverslag 2016. Kennisname.
- 7/6 APB Toerisme provincie Antwerpen. Budget 2018 en meerjarenplan 2019-2020. Goedkeuring.

8. Personeel, organisatieontwikkeling en veiligheid

8/1 APB Campus Vesta. Identificatienummer 40200100. Budget 2018 en meerjarenplan 2019-2020. Goedkeuring.

9. Welzijn

9/1 APB Provinciaal Documentatiecentrum Atlas. Budget 2018 en meerjarenplan 2019-2020. Goedkeuring.

9/2 Provinciale initiatieven. Gielsbos vzw – Jaarverslag 2016. Kennisname.

10. Europa, plattelandsbeleid en sociale economie

10/1 APB Provinciaal Secretariaat Europese Structuurfondsen. Budget 2018 en meerjarenplan 2019-2020. Goedkeuring.

11. Milieu, natuur en Mondiaal beleid

11/1 APB Provinciaal Instituut voor Hygiëne. Budget 2018 en meerjarenplan 2019-2020. Goedkeuring.

12. Waterbeleid

13. Moties

14. Interpellaties

15. BESLOTEN VERGADERING

VOORZITTER.- Mag ik vragen aan de dienst protocol om de gouverneur uit te nodigen deze raad te vervoegen, en mag ik dan aan jullie vragen om recht te staan.

De gouverneur komt binnen.

VOORZITTER.- Om te beginnen wil ik graag alle prominenten, eregedeputeerden, ereprovincieraadsleden, en geïnteresseerden van harte welkom heten hier in onze provinciezaal.

Vandaag zal onze gouverneur, mevrouw Cathy Berx, haar openingsrede houden zoals die gebruikelijk is bij de start van de budgetbespreking. De gouverneur zal ons zoals steeds aan de hand van een aantal slides heel wat vertellen over innovatieve mobiliteit, en waar we in de toekomst met het verkeer naartoe willen.

Dit jaar wil de gouverneur ons niet alleen te woord staan. Samen met een zevental gastsprekers wil ze de toekomst van onze mobiliteit, en alle toebehoren die daarbij horen, onder het daglicht brengen.

Mevrouw de gouverneur, er is een spreekwoord: "Stilstaan is achteruitgaan". Dadelijk staan wij stil in het verkeer, en ik hoop dan dat wij persoonlijk niet achteruitgaan.

Mevrouw de gouverneur, mag ik u uitnodigen om deze raad te woord te staan.

GOUVERNEUR.- Dank u wel, voorzitter.

Voorzitter, raadsleden, gedeputeerden, geachte sprekers, dames en heren, beste genodigden,

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 de 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. Dit jaar is trouwens, dat raakte zonet bekend, het ergste filejaar ooit.

Maar dus sterftes in en door het verkeer, emissies, en allicht ook files, maar daar ga ik het niet expliciet over hebben, zijn te vermijden. Tenminste als de juiste beslissingen worden genomen en ze consequent en moedig worden uitgevoerd.

Dat verkeersveiligheid, en verkeer en mobiliteit leeft is tegelijk ook goed nieuws. 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 zorgvuldig geselecteerde sprekers die stuk voor stuk pionieren in veilige, duurzame, slimme en toegankelijke mobiliteit. Ik besef wel dat ik niet politiek correct ben geweest. Ik heb enkel mannen uitgenodigd, vergeef het mij.

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 verbeterd 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.

De internationale ontwikkelingen m.b.t. verkeersveiligheid door ICT en technologie volgt hij op de voet.

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. Het is zijn grote droom.

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 rijkhulpsystemen 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.

De heer Dominique DE MUNCK.- Dank u, Cathy, voor deze introductie.

Op bijna elke stip van dit stukje Vlaanderen woont een gezin waarvan de kinderen het liefst naar school fietsen. Aan deze ruimtelijke structuur zitten we nog zeker 50 jaar vast. Het zijn dan ook de dagelijkse keuzes van mensen qua route en rijstijl die de verkeersveiligheid en de leefkwaliteit in Vlaanderen bepalen. En daar zitten we met een probleem.

Meer en meer gemeenten trekken aan de alarmbel. Dynamische routeplanners à la Waze leiden het verkeer vaak dwars door woonkernen, of via populaire fietsroutes. Ook waarschuwen ze voor flitslocaties en geven zo het signaal dat elders te snel rijden OK is. Het resultaat van deze connected car-oplossingen is net het omgekeerde van waar we naartoe willen: maximaal scheiden van fietsers en auto's, en verkeer aan lage snelheid waar het niet anders kan. We dreigen zo in een negatieve spiraal terecht te komen. Het wordt te gevaarlijk voor fietsers, waardoor ze opnieuw de auto nemen, enz.

Wat kunnen lokale overheden hier nu al aan doen? Overdreven snelheid is zo'n groot veiligheidsprobleem dat we onze wegen verminken door er obstakels op te plaatsen. In theorie moet het elke 150 meter. Tegen sluipverkeer is dit echter niet genoeg. De enige echt effectieve oplossing is het knippen van een straat. In Grimbergen zet men naar het schijnt al betonblokken in tegen dit soort verkeer. Knippen is in onze woonlevel echter vaak niet vanzelfsprekend. Omdat bewoners vaak zelf het slachtoffer zijn van een knip, investeren gemeenten in slimmere varianten. Steeds populairder is het bordje "uitgezonderd vergunningshouders". Doordat inciviek gedrag meer regel dan uitzondering is moet er dan wel een intelligente camera bij voor de handhaving, of de slagboom met een identificatiebadge voor elke buurtbewoner. Dat is natuurlijk een hele rompslomp voor ver familiebezoek en het gemeentepersoneel.

Een andere tactiek is nudging. De smiley borden duiken overal op in Vlaanderen, en ook de zogenaamde wasverzachters zetten mensen aan tot het gewenste gedrag. Lokaal kunnen dit zeker prima oplossingen zijn. Maar ik stel mij dan de vraag: moeten wij alle Vlaamse woonlinten en sluipwegen gaan uitrusten met deze vaste technologie. Ik ben ervan overtuigd dat Vlaanderen de lat hoger moet leggen en voor gebiedsdekkende oplossingen moet gaan. Tal van evoluties bieden hiervoor nieuwe mogelijkheden.

Ik ga 4 trends heel kort beschrijven.

De eerste trend is het technologisch kantelpunt waar we ons op bevinden. Door de komst van 'Coöperative Intelligence Transport Systems' zal alle verkeersinfo binnenkort digitaal beschikbaar zijn. In plaats van langs de weg zal de gebruiker de informatie rechtstreeks krijgen op zijn wagendisplay of smartphone. Door de komst van de zelfrijdende wagen zal Vlaanderen hoe dan ook virtuele infrastructuur moeten uitbouwen om dit mogelijk te maken.

Een tweede echte gamechanger is de doorbraak van artificiële intelligentie en de opkomst van de persoonlijke assistenten. Dankzij grote vorderingen in deep learning en performante hardware is zeer krachtige taal- en beeldherkenning nu mogelijk. Dit kan ertoe leiden dat na de thuisassistent, ook de wagenassistent een vertrouwd begrip kan worden. Nvidia presenteerde dit jaar zijn indrukwekkende AI Co-pilot, een virtuele assistent met volledig zicht rondom het voertuig. Een copiloot die elke bestuurder herkent, die kan luisteren, liplezen, en op een natuurlijke manier kan communiceren. Hij houdt niet alleen de weg in het oog, maar ook het blikveld van de bestuurder. Zo waarschuwt hij enkel voor de gevaren die

de bestuurder zelf niet heeft gezien. De star-dop en auto haalden recent 160 miljoen EUR op bij grote namen als General Motors, Toyota, en verzekeraar Alliance. Zij bouwden een aantrekkelijk toestel met de nodige software dat in bestaande wagens geplaatst kan worden en het bestuurdersgedrag analyseert en constructieve feedback geeft, binnenkort ook beschikbaar in Europa.

Ten derde groeit het besef dat individuele, of zelfs gemeentelijke route-optimalisaties niet volstaan. We moeten holistischer kijken. Een vorm van hogere coördinatie en duurzame routing is mogelijk en nodig. Voor elke verplaatsing is het mogelijk die route te berekenen die maatschappelijk het meest wenselijk is. De data komen hiervoor meer en meer vrij. Op welke wegen wordt er gefietst? Waar zijn er fietspaden met voldoende afscheiding? Waar wonen mensen? Waar zijn er scholen? Je kan dan gaan optimaliseren, niet alleen in functie van reistijd, maar ook in functie van luchtvervuiling, kans op ongevallen en lawaai.

Tot slot verleiden ontelbare nieuwe initiatieven bestuurders nu al tot een veilige en duurzame rijstijl. Vooruitziende bedrijfsleiders passen ze dan ook meer en meer toe binnen hun voertuigenpark. Ze besparen op brandstof, boetes, en hebben tot 40% minder schadeclaims. Ook verzekeraars in Nederland en Engeland bieden coachende verzekeringsproducten aan en belonen veilig rijden. De uitdaging is nu om deze positieve benadering en ondersteunende technologie ook bij het brede publiek bekend en bemind te maken. Hoeveel aangenamer zou het leven in Vlaanderen zijn als we allemaal voorbeeldige chauffeurs zouden zijn. Als kennisregio moeten we dan ook inzetten op deze digitale innovaties en voluit voor nieuw beleid durven gaan. Een verkeersveiligheidsbeleid 2.0 geeft aan slim rijden de juiste invulling, en maakt het vanzelfsprekend. De maatschappelijke connotatie van slim rijden moet hiervoor naast reistijdoptimalisatie ook veiligheid en duurzaamheid beklemtonen anders rijden we onszelf hopeloos vast. Er is hiervoor nood aan een nieuw coöperatief ecosysteem dat de huidige toepassingen nog overstijgt. Dit platform stelt burgerschap centraal. Ook als verkeersdeelnemer heb je rechten en verantwoordelijkheden. Het vraagt aan bestuurders een engagement, maar stelt ze in staat om zonder moeite dagelijks de beste keuzes te maken.

Enkele belangrijke ingrediënten: om de beschaving ook op onze wegen te brengen moeten we voluit gaan voor 0 verkeersovertredingen. Zelfs voor de beste chauffeurs is dit niet altijd even gemakkelijk. Daarom moeten de bestuurders ondersteund worden bij het veilig rijden zodat zij gewaarschuwd worden nog voor ze een snelheidsovertreding begaan bijvoorbeeld. Daarnaast moeten de meest wenselijke routes getoond worden aan de bestuurder. Het gebruiksgemak van Waze kan hiervoor zeker een voorbeeld zijn. Om een aantrekkelijk product te krijgen moeten extra diensten, zoals zorgeloos parkeren en betalen deel uitmaken van het pakket. Gebruikers moeten zelf kunnen kiezen voor welke app, hardware, of dienstverlener ze kiezen. Een keurmerk kan kwaliteit bieden. Tot slot moet natuurlijk de privacy gegarandeerd worden en moet ten allen tijde duidelijk zijn wat de gebruiker van informatie deelt.

