



ACTIEPLAN "VERKEERSVEILIGHEID"
FEDERALE WEGPOLITIE
2007



I. Algemeen

Dit actieplan is opgesteld in het raam van het Nationaal Veiligheidsplan en is een concrete uitvoering van de regeringsbeslissingen in 2001-2002 om een voluntaristisch beleid te voeren betreffende verkeersveiligheid en het aantal doden en zwaargewonden bij verkeersongevallen te verminderen met 33% tegen 2006 en met 50% tegen 2010, in vergelijking met de referentieperiode 1998-2000.

Dit actieplan steunt op een analyse van :

- wettelijke teksten, in het bijzonder de wet op de geïntegreerde politie gestructureerd op twee niveaus en recente aanpassingen van de wetten met betrekking tot het wegverkeer;
- verklaringen en beslissingen van de politieke overheden;
- het NVP 2004-2007 ;
- aanbevelingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid;
- het interministeriële actieplan betreffende de samenwerking tussen de verschillende controlediensten inzake coördinatie van de controle in het wegvervoer van personen en goederen;
- de evaluatie van het actieplan 2006 (extrapolatie van activiteiten van januari tot september 2006).

In de loop van 2007 nemen wij deel aan :

- de tweede Staten-Generaal van de verkeersveiligheid;
- de Europese dag van de verkeersveiligheid;
- de mondiale week van de verkeersveiligheid georganiseerd door de WGO en de VN (23 - 29 april 2007);
- de actualisering van het beleid van de Europese Unie betreffende de verkeersveiligheid.

Sinds eind oktober nemen wij eveneens voorzitter van TISPOL. Naast de organisatie van een aantal evenementen (zoals het congres in oktober 2007) zullen wij de contacten met de Europese overheden versterken en ons inschrijven in bepaalde financieringsprojecten in het domein van de verkeersveiligheid.

II. Bijdrage van de federale Politie

1. Onveiligheid op het wegennet onder bevoegdheid van de Federale Politie (2005).

Op basis van de actuele teksten verzekert de Federale Politie de politiezorg op de autosnelwegen, die een specifiek actieterrein vormen. De bijdrage van de Federale Politie betreffende de problematiek van de verkeersveiligheid is dus maar een deel van de politionele inbreng in dit domein :

- de autosnelwegen zijn 1.761 Km lang en de andere wegen waarop de Wegpolitie prioritair tussenkomt, zijn 360 Km lang op een totaal van 149.028 Km wegen in België ;
- 151 doden (overleden binnen de 30 dagen na een ongeval) werden geteld op de autosnelwegen en 28 op de andere wegen;
- 3.676 verkeersongevallen met lichamelijke letsels werden vastgesteld op autosnelwegen en 573 op de andere wegen.

Een analyse van de onveiligheidsfenomenen in 2006 werd uitgevoerd voor het actieterrein van de Federale Wegpolitie, zijnde de autosnelwegen en bepaalde gewest- en provinciewegen met gelijkaardige kenmerken. Hieruit blijkt dat de prioritaire fenomenen, vermeld in het nationale veiligheidsplan en door de Staten-Generaal, terug te vinden zijn op de autosnelwegen :

- 86,5 % van de verkeersongevallen met lichamelijk letsel (Vko LL) houden verband met (onaangepaste of overdreven) snelheid tegenover 85,6 % bij de vorige analyse (gegevens van 2004);
- 11 % van de verkeersongevallen met lichamelijk letsel is het gevolg van het rijden onder invloed van alcohol tegen 10,3 % in 2004;
- bij 22,7% van de verkeersongevallen met lichamelijk letsel is een vrachtwagen betrokken tegenover 22,5 % in 2004.

