

Mijnheer de voorzitter,
Mevrouw en heren gedeputeerden,
Dames en heren provincieraadsleden,
Beste genodigden en panelleden,

18 maart 2012. Voor u allicht een dag als alle andere.

Niet zo voor Nick Vermeiren en Ben V. Die nacht veranderde hun "leven" voorgoed.

Het bericht in de krant was kort. Nick Vermeiren, amper 18, werd frontaal aangereden en voor dood achtergelaten naast zijn verhakkelde fiets door Ben V., 27 jaar en dronken achter het stuur.

Na de Halfvastenstoet in Rijkevorsel dronken beiden nog een glas in hetzelfde café.

Beiden waren op weg naar Merksplas. Nick met de fiets. Ben V. met de auto. Ben V. was onder invloed, stopte even, maar was snel gerustgesteld want "het slachtoffer bewoog nog wat". Hij liet Nick achter. Ging zijn roes uitslapen.

4 uur later vonden de ouders van Ben V. de jonge Nick Vermeiren...dood in de gracht. Initieel was hij nochtans niet levensgevaarlijk gewond. Waren de hulpdiensten tijdig verwittigd, dan kon hij nu allicht zelf getuigen...

Dames en heren,

De dood van Nick Vermeiren is tragisch en onthutsend. En hij is niet alleen. 90 mensen, dat is bijna 4 per twee weken, lieten in 2014 het leven op Antwerpse wegen. Of nog: zowat elke 10 maanden sterven er in Provincie Antwerpen evenveel mensen door verkeersongevallen als deze Raad leden telt. Elke 3 maanden een klas van 24 leerlingen... dood in het verkeer in Provincie Antwerpen.

Wie cynisch is, zou kunnen relativiseren. Toen Camille Paulus 21 jaar geleden onder de goedgekozen titel "*Een toast op het leven*", in deze Raad overtuigend pleitte voor een volgehouden strijd tegen weekendongevallen en met succes de WODCA-campagne lanceerde, stierven nog 231 mensen per jaar in het Antwerpse verkeer.

Toen hadden ongeval veroorzakende chauffeurs amper een goede 4 maanden nodig om een Raad als deze uit te roeien. Een klasje van 24 van het leven beroven, kreeg het verkeer in anderhalve maand voor mekaar.

En, aan het feit dat andere provincies qua "mortaliteit in het verkeer" -het aantal verkeersdoden per 100.000 inwoners- nóg slechter doen, heeft u uiteraard ook geen boodschap.

Nicks ouders die ik kort na het tragisch overlijden van Nick ontving, hadden nog slechts één wens: "laat zijn dood niet voor niets geweest zijn. Grijp zijn dood aan om de inspanningen voor veiliger verkeer op te drijven. Draag ertoe bij dat andere ouders, andere jongeren dit nooit moeten meemaken."

Ik vergat hun oproep niet. Het is mede namens Nick, aan wie ik deze rede opdraag, en namens alle anderen die sindsdien het leven lieten in het verkeer of er levenslang door getekend blijven, dat ik uw Raad opnieuw wil oproepen om de bakens onomkeerbaar te verzetten op het vlak van verkeersveiligheid.

Dames en heren,

Alleen wie zijn doel kent, vindt zijn weg.

Mijn doel op het vlak van verkeersveiligheid is duidelijk: ten laatste tegen 2030 NUL/ ZERO doden en zwaargewonden in en door het verkeer in provincie Antwerpen en nultolerantie voor rijden onder invloed van alcohol en/of drugs.

Tot 2030 moet het aantal doden en zwaargewonden door het Antwerpse verkeer jaarlijks met minstens 10% dalen.

Duidelijk en ambitieus, maar vooral naïef want irrealistisch, hoor ik u denken.

Zeker nu begin december bekend raakte dat het aantal verkeersdoden in België en dan vooral in Vlaanderen in 2014 voor het eerst in 11 jaren opnieuw steeg én de Vlaamse doelstelling van maximum 250 verkeersdoden per jaar -om tegen 2050 de doelstelling van nul/ZERO doden te bereiken- opnieuw ver weg lijkt.

En toch ga ik proberen u deze middag te overtuigen om u, alle gemeenten en uiteindelijk de hele gemeenschap, mee achter dit doel te scharen.

Droom even met me mee... Laten we geloven dat over pakweg 25 jaar kinderen van twaalf en jonger zich verbaasd afvragen: een verkeersslachtoffer, wat is dat?

Stel u voor dat ze het woord "verkeersslachtoffer" even bijzonder vinden als "schalmei" of "scheurbuik". Woorden die niet langer tot hun leefwereld behoren en die ze moeten opzoeken op het internet of in een -wat was dat ook alweer - woordenboek.

De auto's die zij kennen zijn immers zelfsturende, intelligente computers annex batterijen op wielen met een cosy bekleding en dito entertainment.

