



Politie



Verkeersveiligheidsplan **2020-2025**

POLITIEZONE ANTWERPEN



Inhoud verkeersveiligheidsplan

Afkortingenlijst	4
Voorwoord	6
Inleiding	7
1. Omgevingsanalyse	8
Evolutie van de geregistreeerde verkeersonveiligheid	8
Personele capaciteit	10
2. Prioritaire verkeersthema's: de situatie in Antwerpen	12
Snelheid	12
Rijden onder invloed van alcohol	12
Rijden onder invloed van drugs en geneesmiddelen	13
Beveiligingsmiddelen	13
Roodlichtnegatie en voorrangsregeling	13
Afleiding	13
Goederen- en personenvervoer	13
Verkeersegoïsme en recidiven	14
Werven	14
Onveilig en hinderlijk parkeren	14
3. Maatregelenpakket	15
Education	15
Engineering	16
Enforcement	17
Evaluation	18
Engagement	19

Afkortingenlijst

ADR	Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route
ANPR	Automatic number plate recognition
BO	Bureel operaties
DP	Dienstplanning
DR	Dienstregeling
GV	Geautomatiseerd verkeerstoezicht
LC	Leiding en coördinatie
MA	Managementassistent
OD	Openbaar domein
ONTH	Onthaal
SC	Strategische coördinatie
SEC	Secretariaat
SGVA	Stedelijke Staten-Generaal van de verkeersveiligheid Antwerpen
VET	Verkeersexpertise en -training
VIK	Verkeersinformatiekruispunt
VLCC	Verkeerslichtencoördinatiecentrale
VOR	Verkeersongevallenregistratie
VOT	Verkeersondersteuningsteam
VRI	Verkeersregelininstallaties
VRK-VMAN	Verkeersregelkamer-verkeersmanagement
VT	Verkeerstoezicht
VTE	Voltijdsequivalent
VVA/TS	Verkeersveiligheidsaudit en -advies/tijdelijke signalisatie
VVP	Verkeersveiligheidsplan
WODCA	Weekendongevallen door controles aanpakken
ZVP	Zonaal veiligheidsplan

Voorwoord

Met 527 460 inwoners is Antwerpen de grootste stad van Vlaanderen. Naast het stedelijk gebied ligt de Antwerpse haven, die van Antwerpen een draaischijf in de Europese distributie maakt.

Elke dag verplaatsen heel wat mensen zich in, rond en door Antwerpen met verschillende vervoersmodi, wat de verkeerssituatie heel complex maakt. Daarom werken wij mee aan een verstandige, realistische en veilige verkeersinfrastructuur. Dat is op zich al van groot belang, maar het krijgt nog een extra dimensie omdat er de komende jaren verschillende omvangrijke werken zijn die een grote impact zullen hebben op de bereikbaarheid van de stad en de haven. De grootschalige maar broodnodige infrastructuurprojecten in Antwerpen vragen belangrijke inspanningen van iedereen om de bereikbaarheid van de stad te waarborgen. Zo ook van de verkeerspolitie. Dit mag echter niet ten koste gaan van de verkeersveiligheid.

Mobiliteits- en verkeersveiligheidsproblemen worden opgevolgd, rekening houdend met nieuwe tendensen en evoluties. Demografische ontwikkelingen, veranderende keuze van vervoerswijze, nieuwe moderne verkeersgerelateerde technologieën, inrichting van het openbaar domein en de effecten ervan op de omgeving en grootschalige infrastructurale projecten zijn factoren die in sterke mate een invloed hebben op het bepalen van de doelstellingen op korte, middellange en lange termijn.

Als we een solide draagvlak willen creëren bij de inwoners en de bezoekers van Antwerpen, zullen we maatregelen moeten treffen die de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de verkeersveiligheid op elkaar afstemmen, met aandacht voor de verschillende vervoersmodi.