Hoe dit realiseren? Enkele ideeën.

Een mix van innovatie, samenwerking en beleid kunnen de huidige barrières voor een grootschalige doorbraak doorbreken. Maar om echt het verschil met andere regio's te kunnen maken is door nieuwe, doordachte, en creatieve stimuleringsmaatregelen en

regelgeving. We kunnen starten in bepaalde steden, in navolging van de lage emissiezones bijvoorbeeld. Daarnaast moet er zerotolerantie komen voor de vrijbuiters en de traditionele handhaving dient versterkt te worden. Volgende week maandag, 11 december, zal hier over deze thematiek ook een studiedag plaatsvinden. Als er nog mensen zijn die last minute willen inschrijven kunnen ze mij altijd bereiken.

Vision zero in 2030. Een jaar geleden dacht ik dat dit te vroeg was. Nu denk ik, gezien de recente doorbraken op het gebied van artificiële intelligentie, zelfrijdende wagens, 5G-netwerken, dat wel degelijk een reductie met een factor 50 van het aantal verkeersdoden mogelijk is. Elk beleidsniveau heeft hiervoor een cruciaal puzzelstuk in handen. De technologie is er. Met de nodige visie en daadkracht kan de verkeersveiligheid en de leefkwaliteit in Vlaanderen het komende decennium onherkenbaar verbeteren.

Dank u voor uw aandacht.

Applaus

GOUVERNEUR.- En hoe dat dan op lokaal niveau gebeurt, daar ga ik zo dadelijk burgemeester Vaganée voor aan het woord laten.

Guido Vaganée is burgemeester van de gemeente Bonheiden, 50 jaar, vader van 6 kinderen, en grootvader van 5 kleinkinderen. U kent hem allemaal, of u 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 districtsmanager 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 burgemeester Vaganée.

De heer VAGANÉE.- Dank u wel, gouverneur.

Beste raadsleden, beste genodigden,

Het is altijd eens tof, we komen mekaar nog eens tegen.

Ik ga het vandaag hebben over de Jommekes-aanpak van de gemeente Bonheiden. Wie heeft er hier kinderen? Want wij denken allemaal dat wij de baas zijn thuis, maar dat is absoluut niet waar. Uw kinderen zijn de baas thuis. Eigenlijk is dat de insteek van heel ons mobiliteitsplan in onze gemeente. Iedereen kent de boek 'Kinderen baas'. Daarom noemen wij dat bij ons: onze Jommekes-aanpak.

De vraag is: hoe krijgen wij kinderen op de weg? Natuurlijk moeten wij zorgen dat er eerst alle randvoorwaarden aan gekoppeld zijn. Het zou maar veel te ver leiden om dat helemaal uit te leggen, want de tijd is natuurlijk beperkt. Maar wat hebben wij gedaan? Wij hebben eerst gezorgd dat we maatregelen genomen hebben dat ons pendelverkeer genoeg doorstroming krijgt in onze gemeente op een veilige manier, waardoor dat de incentive om

de sluiptwegen te gebruiken voor een stuk weggaat. Dan hebben we gezegd: we gaan die teruggeven aan de fietsers. Wij hebben een volledige fietsstraat, een route, opgesteld. Het is een grensoverschrijdend initiatief. Ik weet dat het een heel moeilijk en gevaarlijk woord is, maar het gaat hier over verkeersveiligheid en mobiliteit. Wij hebben ook een Europees project ingediend waardoor dat wij de fietsstraatroutes niet enkel en alleen uitrollen bij ons in de gemeente, in Boortmeerbeek, Haacht, en Keerbergen, onze buurgemeenten, maar dat het ook ondertussen gebeurt in 7 andere Europese regio's. Dat is heel belangrijk, want we gaan een incentivesysteem uitrollen. Maar zolang je niet zorgt voor veilige routes heeft dat incentivesysteem ook geen zin. Integendeel, dan wordt het zelfs gevaarlijk als je de mensen gaat incentivieren op een onveilige route.

Wie daar graag wat meer uitleg over heeft: in juni is het fietscongres van Fietsberaad en VSV. Dat gaat deze keer door in Mechelen. Het is 2 dagen, en we starten met een excursiedag die doorgaat in Bonheiden. Dus als jullie graag eens komen kijken zijn jullie daar allemaal welkom.

Ik heb het gemakkelijk gemaakt. Ik heb even een filmpje van Agoria bovengehaald. Wij hebben met het systeem dat nu gaat uitgelegd worden ook de Agoria Smart City Award gewonnen. Dat is niet zo belangrijk op zich, wel als boodschap kan het tellen. Daarom is het ook ondertiteld in het Frans. Als u mijn Bonheidens niet zou verstaan is dat ineens opgelost.

De heer Vaganée toont het filmpje.

U ziet hier de slogan "fietsen is ook maar op je kont zitten". Dat is onze slogan van ons fietsbeleid. Een fietsbeleidsplan, misschien toch wel belangrijk voordat we tot heel dit systeem gekomen zijn, maar ook heel het fietsbeleidsplan waar dat de fietsstratennetwerken zijn op uitgerold, waaraan een heel participatietraject is voorafgegaan niet enkel met de inwoners, maar ook binnen de politiek. Ik ben daar toch een beetje fier over dat ons mobiliteitsplan en ons fietsbeleidsplan unaniem is goedgekeurd over alle partijgrenzen heen. Ik denk dat mobiliteit op zich wel een probleem is waarrond nog gemakkelijk wordt gepolariseerd. Dat is spijtig, want dat zorgt ervoor dat al die mobiliteitsschepenen alleen het werk nog maar moeilijker wordt gemaakt. Het is misschien ook ineens een oproep naar alle vertegenwoordigers van al die gemeenten om daar toch een beetje op toe te zien. Als we echt een stap vooruit willen zetten denk ik dat wij dat enkel kunnen als één front, oppositie en meerderheid samen.

"Fietsen is ook maar op je kont zitten" gaat om comfort. Hoe meer comfort wij kunnen geven, des te meer gaan we de mensen verleiden om op de fiets te komen, en dat is hetgeen dat wij doen met dit systeem. We gaan onze kinderen verleiden om de fiets te nemen. Wat gebeurt er als kinderen vijf keer zeggen: papa, ik ga wel met de fiets naar school, want ik wil mijn fietsdukaten verdienen om naar de kermis te gaan. We moeten eerlijk zijn, dan gaan we allemaal overstag en dan gaan we dat ook doen. Dat is hetgeen wat ook gebeurt bij ons.

Het is een heel eenvoudig systeem met heel veel transparantie. Elk kind apart kan zijn eigen score constant volgen, wat op zich heel motiverend is. Maar de mobiliteitsambtenaar van onze gemeente kan een volledig overzicht krijgen. We zijn gestart met dit systeem op

17 november 2016. We zijn dus iets meer dan 1 jaar bezig, en we zien dat onze kinderen tot op vandaag samen 130.000 km met de fiets hebben gereden. Ze hebben bijna 11.000 liter brandstof bespaard voor hun ouders. Zij hebben meer dan 25 ton CO₂-uitstoot voorkomen. En ook de gezondheid is zeker en vast belangrijk. De kinderen hebben ook meer dan 2,5 miljoen calorieën verbruikt.

Wij kunnen daar bij ons een totaalbeeld van krijgen. Dat is ook heel interessant. Want wij hebben ook onze burgemeesterconvenant ondertekend, en dat rapport helpt ons om te rapporteren naar Europa toe in functie van onze burgemeesterconvenant.

Om de privacy toch te waarborgen ga ik even surfen naar een van mijn kleindochters. Het is toegelaten. Ik heb het haar vanmorgen gevraagd. Hier hebben we een rapport dat elk kind apart krijgt. Zij heeft 234 km gefietst, en zij woont maar 700 m van de school. Maar we motiveren de kinderen echt wel van te gaan fietsen. Men kan dus per kind gaan zien hoeveel CO₂ men bespaart. Op zich is dat al interessant. Op de kalender kan je volledig gaan kijken wat de status is, wanneer het kind met de fiets naar school is gekomen. De 27^{ste} ben ik gaan opzoeken, want ik denk dat toen de papa haar naar school gebracht heeft. Ik zal hem dus even op het matje moeten roepen, want hij is niet met de fiets gegaan. Ik doe dat natuurlijk niet, maar u kan in ieder geval een volledig overzicht krijgen.

Het is een Amerikaans systeem. Wij hebben moeten rekenen op een firma uit het noorden van Nederland om dat bij ons te komen installeren. Dat is een beetje spijtig, want het is een heel eenvoudig systeem. Het werkt perfect. Tot nu toe is er nog nooit een interventie geweest. Het gebruik is heel eenvoudig. Het is wel heel straf, want in de Verenigde Staten monitort men heel dat systeem en de vakantieperiodes komen niet altijd overeen. Het gebeurt al eens dat onze mobiliteitsambtenaar telefoon krijgt uit de States om te vragen of er iets mis is met ons systeem, omdat zij geen tekst zien binnenkomen omdat het vakantie is. Het is dus een heel eenvoudig systeem met een hele eenvoudige rapportering, waar dat wij constant kunnen incentiveren. Wij kunnen klassen tegen mekaar gaan uitspelen. We kunnen scholen tegen mekaar gaan uitspelen. Het heeft nog gigantisch veel mogelijkheden. Op dit ogenblik kunnen ze dukaten verdienen. Onze Lana heeft 10 dukaten verdiend. Daar kan ze mee naar de kermis gaan. Dat is 10 EUR waard, maar de commerce blijft er een beetje inzitten, gouverneur. We hebben de foorkramers daarbij betrokken, en zij krijgen maar een halve EUR. Zij financieren eigenlijk heel dat systeem mee. Langs de ene kant motiveren wij ze om naar de lokale kermis te gaan, maar we vragen aan die ondernemers toch ook om een stuk mee te investeren.

Dat is een beetje het systeem. Voor de mensen die geïnteresseerd zijn wil ik achteraf uiteraard nog wat meer informatie geven.

Het is één van de systemen, want ondertussen hebben wij 7 Smart City-oplossingen die we in testfasen hebben en aan het uitrollen zijn. Ik ben ervan overtuigd dat voor kleine gemeenten die Smart City-oplossingen de zevenmijlslaarzen zijn. Maar een laars moet passen, want anders kan het pijn doen aan uw voeten. Dus het is heel belangrijk dat je de juiste laars kiest, en dan gaan we daar zeker en vast mee verder kunnen gaan.