2. Personeelscapaciteit van de WPR

• *Verdeling van de capaciteit WPR*

In grote lijnen kan de totaal beschikbare capaciteit van een eenheid verdeeld worden in twee grote delen :

- enerzijds de capaciteit die wordt besteed aan "verplichte opdrachten" die op een eenheid afkomen;
- anderzijds de "beleidsvrije ruimte"(proactieve opdrachten + operationele steun aan lokale Politie + operationele steun aan federale Politie). Dit deel van de capaciteit wordt aangewend op initiatief van de betrokken eenheid en gericht naar de specifieke problemen die zij moet helpen oplossen.

Uit een grondige studie van de beschikbare historische gegevens met betrekking tot de verdeling van de capaciteit van WPR, blijkt dat gemiddeld :

- 90,28% van de totale beschikbare capaciteit van de WPR gewoonlijk wordt ingezet voor de «verplichte opdrachten» (tegenover 89,7 % in 2005), die volgende domeinen omvat : beheer en administratie sensu lato, interventies met inbegrip van de vaststellingen van verkeersongevallen, onderzoeken en uitvoeren van kantschriften, beschermingsopdrachten en opdrachten van openbare orde, alsook opdrachten opgelegd door het federaal niveau in het raam van de federale prioriteiten (inherent aan de bestuurlijke politie , met inbegrip van het wegverkeer en de gerechtelijke politie). De stijging van de reactieve capaciteit is hoofdzakelijk het gevolg van de creatie van ploegen voor signalering met Minimax;
- de overige 9,72% van de totale beschikbare capaciteit van de WPR (tegenover 10,3% in 2005) wordt gebruikt als « beleidsvrije ruimte ». Deze ruimte wordt aangewend om op een efficiënte manier enerzijds de interne functioneringsproblemen en anderzijds de diverse probleemdomeinen betreffende veiligheid (verkeer en gerechtelijk) op het actieterrein van de verschillende secties WPR aan te pakken.

Het is zeker gewaagd om op voorhand de beleidsvrije ruimte te verdelen tussen de verschillende veiligheidsproblemen die worden vastgesteld op het actieterrein van WPR. Op basis van de historische gegevens stellen we vast dat de capaciteit van de beleidsvrije ruimte in het algemeen als volgt was verdeeld :

- 79,45 % voor problemen van verkeersveiligheid (zijnde 7,72 % van de totale capaciteit WPR);
- 20,55 % voor prioritaire criminele fenomenen (zijnde 2,00 % van de totale capaciteit WPR).

3. Operationele doelstellingen van de Federale Politie voor 2007

De hierna vermelde doelstellingen liggen in het verlengde van deze van 2006 en worden afgeleid uit de analyse van de onveiligheidsfenomenen, vermeld onder punt 1. De doelstellingen waren het voorwerp van een gedetailleerde analyse die de mogelijkheid bood meetvelden en indicatoren te bepalen die later zullen worden aangewend voor de opvolging.

De ingebruikname van de informatica toepassing 'PoOffice' (zonder centrale databank en statistische module) ligt aan de basis van een aanzienlijke daling van het aantal indicatoren die door ons kunnen opgevolgd worden. Zo zullen we onder meer jammer genoeg niet meer in staat zijn om de activiteiten betreffende het opstellen van processen-verbaal(s.l.) op te volgen.

De doelstellingen moeten bereikt worden door een samenspel van het federaal actieplan en de actieplannen die vertaald zijn naar de provinciale toestand :

- het federale plan bepaalt de grote lijnen en legt de opvolging- en evaluatie-indicatoren vast
- de actieplannen op provinciaal niveau zijn gericht op de praktische uitvoering van deze oriëntaties.

• **Verdeling van de beleidsvrije ruimte van WPR**

De beleidsvrije ruimte van WPR die gereserveerd wordt voor problemen van verkeersveiligheid (zijnde 7,72% van de totale capaciteit van WPR) wordt verdeeld in functie van de operationele prioriteiten.

