

Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid uit de startblokken

Eerste opdracht: Vlaams Verkeersveiligheidsplan opstellen

TOM DEPLA

In september had de startvergadering voor het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid plaats. Dit nieuwe orgaan, waarin politie, gerecht en een brede waaier aan mobiliteitsorganisaties vertegenwoordigd zijn, moet het verkeersveiligheidsbeleid in Vlaanderen mee vormgeven en opvolgen. De eerste opdracht is een nieuw Vlaams Verkeersveiligheidsplan opstellen dat de strategie voor de komende vijf jaar zal vastleggen. Dat actieplan moet eind dit jaar klaar zijn.

“Onze ambitie is absoluut duidelijk: 0 verkeersdoden tegen 2050, gebaseerd op de ‘vision zero’. Tegen 2020 mag Vlaanderen niet meer dan 200 verkeersdoden en 1.500 zwaargewonden in het verkeer tellen.” Dat lezen we op bladzijde 47 in het Vlaams Regeerakkoord 2014-2019. Iets verderop staat er: “We bundelen de krachten efficiënter en werken de versnippering inzake verkeersveiligheidsbeleid weg. Op basis van een evaluatie van de werking van de verschillende Vlaamse actoren inzake verkeersveiligheid werken we aan de volledige integratie van alle verkeersveiligheidsactiviteiten in een Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid inclusief de nieuwe overgedragen bevoegdheden binnen het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW). Vlaanderen maakt daarbij maximaal gebruik van de overgehevelde bevoegdheden in het kader van de zesde staats-hervorming inzake rijopleiding, educatie en sensibilisering, monitoring, toezicht en handhaving.”

OPDRACHTEN

Ondertussen zijn we bijna anderhalf jaar verder en is het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid (VHV) van start gegaan. Zijn opdracht is:

- het kader bieden voor een effectief verkeersveiligheidsbeleid via het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen. Dat wordt opgevat als een vijfjaarlijks actieplan. De actiedomeinen worden bepaald op basis van een achtergrondrapport opgesteld door opgesteld door het IMOB (UHasselt). Op basis van die actiedomeinen worden concrete doelstellingen en acties geformuleerd;
- opgebouwde expertise en ervaring bundelen en zo versnippering tegengaan. Naast verbinden moet het VHV de partners ook stimuleren en inspireren tot gericht, beleidsrelevant onderzoek en hen ondersteunen bij realisaties op het terrein. Het VHV kan bijvoorbeeld vademeca over verkeersveilig-

heidsthema's opstellen en actualiseren;

- acties uit het Vlaams Verkeersveiligheidsplan concretiseren onder de vorm van uit te voeren verkeersveiligheidsmaatregelen;
- de uitvoering van de acties in het kader van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen en het Huis voor Verkeersveiligheid monitoren.

STUURGROEP

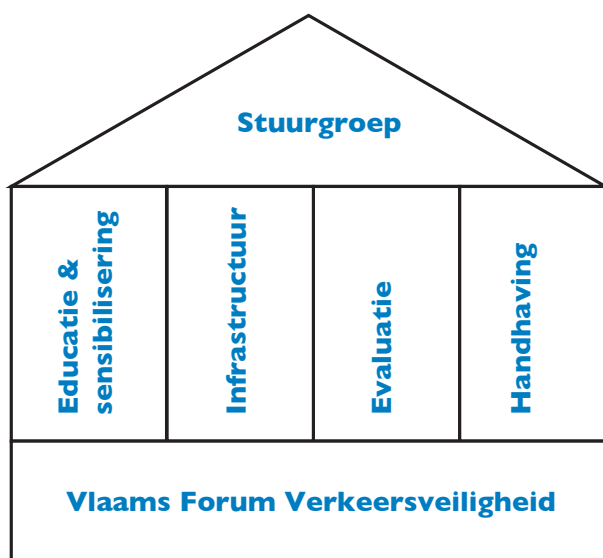
Een stuurgroep zorgt voor de vlotte werking van het VHV en zorgt eventueel voor de nodige bijsturing op basis van gewijzigde beleidsaccenten. De stuurgroep wordt voorgezeten door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken en telt 14 leden, namelijk: secretaris-generaal MOW (ondervoorzitter), politie, magistratuur, onderzoekswereld, GOCA, VSV, VVSG, Traxio / Febiac (beurtrol), FEBETRA / TLV (beurtrol), Touring / VAB (beurtrol), Rondpunt / OVK (beurtrol), Fietsersbond, Vlaams Forum Verkeersveiligheid en MOW, afdeling Verkeersveiligheid (secretaris). De stuurgroep komt drie tot vier keer per jaar samen om te overleggen.

VIJF WERKKAMERS

Er worden vier werkkamers opgericht die overeenstemmen met de 4 E's (Education & awareness, Engineering, Enforcement, Evaluation), dus Educatie & sensibilisering, Infrastructuur, Handhaving en Evaluatie. 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. Het is wel niet de bedoeling dat de werkkamers zich opsluiten binnen hun E, integendeel. Waar nodig moeten ze verbanden tussen werkkamers leggen en samenwerken.

Bestaande overlegplatformen worden geïntegreerd binnen de werkkamers. Zo gaat de Werkgroep Lokale Politiezones die binnen het Vlaams Forum Verkeersveiligheid actief was, op in het Netwerk Verkeerscoördinatoren binnen de werkkamer Educatie. De vroegere Taskforce Handhaving vervelt tot de nieuwe Werkkamer Handhaving. Het Steunpunt Verkeersveiligheid wordt omgedoopt tot Wetenschappelijk verkeersveiligheidsonderzoek.