- Een eerste pijler van het verkeersveiligheidsplan is **gedragsverandering**. Met een grote jaarlijkse campagne zetten we alle vervoersmodi aan tot een verkeersveiliger gedrag. Daarnaast organiseert en ondersteunt de politie verschillende educatieve projecten.
- Verkeerspolitie blijft meewerken aan het realiseren van een **veilige infrastructuur** en zet hiervoor in op ongevalanalyses. Dit laat toe om preventief en adviserend te werken en bij te dragen tot veilige inrichtingen, aangepast aan de noden van elke vervoerswijze. Locaties met een verhoogd ongevalbeeld worden gedetecteerd en verder onderzocht. Op basis van de bevindingen worden verbetervoorstellen geformuleerd aan de wegbeheerders om onveilige locaties weg te werken. De aanpak van zwarte punten blijft hierbij zeer belangrijk.
- **Handhaving** blijft noodzakelijk. Dat maken we concreet door op te treden tegen de killers in het verkeer: snelheids-, alcohol- en drugscontroles, controles op roodlichtnegatie en voorrang, het correct gebruik van beveiligingsmiddelen en afleiding. Ook wordt de nodige aandacht besteed aan verkeersegoïsme en recidiven, onveilig en hinderlijk parkeren, de correcte signalisatie bij wegenwerken en het personen- en goederenvervoer.
- Naast de drie traditionele pijlers van het verkeersbeleid - infrastructuur, educatie en handhaving – nemen we ook de pijlers **evaluatie** en **engagement** op. Om onze doelstellingen te realiseren, staat bij al onze maatregelen engagement (= betrokkenheid) centraal. Verkeersveiligheid is de verantwoordelijkheid van elke weggebruiker. Werken aan verkeersveiligheid vereist een veiligheidscultuur in het verkeer en de blijvende inzet en betrokkenheid van alle partners, bewoners en bezoekers. Veilige wegen vol veilige voertuigen betekenen maar weinig als de verkeersdeelnemers zelf zich niet veilig gedragen. Aan elke weggebruiker in onze stad vragen we respect en hoffelijkheid voor elkaar.

Altijd van dienst want elk verkeersongeval is er een te veel.

Frank Rooses | afdelingschef verkeer
Eerste commissaris

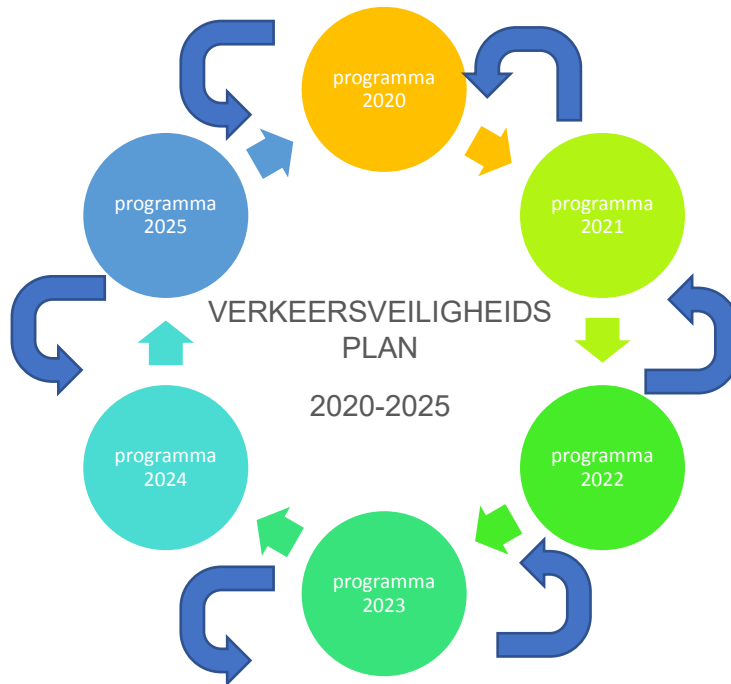
Inleiding

Vanaf 2020 wordt het verkeersveiligheidsplan (VVP) als addendum gevoegd aan het zonaal veiligheidsplan (waarin een synthesesnota van het VVP wordt opgenomen).

Algemeen engageert de verkeerspolitie zich de komende jaren verder tot het verbeteren van de verkeersveiligheid, -vlotheid en de strijd tegen inbreuken door actief in te zetten op:

- preventieve en repressieve verkeersacties
- verkeersregeling
- vaststellen van verkeersongevallen
- verstrekken van advies

In het verkeersveiligheidsplan worden de strategische doelstellingen voor de komende legislatuur weergegeven. Ze worden jaarlijks in het programma voor het komende jaar omgezet in concrete operationele doelstellingen. De jaarlijkse evaluatie dient als basis voor het volgende programma. Deze aanpak onderschrijft de cyclische werking. Permanente sturing en ondersteuning, transparantie en communicatie zijn hierbij de kritische succesfactoren.



1: Verkeersveiligheidsplan 2020-2025 - cyclische werking

Onveilige situaties zijn dynamisch, het verkeersveiligheidsplan dus ook. Wat kan voorkomen worden, willen we voorkomen want elk verkeersslachtoffer is er één te veel.