Uit onze projecties kunnen we afleiden dat wij onze doelstellingen voor 2006 niet zullen halen; twee redenen liggen hoofdzakelijk aan de basis hiervan. In de eerste plaats is er de oprichting van de signaleringsploegen door de verschillende secties WPR tussen januari en juni 2006 voor een hogere veiligheid bij het vaststellen van ongevallen. Dit heeft de capaciteit voor proactieve opdrachten verminderd met ongeveer 12.000 manuren. De tweede reden is de ingebruikname van PoOffice eind maart 2006 wat geleid heeft tot een zekere vertraging bij het verwerken van processen-verbaal door de technische ploegen en een zeer negatieve impact heeft gehad op het aantal controle-uren van deze diensten.

Daarom gaan we nu uit van de reëel beschikbare uren (117.000 manuren) als beleidsvrije ruimte in 2007 :

Prioritaire domeinen	Verdeling van de beleidsvrije ruimte op basis van het aantal doden en zwaar gewonden (in %)		
	2005	2006	2007
SNELHEID	73,4	64,1	70,3
ZWAAR VERVOER	16,4	24,3	22,2
ALCOHOL	10,2	11,6	7,5

De toename van het fenomeen snelheid wordt geheel bepaald door een meer optimaal gebruik van onbemande automatische camera's. Deze capaciteit werd in 2006 immers tot de helft herleid als gevolg van de homologatieproblemen.

Deze verdeling wordt op dezelfde wijze toegepast op provinciaal niveau volgens de volgende formule :

$[(a+b)/2 + C]/2$ waarbij :

a = de verhouding van de doden en zwaargewonden per fenomeen en per provincie

b = de verhouding van het fenomeen per provincie,

c = de gewaarborgde gelijke dienstverlening (in elke provincie moet een gelijkwaardig aantal repressieve activiteiten uitgevoerd worden).

Voor 2007 moet getracht worden de volgende verdeling van de beleidsvrije ruimte toe te passen :

Verdeling van de beleidsvrije ruimte in elk domein per provincie (in %)			
Sectie WPR	Snelheid	Alcohol	Zwaar transport
Antwerpen	13,48	12,91	16,40
Brabant	14,48	17,14	13,45
Hainaut	13,80	10,62	10,67
Liège	12,06	11,80	12,34
Limburg	9,79	9,48	9,67
Luxembourg	9,00	8,13	9,27
Namur	9,78	9,10	9,19
Oost-Vlaanderen	8,11	9,32	10,18
West-Vlaanderen	9,50	11,49	8,83

Met het doel om op algemene wijze bij te dragen aan een controlebeleid dat door de regering werd beslist om een gedragswijzing te veroorzaken, heeft de federale politie in het bijzonder volgende doelstellingen vastgelegd voor de autosnelwegen :

- ***Doelstelling 1 : BETROUWBAARHEID en VOLLEDIGHEID van de gegevens met betrekking tot de verkeersongevallen en de politieactiviteiten***

- Om deze doelstelling te behalen werden diverse systemen en boordtabellen ontwikkeld voorafgaand aan de uitvoering van het actieplan van de federale politie.
Deze activiteit, die uiteindelijk het hele proces van opvolging en evaluatie bepaalt, heeft onder meer de bedoeling om op het niveau van de federale politie een eerste antwoord te bieden op een groot probleem dat al werd aangehaald tijdens de Staten-Generaal van de verkeersveiligheid. Enerzijds moeten de politiediensten een betrouwbare en volledige registratie uitvoeren van minimale gegevens over de karakteristieken en oorzaken van ongevallen en anderzijds correcte cijfers over de uitgevoerde controles met betrekking tot snelheid, rijden onder invloed van alcohol en het dragen van beveiligingsmiddelen aanleveren.

