

Verkeersveiligheid

In 2014 vielen 400 verkeersdoden op Vlaamse wegen, een triest record. Verkeersveiligheid is dan ook een belangrijke prioriteit op de politieke agenda. De Vlaamse overheid richtte recent een Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid op om alle acties rond verkeersveiligheid beter op elkaar af te stemmen en te coördineren. Samenwerking is immers cruciaal om goede resultaten te bereiken. Ook op lokaal vlak biedt een goede samenwerking tussen politie en lokaal bestuur een gezonde basis voor meer verkeersveiligheid.



Het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid bundelt alle krachten voor minder verkeersdoden

In zijn beleidsnota kondigde minister van Mobiliteit Ben Weyts de oprichting van een Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid (VHV) al aan. Het grondplan is inmiddels uitgetekend.

"Het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid moet een merknaam worden voor alles wat met verkeersveiligheid te maken heeft", zegt minister Weyts.

Waarom vond u de oprichting van een huis voor de verkeersveiligheid essentieel?

Ben Weyts: "In 2014 vielen in Vlaanderen 400 verkeersdoden: een schandalig cijfer. Er zijn dus zeker 400 redenen om de verkeersveiligheid structureel te versterken. We hebben nu echt een doordachte aanpak nodig. De nieuwe Vlaamse bevoegdheden, die bij de zesde staatshervorming zijn overgekomen, moeten bovendien zo efficiënt mogelijk beheerd worden. We kunnen ons in het verkeersveiligheidslandschap geen versnippering meer permitteren. In verkeerseducatie alleen al bestaan er vandaag zo een tiental mascottes: dat is niet meer houdbaar. Het nieuwe Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid wil eenheid scheppen en zal daarom alle kennis en expertise rond verkeersveiligheid verenigen, coördineren, sturen en er ook over communiceren."

Wie zal vertegenwoordigd zijn in het VHV?

Ben Weyts: "De bedoeling is om een zo breed mogelijk draagvlak voor verkeersveiligheid te creëren. Natuurlijk is er plaats voor de 'usual suspects' in de verkeersveiligheid, maar daarnaast willen we ook andere groepen zoals de zachte weggebruikers, de truckers, het parket en de politie een plaats geven. De bedoeling is om met al die partijen rond de tafel een eendrachtige visie op verkeersveiligheid te ontwikkelen, en uiteindelijk ook een gedragen Verkeersveiligheidsplan. In de praktijk zullen

we werken met een coördinerende stuurgroep, vier werkkamers en een Vlaams Forum dat fungeert als brede basis. De vier werkkamers zijn ontwikkeld naar analogie met de vier E's in verkeersveiligheid: educatie & sensibilisering, engineering (infrastructuur), enforcement (handhaving) en evaluatie."

Welke prioriteiten liggen er op tafel?

Ben Weyts: "We moeten op alle fronten een tandje bijsteken. We blijven investeren in **educatie en sensibilisering**, met grote verkeersveiligheids campagnes. Meer en betere **handhaving** is nodig. Ik geloof nogal sterk in trajectcontrole, en wil ook de mobiele trajectcontrole inzetten in Vlaanderen. De inkomsten van de overtredingen waarvoor Vlaanderen bevoegd is zullen nu trouwens rechtstreeks naar het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds vloeien, wat ons financiële ruimte geeft voor innovatieve oplossingen. Ook **evaluatie** is een belangrijk punt: beleidsrelevant onderzoek blijft cruciaal, denk maar aan een betrouwbare en objectieve

ongevallenregistratie. De ongevalgegevens moeten verfijnd worden, zodat ze mee als basis kunnen dienen voor een gerichte aanpak. Tot slot is er de **infrastructuur**: elk wegenwerk in Vlaanderen moet de verkeersveiligheid versterken. Momenteel werken we de laatste punten op de lijst van de 800 gevaarlijke punten weg."

Hoe ziet u de toekomst van het VHV?

Ben Weyts: "Met het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid willen we een mentaliteitswijziging teweeg brengen in Vlaanderen. Ik wil verkeersveiligheid centraal in het publieke debat, en dat vergt ook een centraal aanspreekpunt voor iedereen: van ouderaden tot gemeentebesturen en mobiliteitsprofessionals."



KABINET WEYTS

"Wie informatie of ondersteuning nodig heeft rond verkeersveiligheid in Vlaanderen kan binnenkort aankloppen bij één adres."