Op dat vlak denk ik dat we ook als gemeente meer moeten gaan voorddenken in plaats van gaan nadenken. Onze gemeente moet voorddenken, moet dan naar de markt gaan, naar de ondernemers gaan met een vraag om de markt te laten spelen, zodat die eens kunnen nadenken. Zodoende dat ze uiteindelijk met een oplossing kunnen komen. Ik denk dat elke

gemeente dat meer moet gaan doen. De grootte speelt daar eigenlijk niet zo'n rol. Als dat gebeurd is, en er komt een oplossing, zou ik graag een werkwoord lanceren dat wij heel dikwijls gebruiken in onze gemeente: het werkwoord 'doenken'. U heeft daar misschien nog nooit van gehoord, maar als er dan een oplossing is moet je er niet enkel alleen aan denken, maar ook doen.

Dank u wel.

Applaus

GOUVERNEUR.- We zouden die cijfers moeten extrapoleren naar heel Vlaanderen of België. Er zou nogal gefietst worden. In elk geval, heel hartelijk dank, en vooral ook samen onthouden en 'doenken'. Dat komt straks ook nog wel een terug.

Dames en heren,
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. 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, doen dus, 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 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 klimaatogpunt 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 doen met 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 EUR 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 bijvoorbeeld waterstofcelvoertuigen en, zoals we sinds gisteren weten, -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 aanklappend 'equal playing level field', zo veel 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 en onduidelijkheid. In de tussentijd zijn brandstofefficiëntienormen, zoals die in veel delen van de wereld gelden, van even essentieel belang.

De jaren '20 van deze eeuw 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, dat zei ook de burgemeester, 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, of stimuleren die omschakeling naar lage, naar 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, zo snel mogelijk, 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, al zijn ze misschien nog niet scherp genoeg, 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 de 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 fietspaden en fietsostrades, maar liefst 2 tot 14 EUR 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.

De heer SPILLEMAECKERS.- Dank u wel, voor de mooie inleiding.

Goeie middag, iedereen.

Ik ben Yannick van Hakka, een Antwerpse start-up die een platform aanbiedt voor wegtransporteurs. Dat zijn transporteurs van containers in en rond de haven. De meeste van onze klanten zitten in Antwerpen, Rotterdam, en ook verder in Europa, maar voornamelijk in Antwerpen, in en rond de haven.

Het is eigenlijk een rituitwisselingsplatform waarin ze zelf ritten die ze te kort hebben, of teveel hebben op hun planning, kunnen publiceren op het platform. Zo kunnen ze die uitwisselen zodat ze efficiënter met hun planning kunnen omgaan.

Om dat allemaal een beetje te verduidelijken ga ik eerst een paar concepten uitleggen uit de transportsector. Als een transporteur een containeropdracht krijgt ziet dat er meestal zo uit (ik heb het op het scherm even uitgetekend). Van de expediteur krijgen ze een opdracht, bijvoorbeeld: ga voor mij een container lossen in de buurt van Valenciennes. Wat doet hij dan? Hij rijdt met zijn volle container naar Valenciennes. Daar gaat hij die leegmaken, en daarna moet die container terug in de haven zijn. Dus hij rijdt heel dat stuk terug leeg. In principe rijdt 50% van alle containers leeg rond. Dat is gigantisch veel.

Een andere soort opdracht die ze soms krijgen is een one way. Hiermee ga je niet moeten terugkomen naar de haven, maar ga je uw container ergens moeten afzetten in een depot in het land. Maar je moet nog altijd terug thuis geraken. Je moet altijd terug naar je startpunt geraken. Dus de helft van de ritten rij je leeg rond.

Wat gebeurt er heel vaak, en dat zijn inefficiënties in de markt? Er zijn grote bedrijven bij, er zijn ook kleine bedrijven bij, die hebben hun opdrachten, die rijden op en af. Bijvoorbeeld: ik heb een importcontainer naar Parijs. Ik ga met een volle container naar daar, en ik kom met een lege terug. Er is dan een andere, die heeft een exportcontainer, en die doet exact het tegenovergestelde. Als die met mekaar kunnen babbelen moet er maar 1 camion rijden, en de tweede moet zelfs niet vertrekken. Als ze die rit zouden publiceren op de Hakka market place, op ons platform, is er maar één die moet uitrijden, en ze kunnen de winst verdelen. Dat is super voor de transporteur: hij heeft meer winst en één van de twee moet maar de opdracht uitvoeren.

In wat resulteert dat? Op jaarbasis zijn dat ongeveer 120.000 ritten die worden uitgespaard. Dat komt neer op 7.500 ton CO₂ dat effectief vermeden wordt.

Wij hebben momenteel al 130 leden die op het platform zitten, die dagdagelijks ritten uitwisselen. Het gevolg is: meer winst voor hun. Wat goed is voor de transporteur, is goed echt voor iedereen. Als zij meer winst maken, wil dat zeggen dat er minder lege kilometers worden gereden, en dat er veel CO₂-reducties ontstaan.

Wij zijn IT'ers. Wij willen ook wel innovatieve dingen doen. Die rituitwisseling is een concept dat al lang bestaat, maar wij gaan een stapje verder gaan. Wij werken samen met

topplanners van de verschillende transportbedrijven om algoritmes te ontwikkelen, zodat die op basis van de data die ze publiceren op het platform automatisch berichtjes krijgen zoals: dat is een interessante rit voor u, u moet met die persoon gaan praten, bel daar eens naar, op die manier kunnen jullie samenwerken. Dat zijn al de dingen waar we mee bezig zijn. Nu moeten ze vaak heel de tijd mails in het oog houden, of op een bepaald scherm kijken of er iets interessants verschijnt, enz. Met die innovatieve toepassing gaat dit allemaal in het verleden liggen.

We gaan zelfs verder. We zijn koppelingen aan het bouwen met de planningsystemen van die transporteurs zelf. Doordat we hun planning kunnen uitlezen kunnen ze gewoon zeggen: hier is mijn planning, hier zijn allemaal lege kilometers voor mij. Die lege kilometers gaan in dat systeem, en het systeem kan uitlezen waar we kunnen helpen en op welke manier we bepaalde ritten kunnen oplossen. Zodoende moet je niet alles publiceren, maar je kan effectief wel de ritten vinden.

Dat is het concept.

Ik ga u nu iets meer uitleggen over Hakka. De Haka is de ceremoniële dans van de Maori, die tot op heden nog altijd door de Old Blacks, het rugbyteam, wordt uitgevoerd voor elke match om de tegenstander te intimideren. Wij hebben die naam gekozen omdat Hakka echt een communityplatform is. De transporteurs die erop zitten werken allemaal samen, en zijn echt wel fan van het platform. In de industrie is het heel belangrijk dat het een systeem is waar zij zelf achterstaan, anders werkt dat niet.

Vorige maand bijvoorbeeld, hebben wij nog een event gehad. In het Havenhuis hebben wij al onze klanten uitgenodigd. Die transporteurs komen allemaal af. Wij presenteren onze nieuwe toepassingen, want het is eigenlijk maar een deel van de toepassingen die wij lanceren - als u nog meer vragen hebt kan u mij daar achteraf over aanspreken. Wij doen allemaal voorstellen: die oplossing gaan we bouwen, zij geven er feedback op, zij geven ook andere ideeën van dingen waar ze echt nood aan hebben en echt willen oplossen. Alleen kost dat natuurlijk veel geld om dat te bekostigen, omdat de IT-kost heel groot is. Maar door allemaal samen te werken, met 130, kunnen ze dat wel allemaal realiseren.

Dit is een deel van de tripe. Dat zijn allemaal mensen waar we mee samenwerken. Dat zijn de transportfederatie, dat zijn grote transporteurs zelf, maar ook andere spelers binnen de industrie, dat zijn allemaal mensen die ons steunen en die allemaal achter het Hakka-concept staan.

Dit is een beetje wat wij doen. Als u nog vragen hebt kan u mij daar seffens over aanspreken.

Dank u.

GOUVERNEUR.- Mobiliteit, dat is beweging, dat is ... in beweging zijn. Ook op het vlak van mobiliteit - het is een open deur ondertussen - 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 gepioneerd, 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.

Nee, ik ben u vergeten. Ik ben te snel.

Gedeputeerde Lemmens, hoe kan dat nu? Dat staat hier in het groot en in het geel! U krijgt eigenlijk eerst het woord om het over de fietsostrades te hebben. Dat is natuurlijk de lapsus die te snel komt, maar ik zal dat van mij straks wel terug even kort samenvatten. Maar we gaan het eerst hebben, niet alleen over de ideale manier om vrachtwagens van de weg te halen, maar vooral ook mensen van de weg te halen.

U heb ik niet verder ingeleid. Het zou een beetje gek zijn dat hier gedeputeerde Lemmens zou voorstellen. Maar niettemin, u heeft nu het woord.

De heer LEMMENS.- gedeputeerde.- Dat was toch nog de perfecte inleiding, moet ik zeggen, gouverneur. Dank u wel.

We gaan het vandaag hebben over de provincie als fietsprovincies. Ik denk dat wij als provincie in ons mobiliteitsbeleid streven naar veilige, duurzame, maar ook innovatieve oplossingen voor allerlei mobiliteitsvraagstukken. Ik wil - en voor sommigen zal dat wat herhaling zijn, maar dat is op zich niet slecht - in deze presentatie een toelichting geven bij tal van deze oplossingen.

Een veilige fietsprovincie.

Het is hier al gezegd door de gouverneur, we moeten inzetten op veiligheid. Wij zijn dé fietsprovincies bij uitstek. Daar zijn we fier op. Elke dag zetten wij dan ook in op veiliger fietsverkeer. Wij zijn overtuigd dat, als we goede fietsinfrastructuur aanbieden, mensen daar ook gebruik van maken. Dat doen we inderdaad, gouverneur, in de eerste plaats door de aanleg van onze fietsostrades. De fietsostrades Antwerpen-Essen, en Antwerpen-Mechelen zijn bijna zo goed als 100% befietsbaar. We investeren toekomstgericht in de fietsostrade Antwerpen-Lier, waar we volgend jaar mee starten. En ook in de Kempen starten we volgend jaar met de aanleg van de fietsostrade Herentals-Balen.

Collega's, de fietsostrades zijn uitgegroeid tot een ongelooflijk positief fietsverhaal. Wij meten op bepaalde dagen 6.000 gebruikers per dag. Dat is enorm. Dat bevestigt ons nog

eens in het gegeven dat we moeten blijven investeren in die goede en veilige fietsinfrastructuur.

U ziet hier een fietsostrade. Wat gaan we nu doen? We gaan die nu 4 m breed maken. Vroeger waren die 3 m breed, in het begin. Maar natuurlijk door de opkomst van bijvoorbeeld de elektrische fiets wordt daar meer en meer gebruik van gemaakt. We gaan die dus breder maken naar 4 m. We zullen die fietsostrades ook moeten voorzien van witte markeringen aan de buitenzijde, zodanig dat ook de zichtbaarheid voor de fietsers verbetert. We gaan ook een uniforme signalisatie uitrollen zodanig dat de fietsers hun weg vinden van en naar de verschillende fietsostrades: de F1, F2, F3, ..., zal de norm worden toekomstgericht. Ook geen paaltjes, het moet obstakelvrij zijn. Dat is enorm belangrijk voor de veiligheid van de gebruikers.