Hun ouders (of zichzelf) bestellen ze met de smartphone voor een rit van huis naar ...vult u het zelf maar in.

Deze voertuigen zijn stil, compact en duurzaam want worden aangedreven door hernieuwbare, schone energie. Wie weet worden ze door slimme wegen opgeladen tijdens het rijden, zodat hun autonomie eindeloos is.

Bovenal zijn ze veilig: ze kunnen nergens sneller dan wettelijk toegelaten; anticiperen op elk obstakel; stoppen automatisch of wijken omzichtig uit voor elke zwakke weggebruiker; communiceren met andere voertuigen; lezen, interpreteren én handelen consequent naar elk verkeersbord; waarschuwen – zolang die nog nodig is- de "standby bestuurder" over vermoeidheid of afleiding en weigeren te starten wanneer die onder invloed is.

Ze zijn ook ecologisch "smart". Zo kan de prijs van een rit variëren in functie van

1) af te leggen afstand: voor afstanden die fiets – of wandelbaar zijn betaal je een hoger "remgeld", wegens de beschikbaarheid van een beter alternatief;

2) tijdstip: wie een rit bestelt tijdens de spits, betaalt meer;

3) aantal passagiers: wie carpoolt, krijgt korting;

4) grootte en klasse van de wagen: voor luxe betaal je meer...Zo worden externe kosten geïnternaliseerd en de wegcapaciteit geoptimaliseerd.

Technisch is het bijna mogelijk. Elon Musk CEO van TESLA gokt op 2018 als jaar van de grote lancering van de 'driverless' car. En, volgens het "Institute of Electrical and Electronic Engineers" zal 75 % van het vracht –en wagenpark tegen 2040 bestaan uit autonoom rijdende voertuigen.

Uiteraard dames en heren, staat er nog één en ander te gebeuren. Om het vertrouwen van de consument blijvend te verzekeren moet het systeem 99,99% veilig en betrouwbaar zijn, dat wil zeggen: "hackproof", juridisch goed omkaderd én "privacy-bestendig.

Zover zijn we helaas nog niet. Daarom stel ik u vandaag een aantal ideeën en maatregelen voor om onze, straks hopelijk gedeelde, doelstelling van ZERO-slachtoffers tegen ten laatste 2030 samen te behalen.

"Wat u niet wilt dat u geschiedt, doe dat ook een ander niet", u herkent hem ongetwijfeld, de gouden regel van Confucius.

In één of andere vorm is hij verankerd in vrijwel elke godsdienst of cultuur.

In de Bergrede en bij Immanuel Kant luidt het als volgt: "behandel uw naasten steeds zo, zoals u wil dat ze u én uw naasten behandelen".

Gelden deze regels niet a fortiori ook in het verkeer?

Het brengt mij bij **basisvoorstel 1**: 'Gedraag en verplaats u steeds zo in het verkeer zoals u wil dat anderen zich gedragen wanneer u zelf een ander vervoersmiddel gebruikt'. Of nog, 'Handel, wanneer u met de auto rijdt, steeds zo, zoals automobilisten zich volgens u moeten gedragen, wanneer u die voetganger of fietser bent'.

En omgekeerd, 'gedraag u als volwassen fietser of voetganger zo, zoals voetgangers of fietsers zich volgens u moeten gedragen, wanneer u achter het stuur van uw wagen zit'.

Beschouw het als een vorm van elementaire verkeershoffelijkheid. Als ik het goed begrepen heb, was precies dát de boodschap van de –misschien wat

ongelukkig uitgedraaide – verkeersveiligheidscampagne van Stad en politie Antwerpen.

U kent ze wel de bordjes aan tal van verkeerspalen met oproepen als: “ik ben een ik-kijk-uit-wanneer-voetgangers-en-fietsers- groenlicht- hebben- om-over-te-steken-chauffeur”-of “ik ben een ik-wacht-wel-even-voor-het-rodelicht-voetganger”.

Als we het eens zijn met de doelstelling: ZERO/ nul doden en zwaargewonden tegen ten laatste 2030 en een jaarlijkse daling met minstens 10% dan zullen we daar maar in slagen wanneer ook alle gemeenten en hun inwoners deze doelstelling onderschrijven én ernaar handelen.

Laten we er een competitie van maken.

Dit brengt me bij **voorstel 2**. Alle gemeenten van provincie Antwerpen gaan de uitdaging aan om zo weinig mogelijk en idealiter helemaal niet te worden geconfronteerd met ongevallen waarbij doden of zwaargewonden vallen op hun grondgebied.

Elk jaar opnieuw maken we de rangschikking op én kijken we naar de gerealiseerde verbetering: welke gemeente slaagde erin het aantal doden en zwaargewonden het sterkst terug te dringen in vergelijking tot het jaar voordien?