■ Ben Weyts, minister van Mobiliteit

Het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid: een stevige structuur

Het nieuwe Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid (VHV) bestaat uit een sterk fundament, vier werkkamers en een overkoepelende toplaag.

STUURGROEP

monitor, evaluatie en bijsturing

De stuurgroep geeft mee richting aan het VHV. Zij helpen de werking van het VHV te monitoren, te evalueren en eventueel bij te sturen na gewijzigde beleidsaccenten. Concreet ondersteunen de leden van de stuurgroep de voorzitter bij:

- de opmaak en het bewaken van de uitvoering van het jaarlijkse actieplan;
- het stellen van prioriteiten bij de opmaak en de uitvoering van de planning;
- het afstemmen van beleidsprioriteiten van overheden en partnerorganisaties;
- het afstemmen op de concrete noden van de doelgroepen;
- het delen, verspreiden en internationaliseren van de opgebouwde kennis en beleidspraktijk;
- het beoordelen van kandidaturen voor het lidmaatschap van het VHV en zijn werkkamers.

De stuurgroep kan voor verdere, concrete invulling van het Verkeersveiligheidsplan en/of het actieplan naast de werkkamers extra expertgroepen of werkgroepen samenstellen die ad hoc of voor een langere periode een specifieke actielijn helpen invullen.

De stuurgroep volgt het gebruik van de extra inkomsten, die voortvloeien uit geregionaliseerde verkeersovertredingen, op. De middelen zullen gebruikt worden om uitgaven voor werking, subsidies en investeringen voor verkeersveiligheid te financieren.

Wie?

- minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare Werken (voorzitter)
- secretaris-generaal van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (ondervoorzitter)
- afdeling Verkeersveiligheid van het Departement MOW (secretaris)
- Politie
- Magistratuur
- Onderzoekswereld
- GOCA
- Vlaamse Stichting Verkeerskunde
- Vlaamse Vereniging voor Steden en Gemeenten
- Traxio/Febiac (beurtrol)
- FEBETRA/TLV (beurtrol)
- Touring/VAB (beurtrol)
- Rondpunt/Ouders van Verongelukte Kinderen (beurtrol)
- Fietsersbond
- Vlaams Forum Verkeersveiligheid

De stuurgroep wordt samengesteld door de minister van Mobiliteit en Openbare Werken. De leden worden aangesteld voor een periode van vijf jaar. Het Departement MOW ondersteunt de werking van de stuurgroep.

WERKKAMERS

expertise, overleg en concrete voorstellen

Het VHV heeft vier werkkamers die overeenstemmen met de klassieke 4 E's: Education & Awareness (sensibilisering), Engineering (infrastructuur), Enforcement (handhaving) en Evaluation (evaluatie). Ze verzamelen binnen hun domein expertise, organiseren overleg en leveren concrete voorstellen voor de uitvoering van het Verkeersveiligheidsplan en de beleidsbrieven van de Minister voor Mobiliteit en Openbare Werken. De voorstellen van de werkgroep worden besproken in de stuurgroep.

Meer informatie over de werkkamers vindt u op pagina's 4 en 5 van deze Mobiliteitsbrief.



VLAAMS FORUM

ontmoetingsplaats en klankbord

Het Vlaams Forum is een forum waar de overheid, de onderzoekswereld en belangengroepen elkaar ontmoeten en ideeën kunnen uitwisselen.

Wie?

Elke organisatie die representatief is voor een deelaspect van verkeersveiligheidsbeleid kan zich kandidaat stellen om lid te worden van het Vlaams Forum. Voorwaarde is wel dat de organisatie zich akkoord verklaart met de doelstellingen en opdracht van het VHV.

Verkeersveiligheid thuis in beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken

Het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid krijgt een zichtbare thuis binnen het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. "Verkeersveiligheid moet in onze werking een zichtbare plaats krijgen. Daarom komt er vanaf 1 januari een afdeling Verkeersveiligheid binnen ons departement, waar ook het Vlaams Huis zijn thuis zal vinden", zegt secretaris-generaal Filip Boelaert.

Filip Boelaert: "Zoals de minister op de eerste vergadering van de stuurgroep van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid terecht stelde, moeten we iets doen aan 'de schande van de 400'. Dat cijfer staat voor het vreselijk hoge aantal verkeersdoden dat vorig jaar te betreuren viel op de Vlaamse wegen."

"Binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) bestaat er al een lange traditie om werk te maken van meer verkeersveiligheid. Zo zijn er het project gevaarlijke punten van AWW en de verschillende handhavingsprojecten die zichtbare resultaten opleverden. Maar toch is dat niet genoeg en moeten we onze inspanningen nog opvoeren."

Focus op verkeersveiligheid

Boelaert: "Binnen het Departement MOW is verkeersveiligheid al langer een thema, vooral bij de opstelling van regelgeving of sensibiliseringsacties. Nu Vlaanderen ten volle bevoegd is voor sensibilisering en verkeersveiligheid, moeten we die inzet nog verstevigen. Dat doen we door de start van de nieuwe afdeling 'Verkeersveiligheid'. Die moet de focus leggen op verkeersveiligheid en zal instaan voor de coördinatie en ondersteuning van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid".

Samenwerking

Boelaert: "We kunnen die ambitie niet alleen waar maken. Er is al heel wat samenwerking opgebouwd met lokale partners en verkeersveiligheidspartners. Die samenwerking willen we binnen het Huis voortzetten. Het Huis staat open voor deelname van geëngageerde partners die concrete initiatieven willen ontplooiën. Ik koester hoge verwachtingen voor zowel het Huis als voor de nieuwe afdeling. We moeten resultaten boeken en liefst zo snel mogelijk."

Vanaf 1 januari 2016 is het Departement Mobiliteit en Openbare Werken georganiseerd volgens een nieuw organisatiemodel met zes afdelingen en de Technisch Ondersteunende Diensten (TOD):

- Stafdienst
- Beleid
- Verkeersveiligheid
- Organisatie
- Juridische Dienstverlening
- Maritieme Toegang
- Technisch Ondersteunende Diensten (TOD): Geotechniek, Waterbouwkundig Laboratorium, Algemeen Technische Ondersteuning, Expertise Beton en Staal en Verkeerscentrum.



JERRY DE BRIE

■ **Filip Boelaert, secretaris-generaal Departement MOW:** "Onze verkeersveiligheid moet beter. Het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid zal daartoe bijdragen."

Handhaving

ANPR-camera's: handig bestellen via opdrachtcentrale

Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) ondersteunt lokale overheden en politiezones voor de aankoop van automatische nummerplaatherkenningscamera's (ANPR-camera's).

Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) heeft een opdrachtcentrale in de markt geplaatst voor levering, plaatsing en onderhoud (inclusief software van ANPR-camera's). Andere overheden kunnen ook bestellingen plaatsen via dit contract. Het AWV heeft een contract afgesloten met de opdrachtnemer en de politiezones. Steden en gemeenten in het Vlaams Gewest kunnen er gebruik van maken door op te treden als

bestellende overheid. Om de administratieve last te beperken kunnen bestellende overheden gebruik maken van de standaardformulieren en draaiboeken die ter beschikking gesteld worden op <http://wegenenverkeer.be/opdrachtcentrale-vast-anpr-netwerk>. Een bijkomend voordeel is dat de toestellen die via deze weg besteld worden eenvormig zijn en daardoor beter op elkaar afgesteld kunnen worden.