De Federale Politie wil een optimale registratie van de vereiste gegevens verzekeren, met als doel trimestrieel ten behoeve van de bevoegde overheden en van de partners die het wensen, een volledige en betrouwbare stand van zaken te kunnen geven van :

- de verkeersongevallen vastgesteld op het bevoegdheidsgebied van de Wegpolitie;
 - de activiteiten ontplooid door de WPR in het raam van dit actieplan;
 - de activiteiten ontplooid door de WPR, als steun aan de Lokale Politie.
- Wij zullen verder gegevens bezorgen voor de barometers van de :
- de verkeersongevallen (algemeen);
 - de WE ongevallen ;
 - de ongevallen waarin vrachtwagen(s) betrokken zijn.
- Tegen midden 2007 profielen opmaken over risicogedrag en -groepen voor het grondgebied van de Federale wegpolitie.
 - Deelnemen aan het wetenschappelijk project om methoden te evalueren voor het bepalen van plaatsen met een concentratie van verkeersongevallen (Hot Spots).
 - Een grondige studie uitvoeren over het fenomeen van ongevallen met zware vrachtwagens in samenwerking met DSB, het BIVV en de FOD mobiliteit en gefinancierd door het verkeersveiligheidsfonds (

- **Doelstelling 2 : Zichtbaarheid van de WPR op het autosnelwegennet**

- Om de zichtbaarheid te verhogen en tussen te komen op een meer preventieve wijze zal de federale politie :
 - de uitgevoerde controles in het raam van dit actieplan versterken,
 - stap voor stap het aantal uren buitendienst verhogen door onder meer operationeel personeel te vervangen door CALog medewerkers om administratieve en logistieke taken uit te voeren en de administratie voor het opvolgen van dit actieplan vereenvoudigen; (zie mobiliteit 200603);
 - een statische aanwezigheid verzekeren door de permanentieploegen vaste haltes te laten uitvoeren op de belangrijke plaatsen langs de autosnelwegen of op parkings à rato van 10 % van hun niet-ingezette capaciteit voor reactieve opdrachten (17.098 uren);
 - een coherent communicatieplan volgen met onder meer :
 - de publicatie van dit volledige plan op het internet;
 - de aankondiging van een aantal controles via internet en radio;
 - meldingen van uitgevoerde controles op de borden voor veranderlijke signalisatie.
 - In overleg met de Gewesten, naast boodschappen over verkeersongevallen en werken, ook gebruik maken van de borden voor veranderlijke berichten om mededelingen van sensibiliserende of verkeerseducatieve aard te tonen en in functie van het resultaat van de wetenschappelijke studie zal een dossier ingediend worden bij de gewesten om 50 % van de risicozones te signaleren;
 - Van nabij het dossier van de betaalautomaten opvolgen om de administratie tijdens controles met onderscheppingen te vereenvoudigen waardoor de operationele medewerkers sneller vrij komen.

- ***Doelstelling 3 : Het aantal controles in specifieke probleemdomeneinen verhogen***

- ***Snelheid***

Het aantal controles moet verhoogd worden om een aanvaardbaar objectief risico op verbalisering te creëren. Dit deel van het controleluik moet het onderwerp uitmaken van een grote mediaverspreiding om het positieve imago van snelheid te vernietigen dat nog veel bestuurders hebben en hun wijzen op het asociale aspect van dergelijk gedrag.

Globaal gezien moet 70,3% van de beleidsvrije ruimte voor verkeersveiligheid besteed worden aan de snelheidsproblematiek. Minstens de helft moet besteed worden in de risicozones en op de gevaarlijke momenten. De rest moet besteed worden op andere plaatsen waar snelheid eveneens een belangrijke bron van onveiligheid lijkt te zijn om de kans op controle op een aanvaardbaar niveau te houden. In functie van de behaalde resultaten kan daarna aandacht besteed worden aan andere zones zonder het effect in de kritieke zones te ondergraven.

Rekening houdend met enerzijds de capaciteitsstudie van WPR en anderzijds de specifieke kenmerken van elk grondgebied, werden de minimale capaciteiten bepaald die elke sectie moet nastreven om in 2007 in totaal 40.500 uren aan controles uit te voeren op onaangepaste of overdreven snelheid in plaats van de 39.866 gepresteerde uren in 2006 (stijging met 1,59 ten opzichte van de uitgevoerde uren, maar een daling van 29,6% in vergelijking met de doelstellingen van 2006).