De gemeenten zonder of met het minst aantal doden en zwaargewonden in het verkeer én de gemeente met de grootste relatieve daling worden uitgeroepen tot **“verkeersveilige gemeente Provincie Antwerpen”**.

Dat is niet eerlijk, hoor ik de vertegenwoordigers van de groot- en centrumsteden klagen. Kleinere gemeenten hebben het veel makkelijker om

“goed te scoren”. Zij hebben doorgaans minder, minder gevaarlijke of minder druk bereden wegen...

Of deze bewering klopt- en dat is trouwens ver van zeker, zo bewijst de stad Mechelen- is eigenlijk niet relevant.

Het gaat erom dat een onderlinge benchmark aanzet tot resultaat-gedreven acties én de focus op verkeersveiligheid nooit verslapt.

Ik kan me in elk geval voorstellen dat zeker jonge gezinnen liefst wonen in een gemeente waar het aantal verkeersslachtoffers jaar na jaar substantieel daalt of veel beter nog tot nul wordt teruggedrongen.

Gemeenten die extra willen sensibiliseren kunnen het aantal verkeersslachtoffers van het voorbije jaar bekendmaken.

Of, hun inwoners extra bedanken als de resultaten goed zijn dan wel iedereen die de gemeente binnenrijdt, aanmanen tot grotere voorzichtigheid wanneer de gemeente zwak scoort op het vlak van verkeersveiligheid.

Idealiter zet deze aanpak aan tot kennisopbouw en de uitwisseling ervan. Welke maatregelen werken? Welke niet of onvoldoende?

Een gezonde competitie kan de creativiteit aanscherpen voor allerlei initiatieven om de verkeersveiligheid te verhogen en scherpere sociale controle op resp. maatschappelijke afkeer van verkeersonveilig en -onverantwoord gedrag stimuleren.

Eenvoud en duidelijkheid. Dat verwachten de meeste mensen van de wegcode. Zo blijkt uit de eerste resultaten van de volksbevraging door federaal minister Jacqueline Galant.

Voorstel 3 luidt dan ook: verlaag de tolerantiedrempel voor alcohol van 0,5 naar 0,2 promille voor iedereen. In de praktijk komt die 0,2 promille als technische waarde overigens neer op nul, zero. Nultolerantie dus voor alcohol en drugs in het verkeer.

Kent u een krachtiger maatschappelijk signaal dat de samenleving rijden onder invloed onaanvaardbaar want verwerpelijk vindt?

En hoeveel geloofwaardiger want krachtiger zou het niet zijn mochten vooral de alcoholproducenten, Horeca Vlaanderen en haar leden luid en waarachtig pleiten voor nultolerantie?

Dat de beroepsfederatie een lans breekt voor een drankenkaart met alcoholvrije cocktails is een erg gewaardeerde stap.

Het kan nog ambitieuzer: kies voor "nul", rijden en alcohol drinken...ze gaan echt niet samen. Alleen wie nuchter is, is zeker!...toch als hij/zij bovendien niet oververmoeid is.

"Nultolerantie" hard maken of optimaal verzoenen met een nachtje stappen staat of valt met ijzeren discipline en/of met de beschikbaarheid van goede alternatieven.

Uiteraard verrichten de Responsible Young Drivers al bijna 25 jaar pionierswerk. Hun schaal is evenwel te klein om echt iedereen te bedienen.

Dit is niet de plaats om in te gaan op de sociaalrechtelijke en mededingingsproblematieken die vanzelfsprekend goed moeten worden geregeld, maar vanuit het perspectief van de verkeersveiligheid loont het zeker de moeite om met open vizier te kijken naar de troeven van UBER en aanverwanten.

Het kan geen toeval zijn dat UBER bijzonder goed samenwerkt met o.m. Mothers against drunken driving, kortweg MADD.

Inderdaad, in de steden waar UBER inmiddels sterk is ingeburgerd daalde het aantal ongevallen veroorzaakt door dronken chauffeurs spectaculair.

Wie wil nog het risico lopen op straf of ongeval als hij/zij over een goed, veilig en erg beschikbaar alternatief beschikt?

Dit, dames en heren is wel het uitgelezen moment om u te informeren over de resultaten van 20 jaar WODCA, een project dat enkel mogelijk was door de onvoorwaardelijke steun van Provincie Antwerpen.

WODCA is, zoals u weet, meer dan controleren alleen. We zetten immers ook sterk in op het permanent verzamelen, interpreteren en doelgericht gebruiken van relevant cijfermateriaal. WODCA is geconcipieerd als een hechte samenwerking tussen politie, parket én gouverneur.

De resultaten dan. Tussen 2002 – de start van de WODCA-databank – en 2014 is het aantal nachtelijke weekendongevallen gehalveerd. Van 878 nachtelijke weekendongevallen in 2002 naar 458 in 2014.