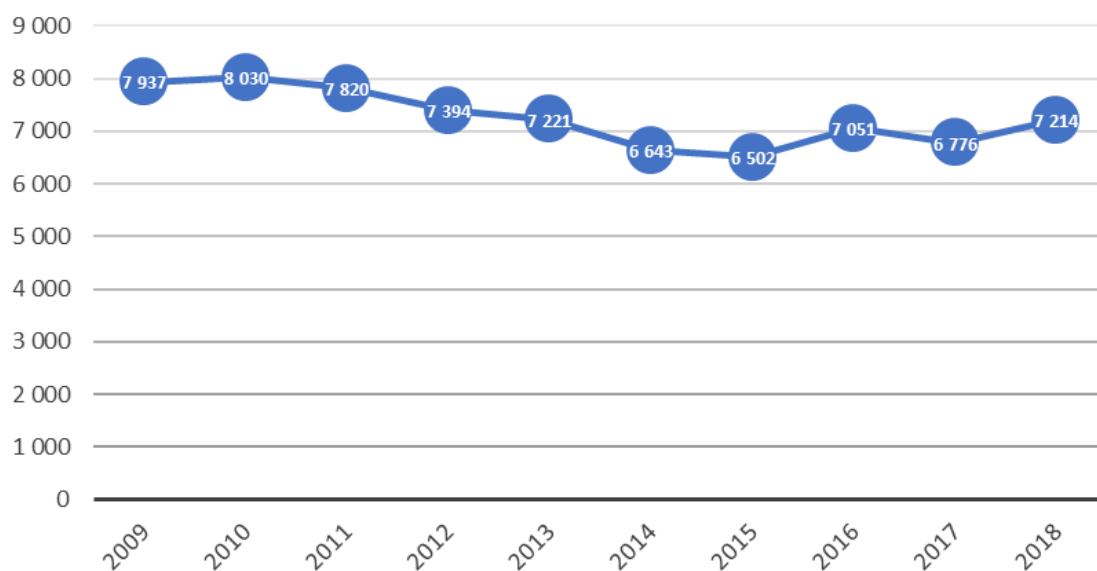
1. Omgevingsanalyse

Evolutie van de geregistreerde verkeersonveiligheid

De volgende grafieken/tabel¹ geven het historische verloop van de verkeersonveiligheid in Antwerpen van de afgelopen 10 jaar weer (zonder de ongevallen op autosnelwegen) (bron: Verkeersongevallenregistratie (VOR)). Deze cijfers over de verkeersongevallen omvatten alle door politie geregistreerde verkeersongevallen, ook die met alleen materiële schade, en houden geen rekening met slachtoffers in het verkeer met natuurlijk overlijden als oorzaak.

Het totale aantal geregistreerde ongevallen kende sinds 2009-2010 tot en met 2015 een dalende tendens van ongeveer 8000 ongevallen op jaarbasis, naar ongeveer 6500 ongevallen.

In 2016 merken we echter een verhoging naar ongeveer 7000 ongevallen op jaarbasis. Ook in 2018 is er opnieuw een stijging.



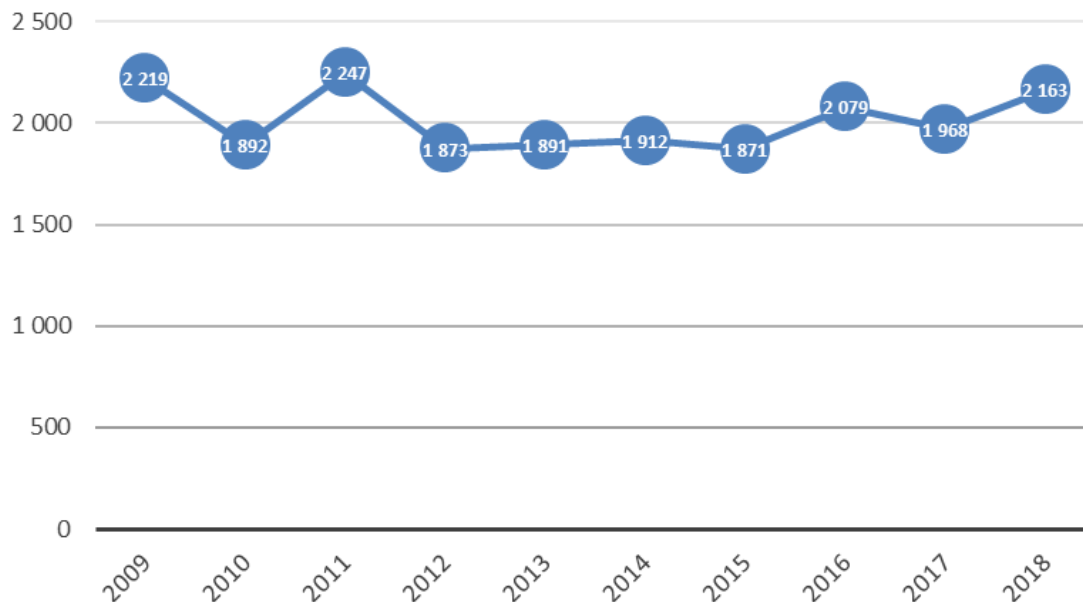
2: Evolutie verkeersongevallen (2009-2018)

¹ Voor een uitgebreide analyse met een weergave van de verkeersveiligheid volgens kenmerken van de weggebruiker, verwijzen we naar de jaarlijkse evaluatie van het verkeersveiligheidsplan.