Voor de concrete invulling van het Verkeersveiligheidsplan kunnen binnen de werkkamers wisselende expertgroepen samengesteld worden die voor een langere periode, tijdelijk of ad hoc invulling geven aan een specifieke actie (bijv. dode hoek of sensibilisering rond snelheid). De oprichting van die werkgroepen gebeurt vanuit de stuurgroep van het VHV.



De structuur van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid.

VLAAMS FORUM VERKEERSVEILIGHEID

Het Vlaams Forum Verkeersveiligheid is de sokkel van het VHV. Elke organisatie die representatief is voor een deelaspect van het verkeersveiligheidsbeleid in Vlaanderen, kan zich kandidaat

stellen om lid te worden van het VHV. De stuurgroep verstrekt advies bij die kandidaatstellingen. Elk VHV-lid wordt uitgenodigd tot het Vlaams Forum, dat vier keer per jaar samen komt. Het Forum heeft een tweeledige rol:

- overlegorgaan waarin de overheid, onderzoekswereld en belangengroepen elkaar ontmoeten en ideeën kunnen uitwisselen. Zo zullen de vertegenwoordigers van de werkkamers geregeld uitgenodigd worden om een stand van zaken te geven. Op die manier is er een horizontale structuur over alle werkkamers heen. Eén van de belangrijke opdrachten zal liggen in het zoeken van dwarsverbanden en die zaken te signaleren aan de stuurgroep.
- adviesorgaan en toetssteen voor de stuurgroep en de Vlaamse regering bij nieuwe maatregelen. Het Forum kan de stuurgroep op eigen initiatief adviseren en op vraag van de stuurgroep of de minister van Mobiliteit en Openbare Werken.

DAGELIJKSE WERKING

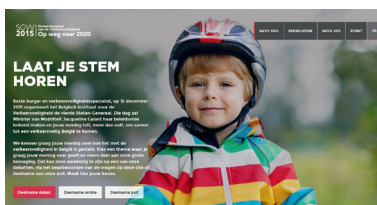
Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken verzorgt de coördinatie van het VHV, ontwikkelt het juridische kader voor een optimale invulling ervan en ondersteunt de dagelijkse werking. De werkingskosten van het VHV worden opgevangen binnen het budget van het Departement MOV. ■

Trefwoorden: beleid (Vlaanderen), verkeersveiligheid, Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid.

Kort

BELEID - FEDERAAL

Nieuwe Staten-Generaal voor inhaalbeweging verkeersveiligheid



Federaal minister van Mobiliteit Jacqueline Galant organiseert op 15 december een nieuwe Staten-Generaal voor de Verkeersveiligheid. Dat doet ze in samenwerking met

het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) en de FOD Mobiliteit en Vervoer. Het doel is om nieuwe aanbevelingen te formuleren om de onveiligheid op de wegen verder terug te dringen. Voor het eerst doet de Staten-Generaal ook een beroep op de burgers, die tijdens de weken voor de Staten-Generaal in werkgroepen zullen debatteren over vijf belangrijke (federale) beleidsthema's: wegcode, pakkans, recidive, technologie en ongevalnanalyse. Hun aanbevelingen worden gebundeld in een samenattend rapport. Op de website www.sgvv2015.be kan iedereen zijn idee of voorstel voor een betere verkeersveiligheid posten en zich inschrijven om deel te nemen aan de werkgroepen. De vorige Staten-Generaal dateert al van mei 2011. De doelstelling was om het aantal verkeersdoden tegen 2020 te halveren ten opzichte van 2010, van 840 naar 420. Uit de officiële cijfers van de FOD Economie en Mobiliteit blijkt dat we deze beoogde doelstelling niet zullen halen. In 2014 lag het aantal dodelijke verkeersslachtoffers nog op 715.

➔ www.sgvv2015.be

SIGNALISATIE

Ook Weyts wil geen B22- en B23-borden op gewestwegen

Op geen enkele Vlaamse gewestweg werd al een B22- of B23-bord geplaatst dat fietsers toelaat om respectievelijk recht door of rechtsaf voorbij een rood verkeerslicht te rijden. En dat zal volgens minister van Mobiliteit en Openbare Werken Ben Weyts ook zo blijven. Hij sluit zich aan bij het negatieve advies dat de Vlaamse regering in 2011 gaf toen het federale niveau de borden wou opnemen in de Wegcode, wat in het jaar daarna ook effectief gebeurde. Volgens Weyts zorgen de B22- en B23-borden voor onduidelijkheid bij de weggebruikers. "Bovendien blijkt uit een studie van de Universiteit Hasselt dat er gevaar is op een 'spill-over'-effect, waarbij dit kan aanleiding geven tot roodrijden op andere kruispunten", aldus de minister. "Het is educatief ook niet uit te leggen aan opgroeiende kinderen waarom in het ene geval wel en in het andere geval niet door het rood mag worden gereden. Daarom geeft mijn administratie er - niettegenstaande de hogere kostprijs - de voorkeur aan om de doorstroming van fietsers op kruispunten in de eerste plaats te verbeteren via beperkte infrastructurele ingrepen om de fietsers buiten de bestaande lichten te regelen of een aparte regeling te geven (bijvoorbeeld door extra verkeerslichten te voorzien voor de fietsers)." Gent bracht dit najaar nog B22- en B23-borden aan op 9 bijkomende kruispunten, na positieve tests met dergelijke borden op vijf andere kruispunten in de stad.

➔ Bron: parl. vraag nr. 1563 van 27 augustus 2015 van Yasmine Kherbache, over 'Verkeersborden B22 en B23 - Toepassing', aan minister van Mobiliteit en openbare Werken Ben Weyts, antwoord op 21 oktober 2015 gepubliceerd op website Vlaams parlement.