Belangrijker nog. Heeft de sterke daling van het aantal nachtelijke weekendongevallen geleid tot minder doden en zwaargewonden in het nachtelijk weekend verkeer? Godzijdank wel, al is de NUL/ZERO helaas nog lang niet bereikt. In 2004 vielen nog 39 dodelijke slachtoffers te betreuren in het nachtelijk weekendverkeer in provincie Antwerpen. In 2014 waren het er 13. Het aantal dodelijke verkeersslachtoffers daalde dus met 60%. Een mooi resultaat. Anderdeels, 13 doden in het nachtelijk weekend verkeer in provincie Antwerpen zijn en blijven er 13 teveel.

Ook het aantal zwaargewonden door het nachtelijk weekendverkeer in provincie Antwerpen is gelukkig gedaald. In 2002 raakten zo'n 400 mensen zwaargewond in het nachtelijk weekendverkeer. In 2014 waren dat er 85. Een daling met 80%.

De kans om als snelheidsduivel en/of chauffeur onder invloed gepakt en betrapt te worden, hangt vanzelfsprekend samen met de kwaliteit en de kwantiteit van de controles. Als je het vergelijkt met 2011 is het aantal **bemande** snelheidscontroles aanzienlijk gedaald, m.n. met 25%, van 254.951 gecontroleerde voertuigen in 2011 naar 192.408 in 2014. De verklaring ligt voor de hand. In die periode is steeds meer ingezet op **onbemande** controles en is de zogenaamde trajectcontrole ingevoerd.

Opmerkelijker nog dan de daling van het aantal bemande controles is de sterke stijging van het aantal snelheidsovertredingen. Het is vooral zeer zorgwekkend. In 2004 reed 4,3% van de gecontroleerde chauffeurs te snel tijdens de WODCA-uren. In 2014 waren dat er 7,1 % of bijna 3% meer.

Het aantal alcoholcontroles tijdens de WODCA-uren is nog sterker gedaald. In 2011 moesten 184.861 chauffeurs tijdens de weekendnachten blazen. In 2014 waren dat er nog 127.762. 30% minder dus. 2011 was een topjaar op het vlak van alcoholcontroles. Dat verklaart iets, maar zeker niet alles. De belangrijkste verklaring is dat zone Antwerpen meer heeft ingezet op alcoholcontroles buiten de WODCA-uren, m.n. op de uitgaansavonden in de week én op zogenaamde gemengde controles, controles waarbij niet enkel op overdreven snelheid, drugs en alcohol wordt gecontroleerd, maar in het bijzonder ook op diefstallen in woningen. Capaciteit die op andere momenten en/of (ook) voor andere doelstellingen wordt ingezet kan niet tegelijk evenveel alcoholcontroles afwerken.

Uiteraard behouden de zones de volledige autonomie en vrijheid om te beslissen of en hoeveel controles ze afwerken tijdens de WODCA-uren. Dergelijke controles kunnen, op basis van een grondige risicoanalyse, voor die specifieke zone immers nog relevanter zijn. Ze worden enkel niet opgenomen in de WODCA-databank. WODCA gaat en blijft immers enkel betrekking hebben op nachtelijke weekendongevallen.

Anders dan op het vlak van de snelheidsovertredingen stellen we gelukkig wel een substantiële daling vast van het aantal gecontroleerde chauffeurs dat positief blaast: van 8,4% positieve alcoholtests in 2006/2007 naar 4,1% in 2014. Een overtuigende halvering.

Het aantal drugcontroles blijft erg beperkt in absolute cijfers. Hopelijk zal dat erg snel veranderen nu de Uitvoeringsbesluiten m.b.t. de speekselanalyse eindelijk gepubliceerd zijn en de aanbesteding dra wordt gelanceerd. In elk geval, van het aantal chauffeurs dat wordt getest op sturen onder invloed van drugs, steeg het aantal positieven van 28% in 2012 naar 50% in 2014.

De tendensen voor 2015 ogen vrij vergelijkbaar. Om misverstanden te vermijden: de cijfers slaan op de periode tot 15 november 2015 en worden vanzelfsprekend vergeleken met dezelfde periode 2014.

De belangrijkste vaststelling is dat het aantal doden andermaal daalde. In de periode tot half november 2015 vielen 9 doden te betreuren in het nachtelijk weekendverkeer in Antwerpen. In 2014 waren dat er 12. Er vielen dus drie doden minder in het nachtelijk weekendverkeer in Antwerpen. Het aantal zwaargewonden daalde met 24. Van 82 in de periode tot 15 november 2014 naar 58 in de vergelijkbare periode in 2015.

Andermaal daalde het aantal bemande snelheidscontroles én – en dat is het goede nieuws- ook het aantal snelheidsovertredingen daalde. Zij het erg marginaal. Tot 15 november 2015 reed 7% van de met bemande camera's op overdreven snelheid gecontroleerde chauffeurs te snel. In dezelfde periode 2014 ging het nog om 7,2%.