Het totale aantal letselongevallen blijft over de hele periode schommelen rond 2000 op jaarbasis.

Ook hier merken we echter dat waar zich een daling leek voort te zetten in de periode 2012-2015, we de laatste drie jaar opnieuw een verhoging van het aantal letselongevallen waarnemen.

In 2018 werden 2163 letselongevallen geregistreerd.



3: Evolutie letselongevallen (2009-2018)

Deze evolutie is ook terug te vinden bij het aantal slachtoffers. Het aandeel lichtgewonden en zwaargewonden stijgt de laatste jaren opnieuw.

Het aantal dodelijke slachtoffers fluctueert doorheen de jaren. Waar in 2015 en 2016 een enorme daling viel waar te nemen ten opzichte van 2014, zien we in 2017 en 2018 opnieuw hogere cijfers.

Het aantal verkeersongevallen met fietsers neemt elk jaar toe. Dit kan deels worden toegeschreven aan de stijgende fietsintensiteiten, maar ook aan het gebruik van snellere (elektrische) fietsen en speed pedelecs. Het stijgend aantal bewoners en bezoekers van de stad, maar ook een gewijzigd verplaatsingsgedrag ten gevolge van wegwerkzaamheden zijn factoren die mogelijk bijdragen aan een stijgend aantal ongevallen. Een gewijzigd verplaatsingspatroon uit zich in een verschuiving in het gebruik van verschillende (alternatieve) vervoersmodi.

jaar	totaal aantal slachtoffers	aantal doden	aantal zwaargewonden	aantal lichtgewonden
2009	2704	17	227	2460
2010	2392	17	177	2198
2011	2777	13	201	2563
2012	2271	20	165	2086
2013	2288	9	177	2102
2014	2299	20	156	2123
2015	2279	8	120	2151
2016	2521	6	122	2393
2017	2396	15	145	2236
2018	2604	11	167	2426

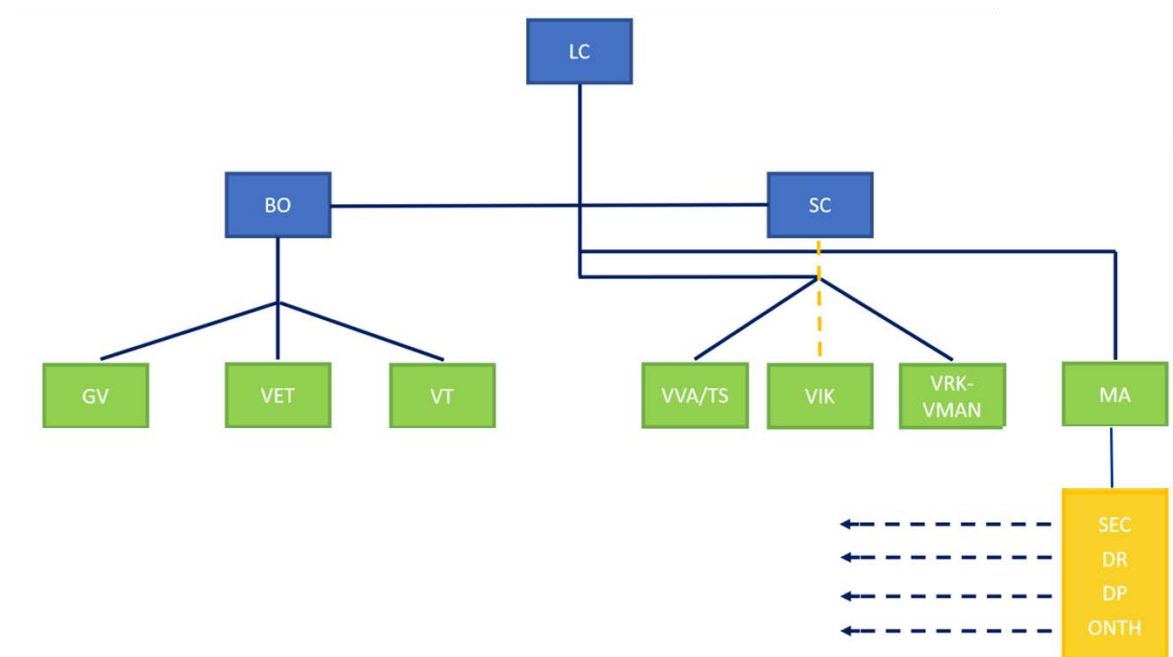
4: Detail geregistreeerde verkeersonveiligheid (2009-2018)

Personele capaciteit

Verkeerspolitie bestaat uit twee grote zuilen, meer bepaald het 'bureel operaties' en de 'strategische coördinatie'. Ze vormen samen met de 'leiding en coördinatie' het kloppend hart van de afdeling.