Collega's, het is hier al gezegd, de tragische ongevallen die gebeurd zijn. We moeten dus ook bepaalde infrastructuur aanleggen om de veiligheid te bewaren, toekomstgericht. Dan zullen wij fietsbruggen moeten aanleggen. We zullen fietstunnels moeten aanleggen, zo weinig mogelijk kruisingen. Aan het station van Berchem gaan we een fietsbrug aanleggen omdat daar 6.000 fietsers per dag passeren. 6000 fietsers die nu voor een licht staan te wachten, als ze al staan te wachten, want sommigen rijden gewoon over. Dat is natuurlijk levensgevaarlijk. Vandaar dat we daar die fietsbrug bouwen. We zullen die begin volgend jaar kunnen infietsen. Zo zullen we ook toekomstgericht op verschillende plekken nog de nodige kunstwerken moeten aanbrengen.

Verkeerseducatie.

Ook dat doen we vanuit de provincie. Ik denk dat dit enorm belangrijk is. Label 10 op 10 is een belangrijke investering van onze provincie. Wat doen we daar? Verkeerseducatie, begeleiding voor basisscholen. Maar belangrijk is daar ook dat dit een systeem van 'train de trainer' is. Wij gaan met de scholen op het terrein, maar belangrijk nog: de leerlingen, de leerkrachten gaan op de baan. Het is dus niet zo dat we nog op een verkeersparcours blijven waar het allemaal veilig is. Nee, nee, de kinderen moeten op de baan gaan. Dat is enorm belangrijk. Ook de ouders betrekken we hierbij. Burgemeester, u weet hoe belangrijk het is om de ouders erbij te betrekken, want de ouders zijn zelf soms de oorzaak van het probleem door hun kinderen absoluut aan de schoolpoort te willen afzetten. Dus zeggen wij: ouders, u moet uw kinderen met de fiets brengen. En die dukaten, die gaan we meenemen in onze opleidingen.

500 van de 900 basisscholen van onze provincie zijn al ingegaan op ons aanbod. Dat is enorm goed gevolgd.

Een duurzame provincie.

Naast veiligheid moeten wij inzetten op duurzaamheid in ons mobiliteitsbeleid. Wat doen wij? Wij steunen bedrijven waar wij mobiscans aanbieden. Wij stellen vast dat in bedrijven nog altijd heel veel mensen met de wagen naar het werk komen. Wij gaan op zoek naar het mobiliteitsprofiel. Wij gaan bekijken waar de werknemers allemaal wonen. We trekken die cirkels, 5, 10, 15 km, en vragen waar de werknemers wonen op afstand van het bedrijf. We gaan dan op zoek hoe die mensen daar werken: volgens een vast uurrooster, continu ploegensysteem, of dergelijke meer. We brengen dat in kaart, en we gaan dan ook nog eens

bekijken hoe die mensen naar het werk komen. Dan brengen we ook nog eens kaart met wat het bereikbaarheidsprofiel is. Zijn daar in de omgeving van de werkplaats stations van de NMBS? Komt daar een bus? Komt daar een tram? Zijn daar de nodige fietsinfrastructuren die naar het werk leiden? Dat brengen wij ook allemaal in kaart. Wij gaan ook nog eens kijken wat de frequentie is om daar te geraken via het openbaar vervoer bijvoorbeeld.

Als we dat allemaal bijeen leggen, geven wij aanbevelingen op maat die belangrijk zijn. Want voor een werknemer kan het soms een heel klein iets zijn om van de wagen naar de fiets te stappen. Dat kan bijvoorbeeld zijn dat er geen plek is op de firma om zich om te kleden, dat de fiets niet goed kan gestald worden, of misschien heeft hij zelfs geen fiets en moeten we naar een leaseverhaal met fietsen in het bedrijf. En dan is er het pendelfonds. Via het pendelfonds kunnen al die middelen voorzien worden. Zij kunnen dus bij dat fonds een dossier indienen, en daar helpen wij hen bij. Dit zijn bijvoorbeeld een heleboel firma's die gebruik hebben gemaakt van die mobiscan, die niet vrijblijvend is. Die mobiscan wil zeggen: u doet er aan mee, en u moet er gevolg aan geven. Zo trachten wij de Vlaamse cijfers op zijn kop te krijgen. Wat wil ik daar mee zeggen? 30% van de mensen in Vlaanderen komen op een duurzame manier naar het werk. 70% komt nog altijd met de wagen. Wij hebben als provincie Antwerpen zelf ook het voorbeeld gegeven door te zeggen: in ons provinciebedrijf hebben wij voorzien dat 70% van onze werknemers op een duurzame manier komen. Dus ik denk dat dit ook moet kunnen in al die andere bedrijven. In alle geval, griffier, wij zijn er trots op dat we dit hebben kunnen realiseren.

De impact op de gezondheid.

Het is hier al gezegd door de gouverneur, maar VITO, de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek, heeft berekend dat wanneer wij 1 EUR investeren in de fietsostrades dat 2 tot 14 EUR aan gezondheidsvoordelen oplevert. Dus de uitgespaarde gezondheidskost is natuurlijk progressief afhankelijk van hoeveel mensen de fiets verkiezen boven de auto. VITO heeft in haar onderzoek rekening gehouden met de impact op kortere files, minder geluidsoverlast, reductie van CO₂, de kans op ongevallen, en de impact van meer lichamelijke activiteit. Dat zijn cijfers waar je mee kan uitpakken. Als je ziet dat we 1 EUR uitgeven, en we kunnen die 14 keer terugverdienen in het kader van de gezondheid, dan is dat toch een fantastisch mooi verhaal.

Een innovatieve provincie.

Het is natuurlijk logisch. Innovatief moet je zijn. Wij moeten nieuwe producten ontwikkelen, en dat doen we ook als provincie. Wij gaan hier het voorbeeld van geven: onze fietsbarometer.

Onze provinciale fietsbarometer, dames en heren, beste collega's, is een unieke tool in Europa en verder. De fietsbarometer bundelt de staat van de bovenlokale fietspaden, fietstellingen, studie met meetfietsen in samenwerking met de Fietsersbond, en de ongevallencijfers. Dat kan u allemaal zien. Wij tellen in onze provincie, met 22 permanente telpunten en 127 tijdelijke tellers. Wij brengen dus die ganse fietsbewegingen binnen onze provincie in kaart. Dat laat ons toe om het fietspotentieel in te schatten en gerichter te gaan investeren op plaatsen waar onze fietsinfrastructuur het meest zal gebruikt worden. Want dat is belangrijk. Meten is weten! Wij zeggen al jaren dat er meer wordt gefietst, maar niemand heeft daar gegevens van. Wel, wij hebben de nultelling vanaf 2015, en wij zullen daar verder op kunnen bouwen.

In samenwerking met de Fietsersbond, fietsen we het BFF af met de meetfiets, en zo kennen we de staat van de fietspaden, de breedte, het trilcomfort. Eind 2017 hebben we al 3.000 van de 4.000 km. van de bovenlokale fietspaden afgefietst en geanalyseerd. Die rapporten worden aan elk college - gemeentecollege, districtscollege voor de stad Antwerpen - medegedeeld en daar worden aanbevelingen mee besproken. Intussen hebben we al 30 van die colleges bezocht, en in 2018 zullen we de laatste 1.000 km met de meetfiets gaan affietsen.

Van 2019 starten we dan opnieuw om 0 metingen te kunnen hebben.

We hebben dan nog de grote fietsenquête. Die is afgerond op 1 oktober 2017 met meer dan 6.000 deelnemers. Ook daar zijn we fier op, en die gegevens verwerken we nu. Begin 2018 zullen we daar meer over kunnen vertellen.

Maar er is meer. Begin deze week hebben wij de provinciale fietsbarometer ook online gezet. U moet daar zeker eens naartoe gaan. Alle gegevens waar ik daarjuist over sprak staan nu online. Ik denk dat dit ook uniek is. Het platform is toegankelijk voor iedereen. Overheden, scholen, bedrijven, de individuele fietser kunnen allemaal eens gaan kijken waar er problemen zijn op een fietspad, waar er ongevallen zijn gebeurd, wat het trilcomfort is, en dergelijke meer. U kan dat allemaal gaan bekijken. Dit is uniek in Europa.

Mevrouw de gouverneur, collega's, ik denk dat ik hier mag afsluiten en dat we mogen zeggen dat we als provincie Antwerpen een mobiliteitslaboratorium zijn, en daar zijn we heel fier op.

Ik dank u.

Applaus

GOUVERNEUR.- Bijzonder hartelijk dank, gedeputeerde Lemmens.

Misschien om u even terug in de structuur te brengen. Het eerste stuk ging over zero slachtoffers, het tweede ging over zero emissie waar dit ook perfect in past. Ik denk dat als we dit nu weer extrapoleren naar Vlaanderen, naar België, en we kunnen ook daar die switch maken tussen 30-70%, en van die 30% die nu in Vlaanderen duurzaam gaan naar 70% gaan zoals in provincie Antwerpen, maken we een megasprong.

Terug even naar innovatie. Ik heb al een aantal voorbeelden gegeven. Ik was aan de truck platooning, u kan dat nog nalezen als het te snel ging. Maar in elk geval een aantal andere voorstellen nog en gelijkaardig concept als die truck platooning, maar dan toegepast op de scheepvaart 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. U had het begrepen. We zitten trouwens nu in het luikje van innovatie, maar het loopt allemaal wel door elkaar, want ook in de andere presentatie heeft u al heel veel over innovatie gehoord.

In 2019 openen op de Ring tussen Borgerhout en Deurne én op een stuk E313 in Ranst 'autonome snelwegen', waar dus een pilootproject met autonome voertuigen zal kunnen werken. 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 7^{de} 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'. En alleen al de keuze van de titel is cruciaal. 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 owns the data?

Wie is/wie zijn eigenaar van alle data die bijvoorbeeld worden verzameld via onze geconnecteerde, zelfrijdende wagens of fietsen? 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 u heeft het woord.

De heer PASSCHIER.- Goedemiddag. Aan mij de schone taak om u mee te nemen in mijn wereld van mobiliteit. De wereld van mobiliteit van RMC, waarbij we zoals de gouverneur al aangaf op een integrale manier naar mobiliteit proberen te kijken, met de klant als uitgangspunt.

U heeft van de voorgaande sprekers al veel dingen gehoord over zelfrijdende voertuigen. U heeft gehoord over fietsen. U heeft gehoord over openbaar vervoer. Waar ik het graag

met u over wil hebben is over hoe we al die zaken bij elkaar brengen, om uiteindelijk de klant, de gebruiker, in zijn mobiliteitsbehoeften te voorzien.

