

# Mobiliteitsbrief

voor een duurzaam lokaal mobiliteitsbeleid

november 2011



DANNY LOUWET

## Verkeerstaken van de politie

Sinds twee jaar maakt verkeer verplicht deel uit van de kerntaken van de lokale politie. In deze Mobiliteitsbrief gaan we na welke invloed deze wettelijke vastlegging had op de taken die politieambtenaren uitvoeren in het kader van verkeer en mobiliteit. Via drie praktijkvoorbeelden laten we ook zien hoe lokale overheden en politiediensten creatief kunnen samenwerken om tot een geïntegreerd verkeersbeleid te komen.

### Interview

## De 7e basisfunctionaliteit doorgelicht

Bij de politiehervorming in 2001 werden zes basisfunctionaliteiten voorzien: interventie, onthaal, wijkwerking, recherche, slachtofferbejegening en openbare orde. Pas op 16 oktober 2009 werd verkeer als zevende basisfunctionaliteit ingevoerd. Voordien maakte verkeer deel uit van de basisfunctionaliteit 'openbare orde'. Bart Van Cleuvenbergen legt uit welke impact deze wijziging heeft gehad bij de lokale politie.

### Kunt u kort omschrijven wat de zevende basisfunctionaliteit inhoudt?

"Met basisfunctionaliteit wordt bedoeld dat het om een kerntaak gaat die alle politieambtenaren moeten uitvoeren. De kerntaken hebben geen vrijblijvend karakter, de wetgever heeft immers ook normen en minimum capaciteitsvoorwaarden opgelegd. Het KB van 2009 bepaalt zo onder meer dat minimaal 8% van de totale werkcapaciteit binnen de politiezones besteed moet worden aan opdrachten in het kader van verkeersveiligheid. Vóór 2009 waren er geen normen vastgelegd voor verkeer."

### Zorgde de invoering ervan voor een trendbreuk in het politielandschap?

"Ik zou niet meteen spreken van een trend-

breuk, omdat de interesse voor verkeersgerelateerde onderwerpen sowieso in stijgende lijn zat. De meeste zones hadden bij de eerste zonale veiligheidsplannen in 2002 verkeersveiligheid al opgenomen als prioriteit. Nog voor de basisfunctionaliteit verkeer werd ingevoerd, was ook al bij 70% van de zones een verkeersdienst of verkeerscel ingevoerd. De impact van bijvoorbeeld het Verkeersveiligheidsfonds was veel groter dan de impact van de extra basisfunctionaliteit."

### Is er een impact merkbaar op de samenwerking tussen politie en lokale overheden inzake mobiliteit?

"Het KB van 2009 omschrijft duidelijk de verkeerstaken voor de politie en geeft er een wettelijke context aan. Er is dus niet langer

discussie over het takenpakket met de lokale overheid, en dat is een goede zaak. Maar wat vooral opvalt, is dat de lokale politie en de lokale overheden de laatste jaren veel meer met elkaar communiceren. Dat is een grote vooruitgang, maar toch is het overleg vaak nog te vrijblijvend. Het is wenselijk dat dit in de toekomst meer gestructureerd verloopt. De politie moet zich immers zien te verankeren in het lokaal mobiliteits- en handavingsbeleid. Ook op vlak van communicatie is er nog werk aan de winkel."

*Bart Van Cleuvenbergen gaf over de zevende basisfunctionaliteit een uiteenzetting op het Politiecongres (22.11.2011) van de VSV. Deze en de andere presentaties kunt u nalezen op [www.verkeerskunde.be](http://www.verkeerskunde.be).*

### Takenpakket

Het KB van 16 oktober 2009 beschrijft zeer uitgebreid het takenpakket voor de lokale politie. Ze kunnen ondergebracht worden in vier onderdelen:

- Preventieve en repressieve verkeersacties voeren
- Verkeersongevallen vaststellen
- Verkeersregeling
- Verkeersadviezen



POLITIE BRASSCHAAT

**"De opdrachten voor de politie worden nu duidelijk omschreven en er is een minimumcapaciteit vastgelegd."**

*Bart van Cleuvenbergen, korpschef politie Brasschaat, lid vaste commissie lokale politie, co-voorzitter Centrex wegverkeer*

# “Theorie toetsen aan praktijk en ervaring”

Vanaf 7 december 2011 wordt een groot deel van het centrum van Mechelen autoluw. Om deze ingrijpende aanpassing voor te bereiden en te implementeren werken de stad en de politie van Mechelen nauw samen. Schepen van mobiliteit, Karel Geys, licht toe.