Het 'bureel operaties' coördineert de diensten 'geautomatiseerd verkeerstoezicht', 'verkeersexpertise en -training' en 'verkeerstoezicht'. Complementair aan deze operationele diensten zijn er de diensten 'verkeersveiligheidsaudit en -advies/tijdelijke signalisatie', 'verkeersinformatiekruispunt' en 'verkeersregelkamer en -management'. Het VIK vervult de rol van strategische coördinatie. Zij bieden de noodzakelijke grondstoffen om de operaties op het terrein draaiende te houden.

Tot slot zijn er de transversale steundiensten: 'secretariaat', 'dienstregeling', 'dienstplanning' en 'onthaal'. Zij worden aangestuurd door de 'managementassistent'. In totaal telt de verkeerspolitie 108 voltijdse equivalenten (VTE'n).



5: Organogram verkeerspolitie

Onderstaande verdeling is voorzien volgens het personeelsbehoefteplan voor de verkeerspolitie:

	PBP
Afdeling Verkeer	108

6: Personeelsbehoefteplan verkeerspolitie

Elke politieregio binnen het Antwerpse korps voorziet een verkeersondersteuningsteam (VOT). Voor de zes VOT's zijn 64 VTE'n voorzien die hoofdzakelijk voor verkeersgerelateerde opdrachten worden ingezet.

Volgens het personeelsbehoefteplan worden volgende VTE'n per regio voorzien:

VOT	PBP
Noord	8
Oost	13
Zuid	8
Centrum	11
City	11
West	13

7: Personeelsbehoefteplan verkeersondersteuningsteams

PZ Antwerpen engageert zich er toe dat iedere agent voldoende oog heeft voor verkeersovertredingen en verkeersonveilig gedrag (iedere agent is verkeersagent).

2. Prioritaire verkeersthema's: de situatie in Antwerpen

Snelheid

Overdreven of onaangepaste snelheid speelt een doorslaggevende rol bij veel ongevallen. Snelheid is vaak recht evenredig met de ernst van het ongeval. Naast een geloofwaardige weginrichting is snelheidshandhaving een beproefd middel om maximaal toegelaten snelheden te bewaken.

Verkeerspolitie kan op volgende manieren controles uitvoeren:

- onbemande controles met behulp van flitspalen
- onbemande controles met behulp van trajectcontrole
- bemande controles met behulp van flitsvoertuigen
- bemande controles met behulp van een mobiele camera
- bemande controles met interceptie van de overtreder²
- anoniem toezicht op onaangepaste snelheid en onaangepast rijgedrag

Naast de vaste automatische camera's worden meerdere controlelocaties bemand met mobiele apparatuur en wordt er anoniem toezicht gedaan. Door op deze manier te werken, trachten we de bestuurders het gevoel te geven dat men op gelijk welke plaats, op gelijk welk ogenblik aan een controle onderworpen kan worden. Ook wordt er regelmatig gecommuniceerd over de snelheidscontroles. Op deze manier verhogen we zowel de objectieve als de subjectieve pakkans.

Rijden onder invloed van alcohol

Bij (gerichte) controles

Bij alcoholcontroles wordt een onderscheid gemaakt tussen de WODCA-controles die worden uitgevoerd tijdens de weekends (vrijdag-, zaterdag- en zondagnacht) en de andere controles die buiten deze periodes plaatsvinden.

Standaardverkeerscontrole

Bij elk contact met een bestuurder van een gemotoriseerd voertuig wordt de standaardverkeerscontrole uitgevoerd. Dit is een controle van de documenten van het voertuig en van de bestuurder. Door op deze manier te werken wordt er ook systematisch gecontroleerd op rijden onder invloed. Met andere woorden 'stoppen is blazen'.

Bij ongevallen

Vanaf 1 juli 2007 werd de systematische alcoholcontrole (ademtest) ingevoerd van alle betrokkenen bij elke aanrijding waar de politie tussenkomt – 'botsen is blazen'.

Een weggebruiker is onder invloed wanneer hij/zij bij de ademtest 0,22 mg alcohol of meer uitademt per liter alveolaire lucht (= 0,5 promille). Voor professionele bestuurders werd het strafbare alcoholgehalte verlaagd tot 0,09 mg alcohol uitgedemd per liter alveolaire lucht (= 0,2 promille).