Ik zal eerst een klein stukje achtergrond bij RMC schetsen. RMC is een bedrijf dat ooit is opgericht door twee moederbedrijven, zijnde de RET en de RTC. De RET is het openbaar vervoerbedrijf van de regio Groot-Rotterdam, en de RTC is de taxicentrale. Openbaar vervoer en taxivervoer zijn daar bij elkaar gekomen, waarbij RMC de taak en de rol heeft gekregen van mobiliteitsregisseur. Zij is de regie gaan voeren over alle kleinschalige vormen van personenvervoer die die twee bedrijven boden. Uiteindelijk is het onze doelstelling vanuit mobiliteitsregisseur door te groeien naar, zoals wij dat noemen, MaaS-operator, operator van een Mobility as a Service systeem.

Onze filosofie daarbij heel erg duidelijk: mobiliteit is vrijheid. Wij kijken daarbij naar onze klanten. Onze klanten die zijn over het algemeen, een groot deel van onze dienstverlening, mensen met een mobiliteitsbeperking, mensen voor wie mobiliteit en verplaatsen niet vanzelfsprekend is. We proberen de stad en onze omgeving bereikbaar te maken voor iedereen, voor mensen met een handicap, voor ouderen, voor gezinnen met kinderen. We doen dat ook met alle mogelijke manieren van mobiliteit die we die mensen kunnen bieden. We zetten niet onze eigen systemen, of onze eigen voertuigen voorop, maar we zetten de vraag die de klant heeft om een verplaatsing te realiseren voorop en we kijken hoe we dat op de beste manier kunnen doen. Als we daar een goede invulling aan kunnen geven, als we mensen de mogelijkheid kunnen geven om zich te verplaatsen en om daar te gaan waar ze naartoe willen, dan hebben wij het gevoel dat we mensen vrijheid geven. Zeker voor mensen die een mobiliteitsbeperking hebben geven we ze een heel groot deel van hun vrijheid terug.

Dat gezegd hebbende ga ik u verder meenemen in wat MaaS, of wat Mobility as a Service is.

Ik heb hier een model dat wij daar vaak voor gebruiken. Ik snap dat het wat lastig te lezen is, en het is een beetje complex, maar ik zal proberen om u op een eenvoudige manier door de te grote lijnen mee te nemen.

Wat u aan de linkerkant ziet is de klant. De klant geeft aan ons aan wat zijn mobiliteitsbehoefte is. De klant wil kunnen communiceren, die wil kunnen zeggen: ik wil vandaag graag op dit tijdstip naar Antwerpen Centrum, of ik wil naar Brussel, of ik wil naar mijn werk. Daar volgen twee stromen uit. Enerzijds zit daar aan de bovenkant het plannen, monitoren en aansturen van zo'n reis, waarbij wij zeggen dat wij de klant eigenlijk alle moeilijke dingen die daarbij komen kijken ontnemen. U geeft aan ons aan waar u naartoe wil, en wij regelen dat voor u. Wij plannen het, wij zorgen dat we de juiste voertuigen op de juiste momenten voor u klaar hebben staan, dat u kunt instappen. En we zorgen ook dat gaandeweg uw reis we in de gaten houden of het allemaal wel goed gaat. Hebben we u aanbevolen om met de trein te gaan, maar heeft uw trein vertraging zodat u uw aansluiting niet haalt, dan hoeft u niet na te denken hoe u dan wel op uw bestemming komt. Dat doen wij voor u, en we regelen dat voor u.

Aan de onderkant ziet u de hele transactiestroom die daarbij komt kijken. Dat zit in het stuk van hoe betaal ik mijn reis? Hoe laat ik onderweg zien dat ik in dat voertuig mag zitten, of dat ik van die fiets gebruik mag maken? En hoe wordt uiteindelijk de vervoerder betaald?

Helemaal aan de rechterkant ziet de daadwerkelijke vervoerspartij. Wij hebben dat even geframed, eigenlijk allemaal in het kader van openbaar vervoer. Heel traditioneel wordt er gedacht als openbaar vervoer: dat is tram, trein, metro, bus. Als wij ernaar kijken zien wij ook taxi en deeltaxi als openbaar vervoerssysteem, en dan zien wij ook deelauto's en deelfietsen als openbaar vervoerssysteem. Feitelijk gezien is voor ons alles dat niet eigendom is van iemand privé, maar ter beschikking staat aan een meerderheid van personen om zich te verplaatsen, openbaar vervoer. Dat kunnen monitoren, en daar kunnen we regie op uitvoeren voor onze klanten.

Het is een heel conceptueel verhaal, en ik snap dat het af en toe wat lastig is, maar ik ga proberen om nu te laten hoe wij dat onder andere in de praktijk toepassen.

Mobility as a Service zet uiteindelijk de klant en de klantbehoeften centraal.

Ik heb hier als inleiding een kort filmpje. Daarin laten wij zien hoe wij onder andere ons digitaal app-platform inzetten om klanten met een mobiliteitsbeperking te voorzien van hun mobiliteit.

Het filmpje wordt getoond.

Dit geeft een korte impressie van hoe wij een app inzetten in ons vervoerssysteem zoals wij dat onder andere in Rotterdam uitvoeren, waarbij wij aanvullend openbaar vervoer bieden met een deeltaxisysteem voor ouderen en gehandicapten. We gebruiken daarbij nog veel meer platformen. Ik heb hier een klein overzicht waarbij het belangrijkste wat u hiervan mee moet nemen is dat we een geheel geïntegreerde aanpak hebben waarbij we een aantal zaken vooropstellen met die klantencentrale. Dat is dat we het voor onze klanten zo gemakkelijk mogelijk willen maken om met ons in contact te treden enerzijds, dat we rekening willen houden met hun persoonlijke wensen en profielen, en dat we ze tegelijkertijd heel goed willen informeren over wat ze van ons kunnen verwachten. Mensen kunnen precies zien waar het voertuig zich bevindt, hoe laat ze worden opgehaald, wat er met ze gaat gebeuren, welke tussenstops er onderweg nog zullen worden gemaakt, en hoe laat ze op bestemming zijn. Mensen kunnen op die app de chauffeurs ook een rating geven, zodat we ook weten hoe tevreden ze zijn. Mensen kunnen met dit systeem ook zo'n busje oproepen dat ze binnen een kwartier komt ophalen. Bij ons in Nederland is het heel gebruikelijk dat dergelijke mobiliteitssystemen voor gebruikers een vooraanmeldtijd kennen van een uur of meer. Wij hebben dat teruggebracht naar maximaal een kwartier. Daarmee maken we het voor de klanten die er gebruik van maken zoveel makkelijker in het gebruik, en zo veel meer toepasbaar in hun dagelijks leven, dat sinds we dat gedaan hebben we een toename van het aantal ritten hebben gezien van 15%. Dat was voor ons op dat moment niet zo prettig omdat we in een contract zaten waarbij we 1 bedrag kregen onafhankelijk van hoeveel mensen we vervoerden, maar het was voor ons wel een heel belangrijk signaal dat we hiermee iets te pakken hadden wat die gebruiker ontzettend belangrijk vindt.

Hier ziet u een systeem dat zich nog redelijk richt op een gebruiker, zoals wij die kennen, met een handicap, de ouderen. Maar we zijn dit aan het transformeren naar een platform waarbij we dit voor een veel breder publiek in kunnen zetten. Ik heb hier al een klein voorbeeld van. U ziet hoe we een integratie maken tussen openbaar vervoer en

taxisystemen, gebruikers op basis van hun persoonlijke profiel een advies geven, en vervolgens het ook voor ze regelen. Iemand die bij ons bekend staat als 'ik kan maximaal 300 meter lopen' kunnen wij op het moment dat zij een herkomst- en bestemmingsadres geven adviseren: "U kunt deze reis, of een deel van deze reis gemakkelijk met het openbaar vervoer maken. U kunt namelijk dichtbij instappen, dichtbij uitstappen." Maar we kunnen ook zeggen: "Maakt u nu het eerste deel van de reis met het openbaar vervoer, dan stapt u op dat metrostation uit, daar pikken wij u op met een busjes en brengen wij het laatste stuk." Niet alleen dat doen we, maar begeleiden ze, zoals u op de rechterkant kunt zien, mensen ook door die hele reis heen. Waar is dat station? Welke lijn moet ik hebben? Waar stap ik in? Waar stap ik uit? En we faciliteren dit ook nog eens door iemand 1 pas te geven waarmee die zowel het openbaar vervoer in kan, als gebruik te maken van ons systeem. Bij de testen die we hiermee hebben gedaan hebben we gezien dat de gebruikers 40% meer gebruik zijn gaan maken van het reguliere openbare vervoer.

Onze vervolgstap met dit systeem is dat we er ook deelauto's en deelfietsen in kwijt kunnen. En dan bieden we het ook aan een veel breder publiek aan. Op die manier kunnen we mensen dus een alternatief bieden voor het gebruik van de eigen auto, waarbij we ze in 1 keer ontzorgen en van alle mogelijke mobiliteitsmiddelen die ter beschikking staan ze steeds het beste voorstel doen. Daarmee zijn we ervan overtuigd dat we, in combinatie wellicht in de toekomst met zelfrijdend vervoer, in combinatie met alle andere ontwikkelingen die er plaatsvinden, de klant uiteindelijk op de best mogelijke manier zijn mobiliteit kunnen geven en daarmee de vrijheid.

Dank u wel.

Applaus

GOUVERNEUR.- 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 routepanning is zijn core business. Hij zal spreken over het belang van Big Data.

De heer MICHIELS.- Iedereen hoort vandaag over Big Data, en in één woord wordt daar vaak bij gezegd dat die data dan ook open moet zijn, en dat daar dan kleine bedrijfjes als vliegen op een pot confituur afkomen die daar fantastische dingen mee doen. Wel, wij zijn één van die kleine vliegen die daar inderdaad op afkomen.

Ik licht u graag ons verhaal toe. Wij zijn vertrokken vanuit een idee dat er een bepaald probleem is dat we willen oplossen. En dat probleem is dat wij vinden dat heel wat informatie over afgesloten wegen en omleidingen onvoldoende wordt gedigitaliseerd.

Als een weg wordt afgesloten voor werken of een evenement, hoe gaat u daar dan over communiceren? Doet u dat zoals dat altijd gebeurde: met papiertjes in de bus, en een bord langs de weg? Wij denken dat dit van de vorige eeuw is, zoals ringmappen, diskettes en dassen. Over die dassen kunnen we uiteraard nog discussiëren, maar over die andere twee helemaal niet.