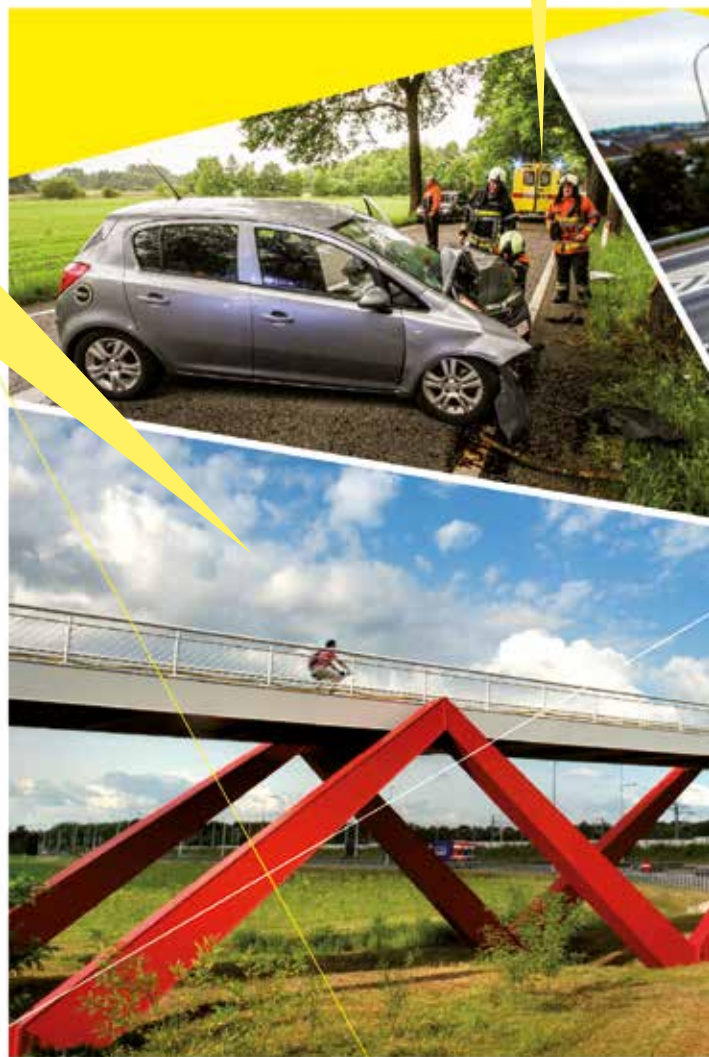
JERRY DE BRIE

Vier werkkamers: eigen expertise, maar samenwerking is cruciaal

Er worden vier werkkamers opgericht die overeenstemmen met de 4 E's. Elke werkkamer staat, binnen de E waarin hij actief is, in voor het verzamelen van expertise, het organiseren van overleg en het leveren van voorstellen voor de uitvoering van het Vlaams Verkeersveiligheidsplan. Bestaande overlegplatformen zullen geïntegreerd worden binnen de werkkamers. Het is uiteraard niet de bedoeling dat de werkkamers zich opsluiten binnen hun E, integendeel. Waar nodig moeten ze verbanden tussen werkkamers leggen en samenwerken. Iedere kamer werkt vanuit een integrale aanpak en verzorgt linken met de andere E's.

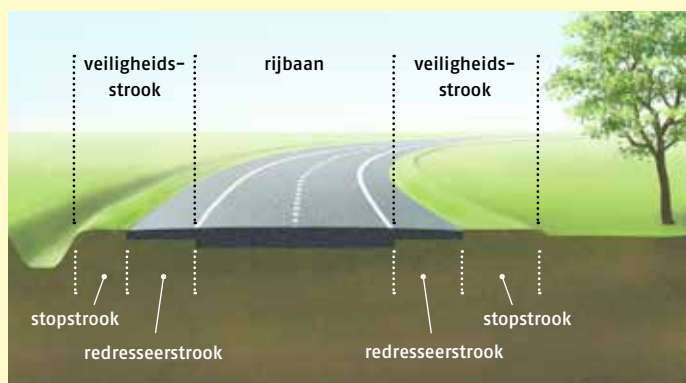
Werkkamer Evaluatie

- De Werkkamer Evaluatie zal de inspanningen en de resultaten van het verkeersveiligheidsplan systematisch **monitoren**. Ze zal aanbevelingen geven waar nodig. Ze kan ook beleidsrelevante onderzoeken voorstellen.
- Ze **koppelt** op regelmatige basis via de stuurgroep **terug** aan de andere werkkamers, dit met het oog op eventuele bijsturingen naar aanleiding van uitgevoerde evaluaties.
- Deze werkkamer is verantwoordelijk voor de uitbouw van een **moderne, grondige en correcte ongevalregistratie- en analyse**, op basis van bindende afspraken met alle betrokken actoren en in maximale samenwerking met initiatieven op andere bevoegdheidsniveaus.