² Bij het intercepteren van overtreders treedt de verkeerspolitie zowel repressief als sensibiliserend op. Naast het onmiddellijk intrekken van rijbewijzen en het innen van boetes worden bestuurders gewezen op de gevaren van hun onaangepaste snelheid.

Rijden onder invloed van drugs en geneesmiddelen

Al sinds 2003 worden er door de verkeerspolitie systematisch drugscontroles uitgevoerd. Sinds 1 april 2019 is de speekselanalyse in gebruik. Deze analyse vereenvoudigt de procedure en zorgt voor tijdswinst waardoor wordt verwacht dat het aantal gecontroleerde bestuurders zal toenemen in de toekomst. Iedere politieagent moet een bestuurder onder invloed van drugs kunnen herkennen en uit het verkeer halen.

Beveiligingsmiddelen

Onder beveiligingsmiddelen verstaan we:

- gordel en kinderzitjes
- helm en beveiligingskledij voor motorrijders.

De controle op de veiligheidsgordel en andere beveiligingsmiddelen is als permanent aandachtspunt opgenomen in de reguliere werking van de verkeerspolitie.

Bestuurders en passagiers van motorfietsen worden gecontroleerd op het dragen van handschoenen, een jas met lange mouwen en een lange broek of overall én laarzen of bottines die de enkels beschermen.

Roodlichtnegatie en voorrangregeling

Naast de vaststellingen van de onbemande camera's blijkt uit ervaring van op het terrein dat het ook noodzakelijk is te controleren op kruispunten die niet voorzien zijn van flitscamera's. Zeker op kruispunten waar er saturatie is opgetreden en de wachttijden sterk beginnen op te lopen, neemt roodlichtnegatie een hoge vlucht. Het naleven van de voorrangregeling wordt eveneens als prioriteit opgenomen bij verkeerscontroles.

Afleiding

Afleiding is een belangrijke risicofactor. Wanneer we het hebben over afleiding, denken we vooral aan het gebruik van gsm, tablet, smartphone, ... tijdens het besturen van een voertuig.

Goederen- en personenvervoer

Verhoudingsgewijs gebeuren er minder verkeersongevallen met vrachtwagens en bussen, echter de gevolgen zijn meestal zeer ernstig. De controles spitsen zich voornamelijk toe op de volgende items: rij- en rusttijden (fraude), afmetingen en massa, technische eisen, ladingzekering en gevaarlijke goederen. Bij meerdere van deze controles wordt er intensief samengewerkt met andere controlerende instanties zoals: Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, Douane, Sociale Inspectiediensten en de Federale Politie.

Verkeerspolitie is vertegenwoordigd in de verschillende nationale werkgroepen zwaar vervoer, in de provinciale cel vervoer Antwerpen, werkt ze samen met het Agentschap Wegen en Verkeer voor de controle van gevaarlijke goederen en met de administratieve diensten van stad Antwerpen in verband met het taxibeleid. Op deze manier wordt geprobeerd de verkeersveiligheid te garanderen en oneerlijke concurrentie en onwettelijke praktijken te bestrijden.

Verkeersegoïsme en recidiven

Het werken op verkeersegoïsme en recidiven blijft een belangrijk aandachtspunt voor PZ Antwerpen en vereist een bijzondere aanpak. Bij verkeersegoïsme pakken we specifieke fenomenen zoals illegale trouwstoeten, straatracen en onaangepast rijgedrag aan. Voor deze controles wordt gewerkt met aangepaste materiële middelen zoals anonieme motoren en specifieke maatregelen, bijvoorbeeld het bestuurlijk beslag van voertuigen (= het inhouden van het voertuig op bevel van de burgemeester).

Werven

Infrastructuurwerken hebben een invloed op de verkeersveiligheid, -doorstroming en bereikbaarheid van het stadsgrondgebied. Verkeerspolitie verleent advies aan de dienst werfsignalisatie en staat in voor de controle van de werven op verkeersveiligheid, bereikbaarheid voor hulpdiensten en handhaafbaarheid.

Onveilig en hinderlijk parkeren

Het foutief parkeren en stilstaan op voet- en fietspaden en oversteekplaatsen voor voetgangers zorgt voor gevaarlijke verkeerssituaties en brengt vaak de meest kwetsbaren onder ons (onder andere kinderen en mindervaliden) in gevaar.

In tweede orde is het doen naleven van de laad- en loszones een aandachtspunt. Inbreuken hierop zorgen voor een moeilijkere doorstroming van alle vervoersmodi in de stad (onder andere door dubbel parkeren).

3. Maatregelenpakket

In het maatregelenpakket worden de doelstellingen ingedeeld in volgende categorieën:

- Education
- Engineering
- Enforcement
- Evaluation
- Engagement

Per doelstelling wordt de aanpak en motivering geduid.