Na de sterke daling van het aantal alcoholcontroles in 2014 werden in dezelfde periode 2015 nog minder alcoholcontroles uitgeoefend tijdens de WODCA-uren, zo'n 25.000 minder. Bovenop de verklaring voor de daling van het aantal controles in 2014, kwam de terreurdreiging in stad Antwerpen die de inzet van een substantieel aantal agenten noodzakelijk maakte om potentiële doelwitten te bewaken. Agenten kunnen helaas maar op één plaats en voor één taak tegelijk worden ingezet.

In tegenstelling tot het aantal snelheidsovertredingen, steeg het aantal positieve ademtests relatief licht. Tot 15 november 2014 reeds 4,2% van de gecontroleerde chauffeurs onder invloed van alcohol. In 2015 waren het er 4,7%, een stijging met 0,5%.

Anders dan de bemande snelheids- en alcoholcontroles nam het aantal controles op drugs in het nachtelijk weekendverkeer wel fors toe. Van 257 in 2014 tot 540 in dezelfde periode 2015. Bijna 60% van de chauffeurs die op drugs werden gecontroleerd, speekselden positief. Allicht gaat het nog steeds op het spreekwoordelijk topje van de ijsberg en wordt het probleem schromelijk onderschat.

U hoort het, dames en heren, uw steun en middelen, hebben mee het verschil gemaakt.

Ik kan er u, mijn voorganger, alle burgemeesters, de politiezones, parketten, het opleidingsinstituut Campus Vesta, maar ook de media -die steeds weer op post zijn om uitvoerig verslag te geven over de resultaten van het voorbije jaar en over de grote WODCA-acties- niet genoeg voor bedanken.

In wat voorafging besteedde ik vooral aandacht aan de problematiek van weekendongevallen.

Welnu, ook op de weg van en naar het werk gebeuren veel, zij het meestal minder ernstige ongevallen. 18% van alle arbeidsongevallen zijn arbeidswegongevallen (ongevallen op de weg van en naar het werk). Maar, van alle arbeidsongevallen met dodelijke afloop zijn maar liefst 40% arbeidswegongevallen.

Wie weet dat, afgezien van het menselijk leed en de impact op de werkvloer, de directe kost van een dodelijk arbeidsongeval voor de werkgever begroot wordt op €400.000, begrijpt de inzet van bedrijven op de preventie van werkgerelateerde verkeersongevallen allicht nog beter.

In Zweden maakt verkeersveiligheid dan ook integraal deel uit van het algemeen veiligheidsbeleid van bedrijven en organisaties en zijn verkeersveilige acties legio.

Of alle bedrijven al van het belang van een dergelijk beleid doordrongen zijn én alle geïnteresseerde bedrijven op de hoogte van het bestaande rijke aanbod aan kennis en goede praktijken, is minder zeker.

Daarom luidt **een vierde voorstel**: we dragen systematisch bij tot de kennis van o.a. het aanbod van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde, het BIVV, de vzw Rondpunt en andere op het vlak van verkeersveiligheidsmanagement van de

bedrijven. Desgevraagd ondersteunen we de bedrijven verder om hun doelstellingen te formuleren en te behalen.

Aangezien minder drukte op de weg bijdraagt tot meer veiligheid en bovendien veel duurzamer is, waardeer ik ook de ambitie van de Antwerpse havensector om tegen 2030 een daling met minstens 10% van het aantal alleen rijdende autobestuurders te realiseren.

Wie weet kan ook hier een UBER-geïnspireerde app voor optimaal en milieubewust collectief personeelsvervoer in de haven soelaas bieden. Evenals een verdere inzet op een goede modal shift dankzij o.m. onze fietsostrades en aanverwante investeringen in state of the art-fietsinfrastructuur.

Nu Provincie Antwerpen de *Business Award 2015* mocht ontvangen uit de handen van Vlaams Minister Ben Weyts , blijkt alvast dat dit bestuur – alweer- een pioniersrol speelt, dit keer op het vlak van duurzame mobiliteit. Provincie Antwerpen is bijgevolg erg goed geplaatst om goede, want vooral effectieve, praktijken te delen. Misschien, eerste-gedeputeerde o.m. bevoegd voor mobiliteit moet u er een spin-off voor oprichten.

Terug naar het minder goede nieuws. Infrastructuur. Ook op dit vlak knelt een flinke schoen. Alle kruispunten onverwijld conflictvrij maken is de grootste uitdaging en opdracht.

U kent het wel: u heeft groen als fietser of voetganger en verwacht dus dat u de straat veilig en wel kan oversteken.

Maar dat is buiten de rechts afslaande auto's gerekend die eveneens groenlicht en doorgaans vooral veel haast hebben en – wrevelig omdat ze hoopten om

eindelijk ongehinderd door te kunnen rijden - u een blik toewerpen van "wie zijt gij? Wat doet gij hier? En waarom loopt of fietst gij in mijn weg?"