Werkkamer Infrastructuur

- De Werkkamer Infrastructuur prioriteert jaarlijks **voorzien** **infrastructuurgrepen** om de verkeersveiligheid ter hoogte van gevaarlijke punten en zones te verhogen. Ze baseert zich hiervoor op objectieve ongevalgegevens. De kwetsbare weggebruikers krijgen extra aandacht door de verkeersongevallen waarbij fietsers betrokken zijn, zwaarder mee te rekenen in de prioritering van gevaarlijke locaties.
- De **verhoogde leesbaarheid van de weg** wordt een sleutelbegrip waarbij minder borden en een duidelijker snelheidsbeleid cruciaal zijn.
- Bij de (her)aanleg van wegen worden de principes van de **vergevingsgezinde weg** gehanteerd, dit voor alle weggebruikers en in het bijzonder voor de meest kwetsbare. Een weg moet zodanig ingericht zijn dat er voldoende mogelijkheid is om onbedoelde gebeurtenissen te corrigeren of om de gevolgen zo veel mogelijk te beperken.
- Ze volgt de recente ontwikkelingen inzake **voertuigtechnologie**, en de veiligheidswinsten die hiermee gehaald kunnen worden, op.



Bij de (her)aanleg van wegen worden de principes van de vergevingsgezinde weg gehanteerd. In de Mobiliteitsbrief van maart 2015 (nr 157) vindt u meer informatie over het principe van vergevingsgezinde wegen. Er is ook een 'vademecum vergevingsgezinde wegen', dat kunt u downloaden via www.wegenenverkeer.be ('over ons' > 'docs' > 'vademecums').

Werkkamer Handhaving

- In de Werkkamer Handhaving vindt onder meer het debat plaats rond de meest noodzakelijke **investeringen** van handhavingsapparatuur.
- De positieve resultaten van trajectcontrole zetten aan tot een verhoging van de investeringen in een **ANPR-netwerk**. De werkkamer zal de meest prioritaire segmenten en kaarten in kaart brengen om de middelen zo efficiënt mogelijk in te zetten.
- De Werkkamer Handhaving zal de mogelijkheid nagaan om voor de handhaving van de overtredingen op de geregionaliseerde regels van het verkeersreglement gebruik te maken van **administratieve sancties**.
- De Taskforce handhaving gaat op in de werkkamer Handhaving.



- De Werkkamer Educatie en sensibilisering wordt opgebouwd als expertisecentrum dat de beleidslijnen rond sensibilisering, educatie en vorming zal concretiseren. De centrale focus is **verkeersgedrag**.
- Ze heeft als taak om de huidige **versnippering** binnen dit domein te **weg te werken**. De bedoeling is om naar de verschillende doelgroepen consequent boodschappen op maat te verspreiden en de schaarse middelen zo efficiënt mogelijk te besteden.
- De Werkkamer Educatie en sensibilisering zal in samenspraak met de relevante partners een **campagnekalender** opstellen met alle prioritaire thema's rond verkeer en mobiliteit. Voor een maximaal effect worden deze campagnes bij voorkeur gecombineerd met versterkte controles door de politiediensten.
- Ze volgt de vorm en inhoud op van **informatieve en/of sensibiliserende (tv) programma's**.
- Ze waakt over de realisatie van een **verticale leerlijn** rond verkeers- en mobiliteitseducatie. Dit om elke verkeersdeelnemer een solide basis te geven om een leven lang veilig deel te kunnen nemen aan het verkeer. Met aandacht voor elke leeftijdsgroep en extra aandacht voor kwetsbare groepen.
- De kamer vervult de rol van motor voor de hervorming van de **rijopleiding**. In het verlengde hiervan zullen leer- en bijsturingsmaatregelen, in nauwe samenspraak met de werkkamer handhaving, ingesteld worden als een verlengstuk van een gefaseerde rijopleiding.
- De werkgroep rijopleiding en het Netwerk Verkeerscoördinatoren krijgen een plaats in deze kamer.

Werkkamer Educatie en sensibilisering

'Link tussen verkeersveiligheid en duurzame mobiliteit biedt nieuwe perspectieven'

Hoe kunnen politie en gemeentebesturen samenwerken voor meer verkeersveiligheid? Dat is de centrale vraag op het politiecongres van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde op 26 november. "We staan aan de vooravond van een nieuwe kentering die de samenwerking nog intenser zal maken", zegt Gerry Peeters, coördinator van Centrex Wegverkeer.

De samenwerking tussen lokale politie en lokale besturen heeft al een lange weg afgelegd. In de jaren '60 en '70 waren er maar twee opties: pure repressie of pure preventie. In de jaren '90 werd de samenwerking tussen bestuurlijke, gerechtelijke en politionele overheid intenser dankzij het vijfhoeksoverleg. De politiehervorming in 2001 verstevigde die samenwerking. Voor de opmaak van de zonale veiligheidsplannen is er sindsdien intens overleg tussen politie, parket en burgermeesters.