Education

<i>Verkeerspreventieve acties</i>	
Aanpak	Motivering
<ul style="list-style-type: none">▪ verkeersveiligheidscampagne▪ deelnemen en ondersteunen van nationale campagnes (bijvoorbeeld: Bob-campagne)▪ organiseren van verkeerseducatieve projecten (bijvoorbeeld: opleiding gemachtigde opzichters, bromfietsstrafklassen, 'Dagen Veilig Motorrijden')	<ul style="list-style-type: none">▪ aanzetten tot een mentaliteits- en gedragsverandering door sensibilisatie en handhaving

<i>Flankerende initiatieven</i>	
Aanpak	Motivering
<ul style="list-style-type: none">▪ actief ondersteunen van mobiliteitsbeïnvloedende initiatieven vanuit de invalshoek verkeersveiligheid (bijvoorbeeld: autovrije dag, week van de mobiliteit, ...)	<ul style="list-style-type: none">▪ stimuleren van een mentaliteits- en gedragsverandering

Engineering

Performant operationeel beheer van de verkeerslichtencoördinatiecentrale (VLCC)	
Aanpak	Motivering
<ul style="list-style-type: none"> ▪ data- en detectiebeheer van de VLCC ▪ opvolgen van de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid en bijsturen volgens noodzaak 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ verkeersveiligheid en -afwikkeling optimaliseren

Gerichte aanpak van onveilige verkeerssituaties	
Aanpak	Motivering
<ul style="list-style-type: none"> ▪ systematisch analyseren van ongevallenconcentraties ▪ uitvoeren van verkeersveiligheidsaudit op districtsniveau ▪ de mobiliteits- en verkeersveiligheidsproblemen opvolgen en daarbij rekening houden met nieuwe tendensen en evoluties ▪ kwalitatieve adviezen (aanbevelingen over infrastructurele maatregelen met het oog op verkeersveiligheid) aan de wegbeheerder en de stedelijke Staten-Generaal van de verkeersveiligheid Antwerpen (SGVA) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ voorkomen van ongevallen ▪ structurele integratie van de bestrijding van verkeersonveiligheid binnen het ruimtelijk ordeningsbeleid ▪ inspelen op nieuwe fenomenen en ontwikkelingen in het verkeer zoals verhoogd fietsgebruik voor een vlotte en veilige bereikbaarheid van het centrum

Verhoogd gebruik van technische middelen ter bevordering van de gewenste verkeersstromen	
Aanpak	Motivering
<ul style="list-style-type: none"> ▪ gebruik van bijvoorbeeld verdwijnpalen ter ondersteuning van de voetgangersvriendelijke gebieden ▪ verkeersmanagementinstrumentarium (verkeersregelinstallaties (VRI), soft- en hardware, parkeergeleidingssysteem) ▪ gebruik van ANPR (vrachtwagensluis, trajectcontrole, ...) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ terugdringen van het aantal overtredingen ▪ daling van het aantal verkeersslachtoffers door de sterke scheiding van de modi ▪ verkeersvlotheid nastreven op de verbindende wegen zonder de verkeersveiligheid in het gedrang te brengen ▪ efficiënter inzetten van personeel

Adviesverstrekking bij infrastructurele werken	
Aanpak	Motivering
<ul style="list-style-type: none"> ▪ garanderen van juiste en veilige signalisatie ▪ op verzoek kwalitatief advies geven met oog op bereikbaarheid hulpdiensten, efficiënte politionele inzet, ... 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ garanderen van de verkeersveiligheid van alle vervoersmodi in de omgeving van werven en werken ▪ toezien op de bereikbaarheid van de werfomgeving voor bewoners en hulpdiensten

Enforcement

<i>Moderne gedifferentieerde handhaving afgestemd op actuele maatschappelijke noden</i>	
Aanpak	Motivering
<ul style="list-style-type: none"> ▪ een datagestuurde en fenomeengerichte handhaving, afgestemd met gerechtelijke en bestuurlijke overheid ▪ handhaving is afgestemd op de resultaten van de gemaakte analyses en bepaalde prioriteiten ▪ de killers in het verkeer blijven een continu aandachts- en werkpunt: <ul style="list-style-type: none"> · snelheid · rijden onder invloed (alcohol/drugs/andere stoffen) · beveiligingsmiddelen · respecteren van verkeerslichten en voorrangregeling · afleiding ▪ de bijzondere acties: <ul style="list-style-type: none"> · goederen en personenvervoer · verkeersagressie en -egoïsme · werven en omleidingen · onveilig en hinderlijk parkeren ▪ gerichte aanpak om de ongevallen te beperken bij en tussen kwetsbare weggebruikers ▪ alert blijven voor nieuwe ontwikkelingen en fenomenen die de verkeersveiligheid in het gedrang brengen en daar op inspelen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ handhaving tav alle weggebruikers (we verwachten van elke weggebruiker correct en veilig verkeersgedrag) ▪ handhaving in alle verschillende snelheidsregimes ▪ verhogen van de objectieve en subjectieve pakkans door datagerichte werking ▪ rationele inzet van mensen en middelen ▪ een met de stad Antwerpen verbonden flexibele organisatie