Negen op de tien automobilisten hebben vandaag een navigatiesysteem, en alsmaar meer mensen rijden rond met Waze en andere real time toepassingen op hun smartphone. Dat is een realiteit. We moeten daar een oplossing voor vinden om die werken en die evenementen en die omleidingen in die toestellen te krijgen, en daar zijn wij exact mee bezig.

De online publicatie assistent, zoals wij dat noemen, maakt een digitale kaart van je afsluiting en je omleiding op een heel eenvoudige manier. De basis die we daarvoor gebruiken is 'Open Street Map'. Dat is het big data verhaal, en het open data verhaal. 'Open Street Map' is een digitale kaart van de hele wereld die door gebruikers zelf wordt opgebouwd en onderhouden. Het is het soort van Wikipedia van de cartografie. Het heeft in recente evolutie op een tiental jaren tijd een enorme evolutie gekend met miljoenen mensen die dagdagelijks die kaart onderhouden en up to date houden. Je kan vandaag geen nauwkeuriger fietskaart vinden dan Open Street Map. Het is een missie voor veel mensen om daarmee bezig te zijn, om die mapping te doen.

Wij gebruiken die Open Street Map als basis voor onze toepassing. Wij leveren een editor aan de mensen die met ons willen samenwerken. Dat kunnen steden of gemeenten zijn, maar dat kunnen ook aannemers zijn van werken, of Pidpa. Zij die weten waar en wanneer wordt gewerkt, of een evenement willen organiseren, gaan die kaart aanpassen om de nieuwe verkeerstoestand duidelijk te maken. Ze kunnen die ook testen om te zien of de omleiding klopt. Ze kunnen die omleiding trouwens ook zelf berekenen. Je hoeft die niet in te klikken, vandaar het grote voorbeeld van de routeplanner. Ons bedrijf publiceert die kaart dan online op een website, zodoende dat die ook voor het grote publiek zichtbaar is, en dat mensen ook zien hoe ze nog van A naar B geraken. We kunnen ze via de sociale media met links ook communiceren, of we mailen ze door naar een mailinglist. Bovendien kunnen we dat ook integreren in de website of app van een stad of een gemeente, en we kunnen er ook voor zorgen dat die informatie in GIPOD terechtkomt. U kent allemaal de verplichting van de steden en gemeenten om alle werken en evenementen erin te krijgen. Dat is een hele opgave, en wij denken dat het alleen kan als er eenvoudige tools voorhanden zijn die de aanvrager zelf kan hanteren om die informatie te gaan coderen. Het is vanuit onze toepassing heel makkelijk om GIPOD te creëren. Het is omgekeerd veel moeilijker om vanuit GIPOD bruikbare verkeersinformatie te maken, want - en dat is dan het echte innovatieve aan heel het idee - wij gaan die informatie ook in een Europees gestandaardiseerd formaat communiceren aan Google, aan Waze, aan Tom Tom, aan Here, aan Touring, aan iedereen die apps heeft als opnieuw open data. Omdat we er in geloven dat het de enige manier is om die data te verspreiden, en om iedereen de kans te geven om innovatieve toepassingen te gaan bouwen bovenop dat soort van publiek beschikbare gegevens. Bovendien kunnen wij dat ook communiceren aan de Lijn om er dan voor te zorgen dat de omleidingen tijdig netjes worden georganiseerd.

Omdat wij vandaag merken dat in heel wat handelskernen, en steden en gemeenten de discussie over de bereikbaarheid van handelszaken bij werken en evenementen een heel

groot probleem is, hebben wij speciaal daarvoor een hele kleine eenvoudige functie voorzien zodoende dat die mensen hun bestemming al kunnen invullen van hun handelszaak. Dan kunnen ze een link nemen en die op hun eigen website zetten. Klinkt de klant op die link dan komt die automatisch, de bestemming al ingevuld, op onze website terecht. Men klikt nog één keer op de kaart waar je vandaan komt en je krijgt de beste route die je naar de handelszaak brengt.

Een demo daarvan staat op onze website. U kan altijd bij ons ook een demo vragen.

Uiteindelijk zien we dat geïntegreerd in uw digitale loketten. Heel wat steden en gemeenten zijn daarmee bezig. De aanvraag, inname openbaar domein, kan perfect worden uitgebreid met ons systeem. De aanvragen zelf doet de edit. U hoeft dat zelf niet te doen. U als provincie test en keurt goed, of keurt niet goed. Wij zorgen ervoor dat het gepubliceerd wordt.

De businesscase voor ons is: de veroorzaker van de hinder betaalt er ook voor. Het is diegene die de aanvraag doet die ook betaalt voor de inname openbaar domein, die ook betaalt voor die dienst. Als uw hele stad, of hele regio erin slaagt om al zijn werken en evenementen op die manier gedigitaliseerd te krijgen kan je bijvoorbeeld bij Waze daar een data for data contract voor krijgen. Dat wil zeggen dat jullie dan data van Waze krijgen over de actuele verkeersafwikkeling en incidenten in ruil voor die data die jullie hen geven. Dat is ook een model waar we echt in geloven, dat soort van samenwerkingsmodellen tussen bedrijven, tussen bedrijven en overheden, om tot betere diensten te komen.

Je kan onze toepassing gaan gebruiken bij werken, bij evenementen, maar ook bij herinrichting. Een heel bekende case waar onze toepassing op heeft gedraaid is het circulatieplan in Gent. Het was begonnen als een heel klein nevenprojectje, en uiteindelijk hebben 127.000 individuele mensen op die toepassing gekeken: hoe kan ik mij morgen verplaatsen van A naar B als dat circulatieplan zal aangepast zijn. Het is echt een vorm van een mediacampagne, gebruik makend van onze tool.

Dank u wel.

Applaus

GOUVERNEUR.- 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 verkeersmanagement-systemen voor drones.

Zijn bedrijf, Unifly, kon rekenen op de stevige steun van investeringsfondsen 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.

De heer KEGELAERS.- Mevrouw de gouverneur, waarde raadsleden,

Ik begin graag mijn presentatie met één vraag. Wie heeft er nog nooit in een vliegtuig gezeten?

Iedereen heeft al eens in een vliegtuig gezeten. Bedenk dan heel goed wat je aan het doen bent. U gaat in een metalen doos zitten, vrijwillig. Je maakt je vast. Die metalen doos gaat dicht. En die metalen doos wordt dan met veel geweld de lucht in gegooid. Daar zitten we dan, met zijn allen, bij te wezen in onze metalen doos op 10.000 meter hoogte. Dat is geen normale bezigheid.

Als u daarover nadenkt is het iets wat enkel gekken doen, of mensen die heel veel vertrouwen hebben in het feit dat het allemaal goed komt. En inderdaad, de luchtvaart is een heel veilige activiteit, omdat het een activiteit is die heel goed geregeld is. Er zijn heel goede wetten, een heel goed kader, dat maakt dat de mensen die in de luchtvaart werken weten waar ze mogen vliegen, onder welke conditie ze mogen vliegen, en daarin heel goed opgeleid zijn. Dus het luchtruim zoals we het vandaag kennen is heel veilige plaats om te vertoeven.

Dan komen er ineens drones. Er zijn heel veel drones, en ze worden meestal gevlogen door mensen die nauwelijks iets van luchtvaart kennen, en die meer en meer in de weg zitten van de bemande luchtvaart. Er is dus een veiligheidsprobleem. Dat is iets wat ons bedrijf doet: proberen de veiligheidsproblematiek en de problematieken op te lossen die te maken hebben met het introduceren van drones.

We staan aan het begin van een dronificatie van onze samenleving. Er zijn heel veel toepassingen met drones te bedenken, zowel voor bedrijven als voor gemeenten. Inspectie van infrastructuur is een heel grote marktsector vandaag: gebouwen, bruggen, parken met zonnecellen, windmolens, enz. inspecteren met drones kan sneller, beter, efficiënter, goedkoper met drones dan dat je het met mensen zou doen. Landbouw is een heel groeiende sector. Zeker in plaatsen met grote landbouwgronden kan je grote rendementsstijgingen krijgen door de inspectie van je landbouwgronden te doen met drones. Safety is een heel groot marktsegment. Brandweer kan drones gebruiken om te zien of de rook die gegenereerd wordt door de brand niet toxisch is. Verkeersanalyses kunnen gebeuren, of de ordehandhaving, crowdcontrole, het zoeken van vermiste personen, en ook bewakingsopdrachten kunnen sneller en permanent gebeuren met drones. Verzekeringsmaatschappijen zijn zeer grote vragende partijen om te werken met drones om ongevalanalyses te kunnen uitvoeren. Er zijn nogal wat experimenten links en rechts voor het doen van transport van goederen. Daarbij denken we aan de DHL's van deze wereld, de FedEx'sen, de Amazon's, ook onze familie van bpost is eraan bezig. En dan het transport van personen. We moeten denken aan een luchttaxi zonder chauffeur van Uber. Dat lijkt sciencefiction, maar die experimenten zijn bezig. Het eerste experiment met luchttaxi's is gebeurd dit jaar in Dubai. Ik kan u zo de namen noemen van een aantal grote bedrijven die daar heel actief mee bezig zijn.

Waarom houden wij ons bezig met die dronificatie? Het is een gigantisch potentieel. In 2030 zegt men dat er 117.000 miljard omzet per jaar kan gegenereerd worden in de wereld door middel van drones. Men verwacht dat er in Europa in 2035 - en dat zijn niet

mijn cijfers, dat zijn de cijfers van een Europese studie - 7 miljoen recreatieve drones zullen rondvliegen, waarvan 400.000 drones professioneel. Om dat getal even te kaderen: weet er iemand hoeveel commerciële vliegtuigen er in heel de wereld rondvliegen? Dat zijn er 25.000, en we spreken van 400.000 commerciële drones en 7 miljoen recreatieve drones enkel in Europa.

Dat gigantisch commercieel potentieel kan bijdragen tot een grote economische groei. Daarom is er een Europees initiatief dat heet 'de U-space'. Europa is op dit ogenblik aan het schrijven aan een Europees wettelijk kader dat deze activiteiten allemaal zal mogelijk maken. Die wetgeving zou moeten gestemd worden in juni van volgend jaar.

Er zijn nogal wat technologie researchprogramma's, en daar zijn we heel nauw bij betrokken, van: hoe ga je ervoor zorgen dat drones op een heel veilige manier kunnen geïntegreerd worden in de samenleving? Dan krijgt je dit. "Help, mijn gemeente wordt een luchthaven." Want vandaag de dag moeten gemeenten alleen maar rekening houden met het verkeer op de grond, maar heel binnenkort - en daar staan we echt niet zo ver meer van af - gaan er laag bij de gebouwen, op nauwelijks 100 à 150 meter hoogte vele dingen rondvliegen boven de gemeente. Daar ga je heel veel vragen rond stellen. Wat met de privacy? Wat met het milieu? U moet zich voorstellen dat honderden drones die boven de stad vliegen heel wat lawaai met zich meebrengen. In verband met de veiligheid: willen we wel dat die drones overal zomaar rondvliegen? Waarschijnlijk niet. Dus wat verwachten we dat er gaat komen? Dat elke gemeente een reglement maakt om te bepalen wie er mag vliegen, waar er niet mag gevolgen worden, en de voorwaarden. Ik moet zeggen dat de actualiteit mijn presentatie heeft ingehaald. Ik heb vernomen dat de stad Gent vanaf vandaag eist dat als er iemand wil vliegen met een drone in Gent hij een maand op voorhand een aanvraag moet doen om te mogen vliegen. Dat zal een rem geven op de ontwikkeling van die dronese sector.