Zonale veiligheidsplan

In de zonale veiligheidsplannen worden onder meer acties en prioriteiten vastgelegd voor het lokale verkeersveiligheidsbeleid, gebaseerd op het nationaal verkeersveiligheidsplan. Snelheid, rijden onder invloed, afleiding achter het stuur en het gebruik van de gordel zijn de klassiekers. "De aanpak van deze 'killers' is uiteraard zeer belangrijk, maar ik pleit ervoor om ook verder te kijken", zegt Gerry Peeters. "Daarmee bedoel ik



■ Door de nieuwe GAS-wetgeving wordt er meer ruimte gecreëerd om zowel aan het parkeerbeleid als aan de verkeersveiligheid te werken in een nieuw partnerschap.

dat we het verkeers-, mobiliteits- en handhavingsbeleid beter op elkaar moeten afstemmen, zodat we meer resultaat kunnen boeken."

"Concreet denk ik aan een nauwere samenhang tussen het gemeentelijk mobiliteitsplan en het zonaal veiligheidsplan", gaat Peeters verder. "Elke gemeente heeft naast een zonaal veiligheidsplan immers ook een mobiliteitsplan. Het mobiliteitsplan focust eerder op een duurzame modal split, verplaatsingen in relatie tot de ruimtelijke ordening en verkeersplanologie. Verkeersveiligheid maakt hier zijdelings deel van

uit. Zo staat er in elk mobiliteitplan een luikje handhaving, dat – laat ons eerlijk zijn – vaak stiefmoederlijk behandeld wordt. In het zonaal veiligheidsplan ligt de focus op verkeersveiligheid, maar er komen ook aspecten uit het mobiliteitsplan aan bod. Er is dus wel een link, maar die wordt nog te weinig uitgespeeld. Dat is een gemiste kans."

GAS

Uit studies blijkt dat de doelstellingen uit de zonale veiligheidsplannen en die uit de gemeentelijke mobiliteitsplannen vandaag slechts in 30 % van de gemeenten op elkaar zijn afgestemd. Gerry Peeters: "Dat kan dus duidelijk beter. Lokale handhavingsplannen zouden standaard zowel met het gemeentelijk mobiliteitsplan als met het zonaal verkeersveiligheidsplan moeten rekening houden. Een concreet voorbeeld: bij een ongeval zouden we niet alleen de reflex moeten hebben om te denken: 'kunnen we dit vermijden door bijvoorbeeld snelheidscontrole in te voeren', maar ook 'zou dit ongeval wel gebeurd zijn als er minder verkeer was doordat meer mensen het openbaar vervoer nemen?'. Het is niet altijd evident om deze klik te maken, maar toch ben ik ervan overtuigd dat dit het verkeersveiligheidsbeleid van de toekomst wordt. De recente wijzigingen in het kader van de GAS-boetes wijzen al in



■ **Gerry Peeters, coördinator van Centrex Wegverkeer:** "Lokale handhavingsplannen zouden standaard zowel met het gemeentelijk mobiliteitsplan als met het zonaal verkeersveiligheidsplan moeten rekening houden."

Politie: een belangrijke partner bij de organisatie van Het Grote Fietsexamen!

Het beste fietsexamen is het resultaat van een goede samenwerking tussen scholen, ouders, politie en gemeente.

Veel scholen organiseren al een fietsexamen en het belang van zo'n praktijkexamen op de openbare weg wordt door niemand nog in twijfel getrokken. Op het einde van het zesde leerjaar moeten kinderen zich immers zelfstandig als fietser in het verkeer kunnen verplaatsen. Ook al omdat ze na de lagere school vaak met de fiets naar het secundair gaan, vaak op grotere afstand van thuis. De Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) organiseert daarom al 4 jaar het Grote Fietsexamen. Vorig schooljaar namen 9.939 leerlingen deel, 8.744 waren geslaagd.

Hulp welkom!