<i>Handhaving bij infrastructurele werken</i>	
Aanpak	Motivering
<ul style="list-style-type: none"> ▪ uitvoeren van efficiënte gerichte werfcontroles ▪ controles op innames openbaar domein (OD) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ garanderen van de verkeersveiligheid van alle vervoersmodi in de omgeving van werven en werken ▪ toezien op de bereikbaarheid van de werfomgeving voor bewoners en hulpdiensten

Evaluation

<i>Rationele inzet van opgeleid personeel en aangepaste materiële middelen</i>	
Aanpak	Motivering
<ul style="list-style-type: none">▪ datagestuurd en fenomeengericht werken op basis van objectieve gegevens▪ een rationele materiële en personele inzet die beantwoordt aan moderne behoeften	<ul style="list-style-type: none">▪ door efficiëntie en effectiviteit streven naar een optimaal resultaat▪ maximale aanwezigheid in het straatbeeld▪ kennis en expertise borgen en actueel houden

<i>Monitoring</i>	
Aanpak	Motivering
<ul style="list-style-type: none">▪ geregelde voortgangsrapportage▪ systematische registratie van:<ul style="list-style-type: none">· het aantal verkeersongevallen· mobiliteitsuitdagingen in het kader van de nieuwe VRI (verkeersregelinstallaties)· de inzet bij evenementen· uitgebrachte adviezen en audits· de handhavingsinspanningen	<ul style="list-style-type: none">▪ mogelijkheid tot een nauwgezette opvolging van:<ul style="list-style-type: none">· het jaarprogramma verkeer· ongevallenregistratie en -analyse· fenomenen en tendensen

Engagement

<i>Iedereen is betrokken en neemt zijn verantwoordelijkheid</i>	
Aanpak	Motivering
<ul style="list-style-type: none"> ▪ werken aan een verkeersveiligheidscultuur 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ verkeersveiligheid is een gedeelde verantwoordelijkheid en vraagt een blijvende inzet en betrokkenheid van alle weggebruikers. ▪ verkeersveiligheid start bij de weggebruiker zelf

<i>Communicatie</i>	
Aanpak	Motivering
<ul style="list-style-type: none"> ▪ verkeersveiligheidscampagne 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ iedereen trachten te betrekken bij het thema 'verkeersveiligheid' met vooral een appel op eigen verantwoordelijkheid
<ul style="list-style-type: none"> ▪ handhavingscommunicatie 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ regelmatige communicatie voor (sensibilisering) en na (resultaten) acties

<i>Interne ondersteuning</i>	
Aanpak	Motivering
<ul style="list-style-type: none"> ▪ verkeerspolitie ondersteunt het korps in alle activiteiten die verkeersgerelateerd zijn ▪ verkeerspolitie draagt zorg voor het op peil houden van de kennis van de verkeersreglementering korpsbreed en in het bijzonder voor de eigen afdeling (aanscherpen van de expertise) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ iedere agent is verkeersagent

<i>Externe ondersteuning</i>	
Aanpak	Motivering
<ul style="list-style-type: none"> ▪ ondersteunen van externen die verkeersgerelateerde onderzoeken verrichten in functie van verkeersveiligheid ▪ nauwe samenwerking met andere stadsdiensten leidt tot duurzame verkeersveilige oplossingen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ streven naar duurzame verkeersveiligheid en mobiliteit ▪ verruimen van verkeerskennis in het algemeen, nuttig voor de algemene werking van de verkeerspolitie en PZ Antwerpen in het bijzonder

Adviseren aan wegbeheerder	
Aanpak	Motivering
<ul style="list-style-type: none"> ▪ opstellen van verkeersveiligheidsaudits op districtsniveau ▪ aangeven van de hotspots in de districten 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ adviseren op de verschillende bestuursniveaus ▪ optimaliseren van de infrastructuur met het oog op het verminderen van het aantal ongevallen

Professionaliseren van de verkeerskundige expertise	
Aanpak	Motivering
<ul style="list-style-type: none"> ▪ kennis en vaardigheden op peil blijven houden om professioneel te kunnen werken door het voorzien in de nodige opleidingen ▪ zorgen voor kwalitatieve databanken en analysetools ▪ verbeteren van de kwaliteit van de vaststellingen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ professionaliseren van alle medewerkers in het domein verkeer