Wat willen we zeggen bij het gemeentereglement? Waar wil ik niet dat de drones vliegen? Waar vliegen de drones? Je wil dat wel weten. Wie vliegt er? En idealiter wil ik wel dat de vluchten gemeld worden. Daar hebben wij een oplossing voor. Wij zijn een softwarebedrijf. Wij hebben een platform ontworpen dat enerzijds gekoppeld is aan de databases van de bemande luchtvaart, aan geografische databases. Anderzijds koppelen wij ons aan drones, zodanig dat wij kunnen weten waar de drones zijn, en wij hebben dan toepassingen zowel voor de dronegebruiker als voor de gemeenten en overheden om met die data te handelen. Hoe ziet dat er uit? Ik laat u een aantal voorbeelden zien van dingen die we geïmplementeerd hebben internationaal. Dit is de kaart van Denemarken die ons systeem gebruiken. Dat is een kaart die ter beschikking gesteld wordt op websites, en daar wordt aangegeven waar ik mag vliegen ja of nee. De rode zones zijn de zones rond luchthavens. De groene zones zijn beschermd natuurgebieden waar niet mag gevlogen worden met drones. De blauwe zijn de heel interessante dingen. Dat zijn zones die door lokale gemeenten ingevuld zijn als zones waar ze niet willen dat drones daar vliegen.

Een andere manier om die informatie voor te stellen zijn apps, van verschillende merken ondertussen, in verschillende landen. We tonen niet alleen hun kaart, maar in die app kan je zeggen: ik kan vliegen op dat adres, mag ik dat ja of nee? Die app gaat dan nakijken wat de luchtvaartwetgeving is, zijn er obstakels, is er misschien ander luchtverkeer, en is de lokale overheid akkoord dat je daar gaat vliegen ja of nee.

Voor de gemeente krijg je een applicatie, wij noemen dat de mapmanager. Door te klikken kan de lokale overheid zeggen: op die plaats wil ik niet dat er gevlogen wordt met een drone. Automatisch wordt die informatie in alle kaarten verwerkt. Dat kan permanent zijn, maar dat ook zijn, omdat er morgen marathon is in de stad van Antwerpen, dat er veel drones rondvliegen boven die marathon. Voor de volgende 4 uur wordt de stad Antwerpen dan een no-drone zone.

Dan is er een overzicht van als de drones dan aan het vliegen zijn. Ik wil dan eigenlijk wel weten wie waar zit, en wat die drones daar eventueel aan het doen zijn. Zodanig dat als er een burger belt om te melden dat er een drone boven zijn tuin vliegt, de politie dat tenminste kan beantwoorden.

Dat was mijn presentatie.

GOUVERNEUR.- 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.

Bart, aan u het woord.

De heer WOLPUT.- Bedankt, ik ben de laatste spreker vermoed ik. Dus ik zal zorgen dat ik het kort houd zodat we een goede borrel kunnen gaan drinken.

Ik elk geval hebben jullie hier zeven interessante sprekers voor jullie gehad. Dat is echt de toekomst van de slimme mobiliteit, van de nieuwe innovatieve mobiliteit. Ik ga niet zozeer nieuwe technologie die wij zelf hebben ontwikkeld presenteren, maar ik ga jullie wel met huiswerk naar huis sturen. Want het is heel belangrijk dat bij al die nieuwe technologie ook een kader schept waar dat die nieuwe innovatie ook kan gaan floreren.

Ik ga heel kort vertrekken van een aantal trends, waar we naartoe gaan met het verkeer, en de groeiende mobiliteit. En dan ga ik het drie specifieke cases hebben: over MaaS hebben we Quinten al gehoord, over de zelfrijdende wagen, want die komt er sneller aan dan je denkt, en ook over de hele deeleconomie. Vooral hoe die drie verweven zijn, en hoe eigenlijk elke gemeente of vervoersregio, provincie en Vlaanderen zich daar moet op gaan voorbereiden.

We zitten met Vlaanderen hier nog altijd in de rechterbovenhoek. Dat wil zeggen dat de inwonersaantallen zowel op het platteland als in de steden stijgen. Dus de mobiliteitsvraag stijgt nog altijd, en dat zal ook nog een tijdje blijven duren dat die verkeersvraag zal blijven stijgen de komende jaren. We zitten ook nog altijd in een landschap waar het

aandeel van de wagen, de eigenaars van de wagen, dus het eigenaarschap, stijgt jaar na jaar met de bekende gevolgen: filerecords. Dat is een jaarlijks nieuwsbericht dat de kranten gewoon kunnen kopiëren en hergebruiken voor het jaar nadien. Langs de andere kant, en dat is een opportuniteit, daalt de eigenaarschap van jongeren jaar na jaar. Dat wil zeggen dat we zitten met een soort van psychologie, of een momentum waar we kunnen gaan inspelen op gedragsverandering doorheen die generaties. Want we moeten eerlijk zijn, als we kijken naar de oudere generatie hebben die wel een bepaald verplaatsingspatroon of gewoonte, aangeleerd. Het is moeilijk om uw slechte gewoontes of andere gewoontes te gaan aannemen, terwijl je bij de jongeren met een opportuniteit zit die open kan staan voor die deeleconomie, voor die nieuwe duurzame verplaatsingen, en dergelijke meer. Als je daaruit vertrekt kunnen die vervolgens ook de anderen gaan inspireren. Dat is een opportuniteit waar we mee verder kunnen.

Het vierde is alles wat met slimme mobiliteit te maken heeft. Je zal mij straks horen spreken over ITS. Dat staat voor Intelligent Transportsystemen. Kort samengevat is dat eigenlijk slimme mobiliteit en logistiek. Als dat seffens terugkomt weet u waarover het gaat.

Er komt heel veel technologie op ons af, maar hoe bereid jij je als lokale gemeente of provincie daar op voor? Natuurlijk de smartphone, de bereikbaarheid van je burgers, is ook een van de digitale mogelijkheden.

Wie heeft er hier al het beleid 20-30 rond slimme mobiliteit in zijn gemeente?

Ik ga eerst iets zeggen over sharing economie. Dat is een booming business momenteel. Het is nog altijd minder dan een 1% van de totale mobiliteitsverplaatsingen. Het is echt de deeleconomie als we de Lijn en de NMBS buiten beschouwing laten. Je ziet meer dan 40 nieuwe deelsystemen in Vlaanderen waar de klassieke deeleconomie de Lijn, de NMBS en de taxibedrijven, de verhuurbedrijven zijn. Maar je hebt daar een heel nieuw ecosysteem van de deelwagens die als paddenstoelen uit de grond rijzen, elektrische wagens, luxe wagens, deelwagens die je met je burens kan aankopen, enz. Je hebt natuurlijk right sharing waar dat je een rit kan delen. Uber is een goed voorbeeld. En je hebt met de verschillende toepassingen rond Uber zoveel voordelen als ook nadelen rond sociale dumping, en andere nadelen waar je goed moet over nadenken als vervoersregio hoe daar mee om te gaan. Je kunt zelfs je parkingplaats vlak voor je huis gaan verhuren als je wil. Je hebt elektrische deelscooters. Ook de leasingbedrijven gaan hun businessmodel meer en meer moeten aanpassen, veranderen. De fiscale voordelen van de bedrijfswagens staan sowieso onder druk. Dus die zijn ook heel hard aan het inzetten op deelsystemen, een geïntegreerd multimodaal deelsysteem dat ze aanbieden aan bedrijven. Dan heb je natuurlijk de hele fiets-deeleconomie. Het is maar een kleine greep. Er zijn er ongetwijfeld nog veel meer die er aankomen, ook vanuit het buitenland is er een hele instroom van deelproviders. Maar als je die allemaal bij je gemeente laat komen aankloppen, hoe ga je daar dan mee om. Dat is de vraag van de toekomst.

Deeleconomie, en alles wat eraan vasthangt, is efficiënter als het goed geregeld is. Het kan duurzamer zijn als je het aantal voertuigen naar beneden kan halen. Het zorgt ook voor ketenmobiliteit, of multimodaliteit, waar je met je deelfiets naar het station kan gaan, daar de trein kan pakken, en je laatste mijlen opnieuw een deelfiets of een deelwagen kan

gebruik. Het is ook democratisch. Door de deeleconomie zou de toegang tot de wagen voor kleinere aantal kilometers per jaar, en de toegang tot andere vervoersmiddelen veel groter voor een publiek met minder inkomsten.

Aan de andere kant is er een gebrek aan overzicht. Als je gemeente weet je niet meer wat toe te laten en wat niet. Een goed voorbeeld zijn de deelfietsen. Als je ze allemaal toestaat, en bij wijze van spreken de Chinezen hebben een deelsysteem van fietsen die een karrevracht aan deelfietsen in je gemeente droppen, hoe ga je daar dan mee om? Het is een bekend voorbeeld dat de stallingen aan treinstations allemaal vol staan met de deelfietsen. Er is geen plaats meer voor de reguliere fietsen bij uw gemeente. Hetzelfde geldt ook voor de wagens trouwens, waar je een vaste parkeerplaats vaak moet voorzien, en ook het hele verhaal rond sociale dumping, en dergelijke meer, waar je goed rekening mee moet houden. Dit is maar een kleine greep. Er zijn nog meer voor- en nadelen. Het is natuurlijk niet limitatief.

Wat is de rol van de lokale overheid? Wat is de rol van de privé? Wat is de rol van de sociale economie? Ik ga daar nu nog geen antwoord op geven. Dat is iets dat je goed moet voorbereiden als gemeente- en vervoersregio.

Zelfrijdende voertuigen. Het wordt vaak heel positief voorgesteld. En terecht, het geeft vrijheden naar de toekomst. Als je van A naar B kan verplaatsen en je moet niet rijden kan veel nuttiger dingen doen in je auto: je kan slapen, je kan je werk doen, je kan gewoon een filmpje zien. Maar het heeft natuurlijk ook een impact op het aantal kilometers van verplaatsen. Dat is eigenlijk een studie van PTV. Als we gaan naar een systeem van deeltaxi's waar je wel je taxi nog deelt met anderen dan zie je dat je aantal kilometers 6 tot 25% de hoogte kan ingaan. Dat is vooral omdat die deeltaxi's in concurrentie gaan met je openbaar vervoer, met de fietsers. Je gaat eigenlijk een modale switch krijgen - van deur tot deur is altijd gemakkelijker dan het openbaar vervoer rechtstreeks te gebruiken - maar ook door pick up's, drop off's en herpositionering van uw voertuigen. Stel dat je in een maatschappij zit waar iedereen zegt dat ze hun taxi of automatisch rijdend voertuig absoluut niet willen delen dan ga je zelfs naar 44 tot 103%. Als je weet dat je nu al file hebt, dan wil je niet weten wat het dan gaat zijn.