Steden en gemeenten kunnen scholen aanmoedigen om een fietsexamen te organiseren, of beter nog: ze kunnen helpen bij de organisatie. Het *Grote Fietsexamen* van de VSV is daarvoor een handig instrument: duidelijk, goed onderbouwd en makkelijk te organiseren. Enkele concrete tips om er werk van te maken:

- Moedig de scholen aan om zich in te schrijven op www.hetgrotefietsexamen.be. Scholen kunnen het examen organiseren op een dag naar keuze, en ze genieten van heel wat voordelen zoals fietsstickers en mooie diploma's voor alle deelnemers en zelfs gratis toegangstickets voor Bobbejaanland. Nog belangrijker: alle scholen die zich inschrijven, ontvangen een gratis doepakket met een duidelijk stappenplan en een handleiding.



- Op www.hetgrotefietsexamen.be vind je een apart scholenoverzicht voor politiezones. Je kunt hier zoeken op postcode en checken welke scholen al zijn ingeschreven voor het fietsexamen. Hier staat ook kant-en-klaar communicatiemateriaal dat je kunt gebruiken om de scholen te mailen, naast informatie en lesmateriaal over de verschillende fietsvaardigheden die getest moeten worden.
- Politie of gemeenten kunnen het examen ook zelf organiseren voor meerdere scholen tegelijk. Vraag in dat geval de scholen toch nog om zich in te schrijven zodat ze de voordelen niet mislopen!
- De politie kan uiteraard ook een ondersteunende rol vervullen: een presentatie geven op school over de wegcode en de moeilijke punten van de fietsroute, politiebegeleiding op de dag zelf, zorgen voor enkele 'controleurs', de veiligheid garanderen waar nodig, enzovoort.

Meer info: www.hetgrotefietsexamen.be.
Voor extra info kun je steeds contact opnemen met de VSV via fietsexamen@vsv.be.

die richting. De nieuwe GAS-regeling heeft toegestaan dat de inbreuken rond parkeerhandhaving ook door andere, bijvoorbeeld gemeentelijke ambtenaren vastgesteld kunnen worden. Dit betekent dat er meer ruimte gecreëerd wordt om zowel aan het parkeerbeleid als aan de verkeersveiligheid te werken in een nieuw partnerschap. Parkeren wordt vaak beschouwd als de sleutel tot een duurzaam mobiliteitsbeleid. Daarom kan het volgens mij ook een sleutel worden voor een verkeersveiliger beleid. Duurzaam en veilig gaan hand in hand. Dat politie en gemeenten voortaan samen het parkeerprobleem kunnen aanpakken, is alvast een stap in de goede richting."

Ongevallenanalyse

"In het kader van een visionair en geïntegreerd lokaal veiligheidsbeleid speelt ook een goede ongevallenanalyse een grote rol. Een juiste registratie is een belangrijke basis. Alleen zo kunnen we informatiegestuurd handhaven. Wanneer we de juiste oorzaken en hot spots kunnen detecteren, kunnen we onze acties beter sturen, en zo een beter resultaat boeken met minder middelen. Ook hier is een goede samenwerking tussen de verschillende partners dus cruciaal", besluit Gerry Peeters.

Politie Antwerpen

Lokaal verkeersbeleid met cijfers onderbouwd

Een concreet voorbeeld van hoe data en cijfers gebruikt kunnen worden om handavingsacties richting te geven en het (verkeersveiligheids) beleid te verantwoorden vonden we in de politiezone Antwerpen. Hun werkwijze komt ook ter sprake op het politiecongres van 26 november. Het uitgebreide artikel kunt u lezen op www.mobielvlaanderen.be/overheden (klik op de Mobiliteitsbrief rechts voor een overzicht van de artikels).



Vanaf 1 april 2016 geldt tolheffing op alle wegen

Op 1 april 2016 gaat de kilometerheffing voor vrachtwagens in ons land van start.

De kilometerheffing geldt voor alle voertuigen met een maximaal toegestaan totaalgewicht (MTT) van meer dan 3,5 ton en bedoeld of gebruikt voor het transport van goederen over de weg. Om de gereden kilometers en de gebruikte wegen te registreren moeten de vrachtwagens uitgerust worden met een On-Board Unit (OBU). Op basis van de geregistreerde gegevens kan dan de verschuldigde heffing berekend worden.