De gulden regel toepassen in het verkeer zal hier allicht niet volstaan. Daarom luidt **voorstel 5**: fietsers en voetgangers krijgen voldoende tijd en ruimte om veilig over te steken alvorens het gemotoriseerde verkeer groenlicht krijgt.

Voetgangers en fietsers moeten met andere woorden de weg volledig overgestoken zijn dan wel hiermee zo ver gevorderd, zodat ze zichtbaar zijn en blijven voor bestuurders. Zo krijgt verkeersveiligheid voorrang op een vlotte doorstroming zonder het verkeer nodeloos te stremmen.

Of nog, een goede afstemming van lichten met scherpe controle op wie een roodlicht negeert, kan wonderen doen en is niet eens zo moeilijk te realiseren. Op sommige plaatsen bestaat het al. Al is de voorsprong die fietsers en voetgangers krijgen soms wel heel erg klein.

Ook op dit vlak lanceerde minister Galant begin december 2015 een erg hoopvol voorstel: geef alle fietsers en voetgangers tegelijk groenlicht om een kruispunt over te steken en laat de auto's langer wachten voor het rood.

En over laaghangend fruit gesproken: wist u dat de overschakeling naar het winteruur door de vroege duisternis aanleiding geeft tot aanzienlijk meer verkeersongevallen?

Welnu, als we er samen in slagen om één miljoen handtekeningen te verzamelen in zeven EU-lidstaten, dan komt de **afschaffing van het verkeersonveilige winteruur** alvast op de Europese agenda.

Denk daaraan wanneer u een volgende keer op vakantie bent in één van de lidstaten van de EU! Vergeet uw petitielijst niet.

Eén miljoen handtekeningen....dat zijn meteen één miljoen kansen om het thema van verkeersveiligheid te bespreken, mensen te sensibiliseren en wie weet mee te overtuigen van "ZERO" –slachtoffers en nultolerantie. Dat was, zij het van een andere orde want triviale, **voorstel 6**.

Dames en heren,

Ik selecteerde maar enkele actiepunten. Voor de cijfermatige verantwoording en verdere uitwerking, refereer ik graag aan de uitgebreide tekst.

U zal er ook een stuk in vinden over hoe we- dankzij doorgedreven kennis van inzichten uit de gedragspsychologie- negatief verkeersgedrag enigszins kunnen sturen of veel beter nog positief beïnvloeden.

U wordt er ingewijd in concepten als *priming*, *nudging* en de *theory of planned behaviour* .

Ik sta even stil bij die inzichten uit de psychologie omdat ze kunnen helpen bij het maken van de juiste keuze op het vlak van handhavinginstrumenten.

Verder luidt de kernvraag: is het handhavingssysteem transparant, effectief en rechtvaardig? En wordt het ook als dusdanig gepercipieerd?

De beste handhaving is correct verkeersgedrag dat preventief wordt afgedwongen.

Second best is de handhaving die leidt tot een blijvende gedragswijziging ten goede.

Dat ons land geen toonbeeld is van effectieve, efficiënte en performante verkeershandhaving verdient de titel "understatement van het jaar".

Politie-rechters, parketten, politie, verenigingen die zich met hart en ziel inzetten voor meer verkeersveiligheid en allen die begaan zijn met het thema zijn het er alvast roerend over eens: ons verkeershandhavingssysteem deugt niet, net zomin als de technische en technologische vereisten die worden opgelegd voor nieuwe voertuigen en weginfrastructuur.

Als provincie hebben we weinig greep op de realisatie van volgende voorstellen. En toch zijn we m.i. perfect geplaatst om ze te formuleren en voor de realisatie ervan te blijven ijveren.

Immers, de verplichte integratie van de beschikbare technologie die de veiligheid van passagiers en andere weggebruikers fundamenteel vergroot evenals een effectief, efficiënt, performant en evidence-based handhavingssysteem en verkeersveiliger infrastructuur zijn kritische succesfactoren of cruciale randvoorwaarden om onze doelstelling te behalen: ZERO/nul doden en zwaargewonden door het verkeer in Provincie Antwerpen tegen ten laatste 2030 en een jaarlijkse daling van het aantal doden en zwaargewonden door het Antwerpse verkeer met minstens 10 %.

Dit brengt me bij mijn laatste reeks voorstellen.

Voorstel 7. Schrijf voor dat alle nieuw geproduceerde voertuigen standaard minstens moeten voorzien zijn van: een automatisch remsysteem, een automatische snelheidsbegrenzer, een ingebouwd alcoholslot en een zwarte doos. Wie weet dat zijn/haar verkeersgedrag volledig kan worden uitgelezen, gedraagt zich allicht voorzichtiger.

Voorstel zeven is meteen een opstap naar mijn ultieme droom: een veilige zelfsturende (vracht)wagen.