“Een ingrijpend plan als een autoluwe binnenstad kan niet alleen op basis van theoretische modellen opgesteld worden, maar moet ook getoetst worden aan de reële situatie. In de voorbereidende fase was het advies van de politie dan ook onontbeerlijk. Het definitieve plan is het resultaat van het samenbrengen van de expertise van onze mobiliteitsexperts en de politie. Ons doel is hetzelfde: duurzame mobiliteit bevorderen.”



MECHELEN

**“Wij kunnen wel ideeën aanvoeren, maar het is de politie die uiteindelijk instaat voor de naleving. Hen op tijd betrekken is dan ook heel belangrijk.”**

*Karel Geys, schepen van Mobiliteit Mechelen*

## Welke taken neemt de politie op bij de implementatie?

“Zij staan onder meer in voor het plaatsen van de verkeerssignalisatie. We hebben de politie ook gevraagd om bij het invoeren van de verschillende fasen op het terrein aanwezig te zijn om het verkeer in goede banen te leiden. Wij voorzien een periode van gewenning bij de invoering van het autoluwe gebied: de politie zal aanwezig zijn om mensen te informeren, nog niet om te verbaliseren.”

## Hoe gebeurt het overleg tussen politie en stad?

“Alle beslissingen hebben we eerst uitvoerig besproken in een speciaal daarvoor opgerichte taskforce, waarin alle betrokken stadsdiensten samen zaten met de politie. Alle aanwezigen, dus ook de politie, kreeg tijdens deze taskforce de kans om opmerkingen te formuleren. Deze structurele werkwijze heeft ervoor gezorgd dat alle betrokken partijen op hetzelfde moment geconsulteerd werden. Dat bleek veel efficiënter dan ad hoc adviezen vragen aan de politie.”

## Hoe ziet u de samenwerking na 7 december?

“Ook voor de opvolging en de uitvoering van het verkeerscirculatieplan zullen we intensief

blijven samenwerken. Het autoluwe gebied is bijvoorbeeld afgebakend met camera's met nummerplaattherkenning. Die registreren auto's die zonder vergunning toch het autoluwe gebied inrijden. Op termijn zal de politie dit ook gaan verbaliseren, dus daar is nog een belangrijke taak voor hen weg gelegd. Ook bij de evaluatie en eventuele bijsturing van het plan zal de input van de politie cruciaal zijn.”

## Voor welke andere mobiliteitsthema's werkt de stad nog samen met de politie?

“Het advies van de politie wordt steeds gevraagd bij alle beslissingen over mobiliteit. Dat gaat van kleine zaken tot grootschalige mobiliteitsprojecten. Dat er een goede verstandhouding is met de politie, helpt daarbij. Soms is een telefoontje met de verkeerscommissaris voldoende om elkaar op de hoogte te brengen, in andere gevallen is het nodig om op structurele basis te vergaderen. In Mechelen beginnen we binnenkort aan een nog veel groter mobiliteitsproject: de heraanleg van de stationsomgeving waarbij er een nieuwe belangrijke verbindingsweg wordt aangelegd, de tangent. De werken zullen meerdere jaren duren en onvermijdelijk ook invloed hebben op de verkeerssituatie. Ik ben er zeker van dat we ook in dit geval de hinder zullen kunnen beperken door goed samen te werken met de politie.”

Vanaf 7 december 2011 zal een groot deel van de Mechelse binnenstad tussen 11u en 18u niet meer toegankelijk zijn voor gemotoriseerd verkeer, tenzij voor vergunninghouders. Zo ook de belangrijke verkeersader en winkelstraat de 'Bruul' (zie foto).



MECHELEN

# Verkeersdienst van de lokale politie in de rol van adviseur of uitvoerder

De Verkeerspolitie van Damme/Knokke-Heist wisselt van takenpakket al naargelang de behoeften van de lokale overheid in kwestie.

Bij de oprichting van de meergemeentzone Damme/Knokke-Heist in 2001 koos de toenmalige korpschef ervoor om de Verkeersdienst zeer breed uit te bouwen. De Verkeersdienst bestaat er vandaag dan ook uit 46 politiemensen. Er zijn twee afdelingen: 'Verkeersbeleid' en 'Verkeershandhaving'. De taken die de Verkeersdienst uitvoert, zijn afhankelijk van de behoefte van de lokale overheid in kwestie.