Tolwegen

Het tolgebied omvat alle wegen in Vlaanderen, Wallonië en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Bij de start zal de heffing in Vlaanderen slechts op een beperkt aantal wegen effectief worden aangerekend. Het tarief per afgelegde kilometer hangt daarbij af van de gewichtsklasse en de milieuparameters van het voertuig. Op andere wegen wordt de belasting voorlopig aan 0 gelijkgesteld. Details over de wegen waar de heffing wordt aangerekend en de tarieven zijn te vinden op www.viapass.be. Daar

staat ook meer informatie over de aanschaf van de OBU en de mogelijke vrijstellingen. Viapass is het organisme dat de goede werking van het systeem bewaakt in opdracht van de drie gewesten. Zij zorgt ook voor gerichte communicatie naar alle directe belanghebbenden.

Nulmetingen

Mogelijks kan de invoering van de kilometerheffing een verschuiving van verkeersstromen veroorzaken. Om daar een goed zicht op te krijgen heeft de Vlaamse overheid een monitoringplan uitgewerkt voor een aantal geselecteerde wegsegmenten en doorgangspunten. Extra 'nulmetingen' worden uitgevoerd in samenwerking met het Agentschap Wegen en Verkeer. Ook lokale wegbeheerders kunnen zeker bijdragen aan een meer volledig beeld van de verkeersstromen. Voor details over het monitoringplan en de al beschikbare metingen kunnen zij hun mobiliteitsbegeleider van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken contacteren.



SATELLIC

Metingen door lokale besturen

Lokale besturen die dit wensen kunnen uiteraard zelf extra metingen uitvoeren als basis voor latere analyse. Voor de monitoring is enkel de zogenaamde 'categorietelling' bruikbaar. Hierbij ligt de nadruk op het in detail onderscheiden van de voertuigcategorieën – en niet zozeer op het meten van verkeersintensiteiten of rijsnelheden. Als ondersteuning bij het organiseren van extra metingen worden aanbevelingen aangereikt op www.mobielvlaanderen.be/overheden (ga naar het thema 'Vrachtverkeer' en klik op 'Aanbevelingen voor nulmeting door lokale besturen' onder 'Kilometerheffing').

De resultaten van uw meting kunt u best ook aan het Departement MOW bezorgen, zodat uiterlijk in maart 2016 alle beschikbare cijfers per locatie gebundeld kunnen worden. U kunt de resultaten mailen naar mobiliteit.verkeersveiligheid@vlaanderen.be of ze bezorgen aan uw mobiliteitsbegeleider bij het Dept. MOW. Contactgegevens van uw mobiliteitsbegeleider vindt u op www.mobielvlaanderen.be/overheden (zie kolom 'lokaal mobiliteitsbeleid' links).

Oproep

Uw project op het Fietscongres 2016?

Meer veiligheid, meer fietsers. Dat is het thema van het vijfde Fietscongres dat we op dinsdag 7 juni 2016 in Gent houden. Heeft u een inspirerend project dat zeker niet mag ontbreken op het Fietscongres? Dien dan tot en met maandag 18 januari 2016 een abstract in. Hopelijk kunnen we u als spreker op het Fietscongres verwelkomen.

Meer info op www.vsvb.be.



PROVINCIE WEST-VLAANDEREN

Agenda

november

30 Themadag woonstraten

december

- 1 Hét mobiliteitscongres (Machelen)
- 4 Aan de slag met het duurzame lokale mobiliteitsbeleid (Brussel)
- 7 Kosten-batenanalyses van verkeer en mobiliteit (Antwerpen)
- 8 Samenhangend gemeentelijk beleid voor ruimte en mobiliteit (Antwerpen)
- 9 Lokaal bestuur en eventorganisator: samen voor een optimale mobiliteitsorganisatie (Gent)
- 10 Studiedag Fietsberaad (Gent)

Save the date:

22 maart 2016 – Vlaams Congres Verkeersveiligheid (Antwerpen)

Meer details vindt u in de agenda op www.mobielvlaanderen.be/overheden

Mobiliteitsbrief is er nu ook als e-zine. Abonnees op het e-zine krijgen de Mobiliteitsbrief digitaal in hun persoonlijke mailbox. U kunt voor de papieren en/of digitale versie gratis in- en uitschrijven via www.mobielvlaanderen.be/overheden ('Publicaties' – 'Mobiliteitsbrief'). Op deze website vindt u ook alle Mobiliteitsbrieven terug en meer informatie over het lokaal mobiliteitsbeleid. Voor suggesties en vragen over deze publicatie of uw abonnement kunt u mailen naar info@mobiliteitsbrief.be.