Voorstel 8. Realiseer nu eindelijk die **geactualiseerde en betrouwbare kruispuntdatabank voor controle op rijbewijzen**, gekend als de nog niet bestaande, maar oh zo noodzakelijke “Mercuriusdatabank” en verbind ze met de verkeersdata van de andere lidstaten van de Europese Unie.

Immers, zonder deze systematisch geactualiseerde databank tasten politie, parket en politierechter blijvend in het duister.

Rust politie- en handhavingsdiensten uit met mobiele werkstations én met betaalterminals zodat ze alle boetes meteen kunnen innen, onder het motto: “eerst betalen, dan eventueel betwisten”. Nu ontspringen vaak ook buitenlandse snelheidsduivels, roodlichtnegeerders of andere wegpiraten nog al te vaak de dans.

Het lijstje van essentiële middelen voor politie, parket en politierechter is nog zoveel langer. Denken we maar aan een performant netwerk van ANPR-systemen die optimaal met mekaar kunnen communiceren en garant staan voor een goede informatie-uitwisseling mét respect voor de privacy voor zover en in de mate die beschermingswaardig is;

Een elektronisch rijbewijs zodat de elektronische intrekking van rijbewijzen, al dan niet met punten, mogelijk wordt;

Een nog meer strategische en performante inzet van onbemande en slimme camera's;

Fijngevoelige, snelle ademtesttoestellen;

Een robuuste en bewijskrachtige speekselanalyse...Gelukkig zijn de uitvoeringsbesluiten die deze mogelijk maakt, begin december gepubliceerd.

En uiteraard gaan we door met onze WODCA-controles, tot het laatste weekendongeval, de laatste weekendverkeersdode of -zwaargewonde voorgevoerd verleden tijd is.

Dit, op basis van nieuwe wetenschappelijke inzichten en breed overleg, verfijnde paradepaardje van Provincie Antwerpen, blijven we koesteren. Ik reken daarvoor ook blijvend op uw zeer gewaardeerde steun.

Dames en heren,

Zelden was de aandacht voor verkeersveiligheid zo groot. En dat is goed want broodnodig. Dit blijkt helaas uit de cijfers die begin december 2015 werden gepubliceerd over het aantal verkeersdoden en zwaargewonden in het verkeer in 2014. Voor het eerst sinds lang daalde of stagneerde het aantal doden in het verkeer niet langer, maar nam het opnieuw toe. Helaas, ook in Antwerpen vielen in 2014 3 doden meer in het verkeer dan in 2013. Het doden tol steeg van 83 naar 90.

De campagnes en het lik-op-stukverkeersveiligheidsbeleid van burgemeester Bart De Wever die resoluut opteert voor nultolerantie voor overtredingen in het Antwerpse verkeer;

De engagementen van gemeenten als Arendonk en Ravels die zich profileren als "SAVE"-gemeente en vooral inzetten op de veiligheid van voetgangers en (jonge) fietsers;

De verbeterde en onvermoeibare strijd van de stad Mechelen tegen verkeersonveiligheid. Bij mijn weten controleert geen enkele zone meer en strategischer dan de politiezone MeWi, Mechelen-Willebroek.

Uitmundend is het forum dat politierechters in de media krijgen om hun beklag te doen over het gebrek aan armslag om hardleerse chauffeurs hard aan te pakken met een breed arsenaal aan middelen: hogere boetes, de inbeslagname van voertuigen – wie er ook eigenaar van is –, afgedwongen en goed opgevolgde rijverboden, meer en effectief uitgevoerde gevangenisstraffen, zinvolle en goed opgevolgde alternatieve straffen als bijkomende maatregel...

Cruciaal blijven de aandacht van BIVV, VSV en de vele verkeersveiligheidsspecialisten voor de oude en nieuwe uitdagingen op het vlak van verkeersveiligheid zoals oververmoeidheid en afleiding in het bijzonder door het gebruik van smartphones en andere aandachtverstoorders.

Fantastisch is de campagne die drie studenten van de AP-Hogeschool lanceerden in het raam van de Warmste Nacht van Q-Music tegen het gebruik van een smartphone of GSM achter het stuur. De opbrengst van hun campagne gaat integraal naar het Fonds Emilie Leus, een andere talentvolle 18-jarige die, samen met twee vriendinnen in 2009 werd doodgereden door een dronken chauffeur.

Eén doel verenigt hen en ons. Schop de mensen een verkeersveilig geweten tot ze doen wat ze moeten weten: verkeersveilig handelen en de veiligheid van anderen nooit in het gedrang brengen.

In het raam van PAVA, de provinciale adviesgroep verkeersveilig Antwerpen werken we met dezelfde vastberadenheid verder aan een provinciaal verkeersveiligheidsbeleid. We zijn bijzonder blij met de grote betrokkenheid van de federale en lokale politie, het parket, de provincie, campus VESTA, de

bevoegde Vlaamse en de federale overheidsdiensten én het middenveld....Samen blijven we goede voorstellen uitwerken en overmaken aan de bevoegde ministers. We zorgen voor kennisdeling en toetsen alle mogelijkheden af voor gezamenlijke actie.