Voor Knokke-Heist heeft de Verkeersdienst vooral een adviserende functie. In de kleinere stad Damme doet de Verkeersdienst ook uitvoerend werk en spelen zij een sleutelrol in alle dossiers rond mobiliteit en verkeers-

veiligheid. Alle stedelijke gelegenheden met een weerslag op de mobiliteit of de verkeersveiligheid worden zowel in Knokke-Heist als in Damme besproken in een Gemeentelijke Verkeerscommissie. Voor verkeers- en mobiliteitsaangelegenheden op gewestwegen komt de lokale politie op regelmatige basis samen met de bevoegde districtschef van het Agentschap Wegen en Verkeer.

De Verkeerscommissie **Damme** bestaat uit:

- Burgemeester (voorzitter)
- Technische Dienst
- Afgevaardigde van elke politieke partij
- Lokale politie
- Indien nodig: AWV

De Verkeerscommissie **Knokke** bestaat uit:

- Schepen van mobiliteit
- Ambtenaar Ruimtelijke Ordening
- Ambtenaar Technische Dienst
- Ambtenaar preventiedienst
- Lokale politie
- Indien nodig: AWV

## Van 90 naar 70 km/uur in Damme

Eind september voerde Damme nieuwe snelheidslimieten in buiten de bebouwde kom. Het idee voor de aanpassing kwam van de stad, maar de uitwerking ervan gebeurde door de politie, in overleg met de Gemeentelijke Verkeerscommissie. Het project illustreert hoe nauw het mobiliteitsbeleid van de stad verweven is met de Verkeersdienst van de politie.

Commissaris Jan Bonneure: "Begin november vroeg de burgemeester als voorzitter van de Verkeerscommissie aan de lokale politie om de haalbaarheid te onderzoeken van een algemene snelheidsverlaging tot 70 km/uur buiten de bebouwde kom. Omdat wij heel goed beseften dat een



Jan Bonneure, commissaris politiezone Knokke-Damme: "Onze Verkeersdienst wilde graag meewerken aan een geïntegreerd plan."

algemene snelheidsverlaging zou bijdragen tot een daling van het aantal verkeersongevallen, gingen wij graag aan de slag om een geïntegreerd plan op te stellen. Daarbij konden wij beroep doen op heel wat cijfergegevens: de jaarlijkse ongevalanalyse, de data van preventieve snelheidsinformatieborden, de resultaten van bemande en onbemande snelheidsmetingen en de jarenlange expertise van het wegennet door de plaatselijke vertegenwoordiger van de verkeerspolitie. Daardoor konden vrij snel logische en aanvaardbare snelheidszones uitgezet worden. "

"Na advies van de Verkeerscommissie werd het plan door het college van burgemeester en schepenen op 22 juni 2011 voor goedkeuring voorgelegd aan de gemeenteraad. De Technische Dienst en de lokale politie plaatsten samen de verkeers- en informatieborden. Op 30 september werden de nieuwe snelheidslimieten officieel ingevoerd. Vanaf 2012 zal de politie verbaliserend optreden bij overtredingen."



STAD DAMME

## "Eigen verkeersdienst uitgespaard"

"De samenwerking tussen de dienst Verkeersbeleid bij de politie en het stadsbestuur loopt prima", zegt **burgemeester Dirk Bisschop**. "Doordat de politie een ruim takenpakket op zich neemt, kunnen we als kleine stad met 11.000 inwoners een eigen verkeersdienst uitsparen. Onze mobiliteitsambtenaar en de dienst Verkeersbeleid bij de politie vullen elkaar perfect aan zowel op adviserend als uitvoerend vlak. Dat bleek duidelijk bij de invoering van de nieuwe snelheidszonerings op het volledige grondgebied. De verkeerspolitie tekende het hele plan uit op basis van haar statistische gegevens. De rol van de stad werd daardoor beperkt tot het verwijderen en vervangen van verkeersborden. Op de resultaten van het nieuwe snelheidsbeleid is het wachten tot begin 2012."

# Twee stadsmedewerkers naar politie

Zes jaar geleden beslisten de preventiediensten van de stad Vilvoorde en Machelen om elk één personeelslid te verplaatsen naar de preventiedienst van de politiezone Vilvoorde - Machelen voor een optimale samenwerking.