Als je echt multimodaal gaat, en je doet daar een goede prijssturing op, want alles komt uiteindelijk daar op neer om mensen te motiveren, en je combineert dat ook met hoog capaciteits openbaar vervoer - dat wil zeggen de trein, maar ook de taxi plus'en - zitten er wel opportuniteiten van minder afgelegde kilometers en minder CO₂-emissies in. Dus, zeker nu in de toekomst met de vrijmaking van de openbare vervoerregio's, moet je daar heel goed over nadenken dat je daar de juiste beleidsbeslissingen neemt en je voorbereidt op de toekomst.

Bij zelfrijdende voertuigen zijn er heel veel positieve dingen, het is nuttige tijd in je auto, het is een lagere kost van je tijd, het is veiliger, veel minder ongevallen, en je krijgt ook meer mobiele oudere kinderen en jeugd. Om een voorbeeld te geven: heel veel 70-plussers doen nu hun wagen weg omdat ze het niet goed meer vertrouwen op de baan. Die kunnen veel langer genieten van de vrijheid van zelfrijdende voertuigen. Hetzelfde voor de kinderen, stel dat je ze niet altijd naar school wil doen dan kan je ze op de taxibus zetten die hen voor de deur komt afhalen om ze veilig weg te brengen naar hun hobby's of hun school. Of dit altijd wenselijk is sociaal gezien is een andere discussie.

Extra kilometers. Zonder deftig beleid komt dat er aan. Als je niet je wijkcirculatieplannen, of je routing in je gemeente goed aanpakt krijg je ook meer sluipverkeer. Want die gaan hun optimale route bepalen waarmee je ze daar gaat krijgen, want er is nu al heel veel sluipverkeer. Een goed voorbeeld is het rekeningrijden bij de vrachtwagens. Daar zie je dat ze de goedkoopste routes gaan nemen, of de routes die het snelste zijn. Waze is ook een goed voorbeeld dat heel veel sluipverkeer creëert. Daar kan je wel snel op inspelen door bijvoorbeeld je wijkcirculatieplannen op een slimme manier aan te pakken. Het is rechtstreeks concurrentie voor OV en fiets. Dus daar ga je ook stuk moeten bijsturen om mensen te stimuleren om de meest efficiënte oplossing te gebruiken, en je moet ook oppassen voor extra emissies. Er is nood aan een sturend beleid zowel via regels als via fiscale stimulansen.

Dan MaaS. MaaS borduurt verder op heel de economie, van eigenaar naar gebruiker voor efficiëntie. Je kan verschillende modi gaan combineren via de slimme apps die ontwikkeld zijn of worden, want er zal een heel grote economie ontstaan. Je gaat niet alleen 40 deelsysteem voertuigaanbieders hebben. Je gaat 15 MaaS aanbieders hebben in de toekomst. In Vlaanderen is het nu nog redelijk beperkt met een Olympus en een W.I.M., maar er komen zoveel MaaS aanbieders op je af. Hoe ga daar mee om als gemeente?

Heel klassiek, zoals het nu is, zonder regulering. Je hebt de modusaanbieder, diegene die het deelvoertuig aanbiedt, je hebt de muisaanbieder en je hebt de gebruiker. Het goede voorbeeld dat we daarjuist hebben gezien: wat met het beleid? Hoe kun je daar een stuk aan sturen, en hoe kan je de toegankelijkheid blijven garanderen voor alle kleine of nieuwe spelers?

Daar kan je zeggen dat je niet alleen de traditionele drie partijen of stakeholders hebt, maar dat je een vierde stakeholders moet hebben en als gemeente of vervoersregio je verantwoordelijkheid kan nemen om mee een faciliterende rol op te nemen. Hoe faciliterend is voor discussie en debat vatbaar.

Kort samengevat: we zijn samen met AMS en met Sweco een Vlaams actieplan ITS aan het maken rond smart mobility en logistics. Het dus belangrijk dat je als gemeente, en ook provincie en vervoersregio's een beleid ontwikkelt.

Dank u.

Applaus

GOUVERNEUR.- Kortom, en dat was duidelijk denk ik, ook op het vlak van innovatieve en duurzame mobiliteit zijn zeker ook de lokale besturen onze cruciale partners, zoniet ook mee voorlopers. We hebben het voorbeeld gehoord van Bonheiden, maar het geldt ook voor Antwerpen en Mechelen.

Dames en heren,

Het is inmiddels de hoogste tijd voor enkele conclusies en voorstellen. Ik hoop dat ik heb duidelijk gemaakt dat de maatschappelijke verontwaardiging en roep om veilige en duurzame oplossingen echt wel groter wordt.

Ik ga de 10 punten kort samenvatten.

1. ZERO slachtoffers in en door het verkeer, en ik refereerde al naar het ZERO charter en ook naar het traject dat we gaan lopen.
2. 'De wegen van de toekomst'. Het is niet gekomen in het filmpje, maar dat vindt u dan op de webstek wel terug.
3. Ik vind dat provincie Antwerpen, en u heeft dat ook allemaal onderschreven, de voorloper, de trekker moet zijn van de fietsostrades, en fietsostrade-kampioen moet zijn en blijven, maar daaraan is ook gekoppeld een veel breder laboratorium van innovatieve mobiliteitsoplossingen.
4. Provincie Antwerpen is CO₂ -neutraal tegen 2050.
5. Verder ook 1 mobiliteitskaart. U ziet één van mijn medewerkers die zijn gezicht, maar ook zijn kaart, even geleend heeft. Het bestaat al in Antwerpen, maar ik denk dat het heel goed zou zijn dat we met één kaart alle verschillende modi kunnen centraliseren. Dat het als het ware kan gebruikt worden voor om het even welke modus om op een goede manier van punt A naar B te gaan, en dat u niet met 101 kaarten zit: alles mooi geïntegreerd.
6. Ik denk dat het ook goed zou zijn dat provincie Antwerpen een robuust platform voor proefprojecten en start-ups zou hebben. Ik weet dat we de Vlaamse overheid desgevallend moeten overtuigen. Maar het is toch wel nuttig om goed te weten en u voortdurend rekenschap te geven van die vele mooie, goede initiatieven die volop lopen. En ik denk dat dit ook effectief het geval is en dat POM Antwerpen de gedeputeerde voor innovatie daar een goed zicht op heeft. Dat is eigenlijk ook één van de redenen dat ook te delen met eenieder en u ook allemaal rekenschap te laten geven van het vele dat er overal is.
7. Goede fiscale stimuli. Ik ga er niet op terugkomen. Er zijn ook een aantal antwoorden over gegeven. Wel voor vrachtwagens om vooral sluijverkeer van vrachtwagens door die dorpskernen maximaal te vermijden. Ik zei het al, voor wat betreft de slimme kilometerheffing voor personenvervoer is alvast het draagvlak ik de raad kleiner, maar zoals aangetoond is het toch misschien nuttig en nodig om daar verder goed over na te denken.
8. Idem dito voor wat betreft de switch tussen wagenbezit en slimme mobiliteitsdienstverlening met de klant als het centrale punt.
9. Verder ook een oproep aan verschillende overheden om goed werk te maken van zelfrijdende wagens, van een goed kader voor land- en luchtdrones.
10. Tot slot, idem dito voor wat de Europese Unie betreft voor voertuigregulatie in het raam van General Safety Regulation.

Dames en Heren,

Ik weet niet of u nog vragen of opmerkingen heeft? Misschien nog wel, misschien komen die later nog wel aan bod.

Zo niet? Dan wil ik u in elk geval heel hartelijk danken, en proficiat wensen voor uw geduld, moed en inzet. U luisterde naar 8 totaal verschillende sprekers met heel veel nieuwe ideeën, maar niet alleen ideeën, het is ook al gezegd door de burgemeester, het is niet alleen denken maar ook doen: denken. Maar het zijn ook heel veel proved solutions dat u gehoord heeft, niet alleen al ideeën, maar ook al echt dingen die dag in dag uit waar worden gemaakt. Ideeën voor veilige, voor duurzame en innovatieve mobiliteit. En het zal niet stoppen. U hebt het gehoord. Het aantal drones dat zal rondvliegen, en de snelheid waarmee alles zal gebeuren zal alleen maar toenemen.

Ik wil ook, namens u allen, de sprekers heel hartelijk danken voor de 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 - en dat is ook de reden waarom ik het thema gekozen heb en de manier van aanpakken - dat u allen, in uw gemeente, kennissenkring of waar dan ook, mee ambassadeur wordt van Mission ZERO: ZERO slachtoffers, ZERO-emissie en of vooral door slimme innovatie.

Mocht u - ook inhoudelijk - nog op uw honger blijven zitten, er is ook een webstek en daar vindt u nog zoveel meer informatie dan datgene wat ook allemaal al aan bod gekomen is. Ik hoop dat ook jullie presentaties daar mee op mogen, of dat er minstens een link naar mag gelegd worden.

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

En nu moet ik Bart even ontgoochelen, want geheel in lijn van deze rede is het altijd de boodschap dat feesten en drinken kan, en het kan ook heel gezellig zijn. Maar helaas, als ik een receptie aanbied is dat doorgaans zonder alcohol, en dat zal ook dit jaar het geval zijn. Het zal dus een alcoholvrije receptie zijn.

Bedankt.

Applaus

VOORZITTER.- Dank u wel, mevrouw de gouverneur.

Mevrouw de gouverneur, beste gastsprekers,
Hartelijk dank nogmaals namens de leden van de raad en de aanwezige toeschouwers. Met deze uiteenzetting hebt u heel wat info meegegeven over innovatieve mobiliteit, en de

mobiliteit 2030 in kaart gebracht. Een thema waar dat ieder van ons aan mee zal moeten werken om alles tot een goed einde te brengen. Mobiliteit is niet alleen een thema van gisteren, ook vandaag, morgen en heel waarschijnlijk nog vele decennia zal dit ter sprake komen. Laten we hier samen, jong en oud, aan meewerken.

Dames en heren,
Hierbij zijn we aan het einde van deze zitting gekomen.

Mag ik u, in naam van de gouverneur ook uitnodigen op de alcoholvrije receptie hiernaast in de ontvangstruimte. Ik verwacht u allemaal terug voor deze raad op 5 december.

De vergadering wordt geschorst omstreeks 16.35 uur.