En in de coördinatiegroep ANPR, werken we aan de optimale afstemming en communicatie tussen alle ANPR-toepassingen van de resp. zones én aan synergiën, zodat de performantie van het geheel vergroot.

Meest tot de verbeelding sprekend is allicht het opmerkelijke en waardevolle initiatief van federaal minister Jacqueline Galant.

Lees haar "Weggebruiker het is aan u", van 20 oktober jl., niet als een abdicatie van de overheid, als een machteloos handen in de lucht.

Interpreteer haar oproep niet als een afwijzen van wetenschappelijk onderzoek of beleidsaanbevelingen van experts.

Lees haar uitnodiging daarentegen als een uitdaging en een oproep: het aantal verkeersslachtoffers zo snel mogelijk tot nul terugdringen is een opdracht van eenieder, van elke overheid, van elke burger, van elke ondernemer, van elke school en bovenal van elke weggebruiker hoe hij of zij zich ook verplaatst.

Meteen haalt ze een dubbelslag.

Immers, is brede maatschappelijke betrokkenheid niet steeds meer dé sleutel voor een solide draagvlak voor noodzakelijke maatregelen die niet per se overal en door iedereen op gejuich worden onthaald?

De brede en hoogstaande respons van de brede bevolking is allicht het beste bewijs dat haar aanpak aanslaat.

Amper één week na de oproep, gingen al meer dan 5 000 mensen in op haar uitnodiging.

Hoopgevend is dat burgers vooral vragende partij zijn voor strengere maatregelen tegen alcohol en drugs in het verkeer.

86% is voor een verplicht alcoholslot voor bestuurders betrappt op dronken sturen.

70% is voor nultolerantie. Voor een uitgesproken meerderheid gaan alcohol en rijden nooit samen.

93% wil meer drugcontroles in het verkeer.

94% staat erop dat vrachtwagens worden uitgerust met een automatisch remsysteem.

70% is van oordeel dat vrachtwagenchauffeurs die rechts willen afslaan altijd eerst volledig moeten stoppen vooraleer ze een fietsstrook of fietspad oversteken. Zo hebben vrachtwagenbestuurders extra tijd om te controleren of er fietsers aankomen en kunnen dodehoekongevallen worden vermeden.

En maar liefst 80% stemt in met de stelling dat rijhulpsystemen die ongevallen kunnen voorkomen tot de standaarduitrusting van voertuigen moeten behoren en niet langer dure opties mogen zijn.

Dames en heren,

Ik hoop dat ik u overtuigd heb: samen kunnen, neen...samen moeten we van

Antwerpen de meest verkeersveilige provincie maken. Ik hoop dat ook u

deze ambitieuze doelstelling onderschrijft: samen maken we werk van ZERO/Nul

doden en zwaargewonden door het verkeer in Provincie Antwerpen tegen ten laatste 2030.

Tot dan moet het aantal verkeersdoden- en zwaargewonden met minstens 10% per jaar dalen. Ik hoop dat ook de gemeentebesturen en politiezones, die altijd al garant stonden en staan voor het succes van WODCA - waarvoor ik hen grenzeloos erkentelijk ben en blijf – deze ambitie onderschrijven en willen deelnemen aan de jaarlijkse benchmark.

Ik hoop dat België en Vlaanderen dra worden geroemd omdat ze over het beste systeem beschikken om verkeersongevallen te voorkomen; om een sterk vereenvoudigde verkeerswetgeving transparant, rechtvaardig maar kordaat en effectief te handhaven.

Boven alles hoop ik dat de dood van Nick en zovele andere kinderen, jongeren en ouderen niet voor niets is geweest en dat geen enkele vader, moeder, zoon of dochter, broer of zus, vriend of vriendin nog het vreselijke nieuws moet verwerken dat zijn of haar dierbare het leven liet of zwaargewond raakte in een verkeersongeval.

In 2016 wijden we ook de veiligheidsconferentie aan verkeersveiligheid en maken we een nieuwe stand van zaken op.

Ook ik zal pas rusten als de plaag van dodelijke en zwaargewonde verkeersslachtoffers voorgoed verleden tijd is, gereduceerd tot een lemma in een woordenboek.

Dames en heren,

Na het panelgesprek krijgt u nog wat verkeersgadgets met de tekst op USB. Als steeds: suggesties, aanvullingen en bedenkingen zijn altijd welkom. Geniet van

de receptie achteraf. Geheel in lijn van deze rede, wil ik u straks ook van het volgende overtuigen: feesten en drinken kan gezellig zijn, zelfs zonder alcohol.

Ik dank u.