“Door een contractueel bediende van de stad over te plaatsen naar het politiekantoor kregen we als preventiedienst meer voeling met het werkterrein van de politie. Zo proberen we ook sneller in te spelen op bepaalde noden”, zegt schepen van preventie in Vilvoorde Katrien Vaes. In Machelen deden ze hetzelfde. De twee stadsmedewerkers vormen een brug tussen de stadsbesturen en de politie. Ze bekommeren zich hoofdzakelijk over projecten rond fietsdiefstalpreventie en inbraakpreventie.

kelijk over projecten rond fietsdiefstalpreventie en inbraakpreventie.

### Ideaal aanspreekpunt

Schepen Vaes: “De positie van de stadsmedewerkers in kwestie is uniek: ze zijn goed op de hoogte van de belangen van de stad en ook helemaal ingeburgerd in de leefwereld van de politie. Voor ons zijn ze een ideaal aanspreekpunt. Er wordt zeer regelmatig overleg gepleegd met de collega’s op de stadsdienst, al dan niet gestructureerd. Hoewel de gedetacheerde stadsmedewerkers fulltime in het politiekantoor zeten, blijven het wel contractueel bedienden van de stad. Zij worden dus ook door de stad betaald.”



Deze folder over fietsdiefstalpreventie is alvast één concreet resultaat van de samenwerking tussen de stad Vilvoorde en preventiedienst bij de politiezone. Ook te downloaden op [www.vilvoorde.be](http://www.vilvoorde.be)



Gemeenschapswachten van de stad Vilvoorde bevestigen de folder over fietsdiefstalpreventie aan fietsen in de buurt van het station.

**“We hebben nu altijd een aanspreekpunt bij de politie.”**

Katrien Vaes, schepen van preventie, Vilvoorde



## Goed om weten

### FIETS SUITE

Waar laat je je fiets als je in een rijwoning of appartement woont? In een elektronische folder voor bouwheren en (interieur)architecten toont Mobiel 21 via tips en inspirerende voorbeelden dat er heel wat oplossingen mogelijk zijn. Maar niet iedereen kan zijn fiets thuis veilig stallen. Soms zijn aanvullende voorzieningen noodzakelijk, zoals fietskluisen, -trommels en andere buurtfietsstallingen. Daarom stelde Mobiel 21 ook voor de gemeenten een elektronische leidraad en een samen-vattende folder samen (met steun van de Vlaamse overheid).



De folder is te downloaden op [www.mobielvlaanderen.be/overheid](http://www.mobielvlaanderen.be/overheid) (thema fietsen - publicaties).

### VSV-lokaal 4: meten=weten

Een goed mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid vertrekt van objectieve meetgegevens. Zonder dat is het onmogelijk om een goed mobiliteits- en verkeersveiligheidsbeleid uit te bouwen. Vandaar dat de VSV voor zijn vierde VSV-lokaal ervoor gekozen heeft aandacht te besteden aan meten=weten.



Deze brochure kan besteld of gedownload worden via [www.verkeerskunde.be/nl/publicaties](http://www.verkeerskunde.be/nl/publicaties).

Inschrijven voor de cursusedagen is ook nog mogelijk via [www.verkeerskunde.be/nl/opleidingen/mobiliteitsacademie](http://www.verkeerskunde.be/nl/opleidingen/mobiliteitsacademie).

### Nieuwe kandidaturen Pendelfonds

Bedrijven en overheden kunnen nog tot 16 maart 2012 hun kandidatuur indienen voor het Pendelfonds. Het Pendelfonds subsidieert concrete projecten die tot doel hebben om het aantal autoverplaatsingen op het vlak van het woon-werkverkeer te verminderen. Het bedrag van de subsidie is afhankelijk van de duur van het project. Er is een maximumduur van vier jaar. De subsidie bedraagt maximaal de helft van de kosten van het project. Voor de projecten die zullen worden uitgekozen maakt Vlaams minister voor Mobiliteit en Openbare Werken Hilde Crevits ruim 1,2 miljoen euro subsidies vrij. Aanvragen indienen gaat via de provinciale Mobiliteitspunten (PMP).

Meer info: [www.pendelfonds.be](http://www.pendelfonds.be).

### Oproep Centaurus

Heel wat gemeenten hebben hun gegevens al ingevuld in de databank voor taxidiensten, Centaurus. Toch ontbreken er ook nog heel wat gegevens. Vandaar deze oproep aan gemeenten die de gegevens nog niet ingevuld hebben, dit als nog te doen. De databank werkt pas optimaal als de input volledig is.

Actuele 'goed om weten'-berichten vindt u op [www.mobielvlaanderen.be/overheden](http://www.mobielvlaanderen.be/overheden)