Op een gelijkaardige wijze werd de minimale inzet van de verschillende technische ploegen met mobiele radars en automatische camera's bepaald. In 2007 zouden aldus 39.000 uren aan controles met radars (verplaatsingen inbegrepen) moeten uitgevoerd worden in vergelijking met de 30.244 uren aan controles ter plaatse in 2006 en 94.000 uren aan werkelijke controles met automatische camera's met als doel meer dan 24 miljoen aan voertuigen te controleren op snelheid. Met de invoering van het programma 'PolOffice' is het niet meer mogelijk om een gedetailleerde opvolging van het aantal uren controle ter plaatse (radar en automatische camera) en het aantal gecontroleerde voertuigen uit te voeren.

Het aantal gecontroleerde voertuigen zou zeker 32 miljoen moeten bedragen; dit zal echter enkel mogelijk zijn indien we overstappen op digitale verbalisering.

We zullen er bij de gewesten op aandringen om automatische camera's met digitale technologie te installeren op de autosnelwegen vanaf het ogenblik dat deze toegelaten zijn in België. In Vlaanderen werden 96 locaties

voorgesteld en in Wallonië zijn 16 plaatsen voorzien. Wij vragen aan het Vlaams Gewest om een pilootproject op te starten in Oost-Vlaanderen en Antwerpen en aan het Waals Gewest in een nog te bepalen provincie. Nog in 2007 zoeken we een samenwerkingsverband om automatische lezing van nummerplaten mogelijk te maken (OCR en ANPR).

In het raam van onaangepaste snelheid en agressief rijgedrag heeft de WPR een videosysteem (ProVida) aangekocht dat toelaat om de weggebruiker onmiddellijk te confronteren met zijn afwijkend gedrag. Wij streven ernaar om in 2007 met dit systeem 5.500 controle-uren te realiseren (stijging met 20,93% ten opzichte van de gepresteerde uren in 2006 en 9,1% ten opzichte van de doelstelling van dat jaar). De aankoop van bijkomende toestellen zal aan de orde zijn, van zodra we beschikken over alle waarborgen inzake homologatie (verdubbeling van het huidig aantal toestellen).

In 2007, zullen we verder de radars gebruiken vanaf bruggen over de autosnelwegen om te kunnen verbaliseren.

Om bestaande procedures te vereenvoudigen en om capaciteit bij de technische ploegen vrij te maken, zullen we verder onderzoeken met de Directie van de Operationele Politiesamenwerking hoe we sneller kunnen overgaan tot de identificatie van:

- bestuurders van een voertuig met buitenlandse nummerplaat ;
- bestuurders van een leasing voertuig.

De inspanning, gestart in 2005, om meer voertuigen te interceperen, zal worden verder gezet.

We zullen aan minimum EEN internationale actie deelnemen (in het raam van de organisatie TISPOL).

▪ ***Rijden onder invloed***

Gemiddeld moet 7,5% van de capaciteit van de beleidsvrije ruimte "verkeer" besteed worden aan de problematiek van het rijden onder invloed. De minimaal te besteden capaciteiten per WPR werden vastgesteld om in 2007 in totaal 16.500 gerichte controle-uren op het gebied van het rijden onder invloed van alcohol uit te voeren in plaats van 14.679 uren in 2006. (stijging van 12,41% in vergelijking met de uitgevoerde uren in 2006, maar een daling met 26,1% in vergelijking met de doelstellingen voor dat jaar)

Als we op een significante manier de kans om gecontroleerd te worden op het gebruik van alcohol achter het stuur willen verhogen en onze doelstelling van 120.000 gecontroleerde bestuurders in 2007 willen halen, moeten we elke bestuurder die in contact komt met de Federale Politie

systematisch onderwerpen aan een dergelijke controle (betrokken in een verkeersongeval zowel met lichamelijk letsel als met stoffelijk schade en iedere staande gehouden automobilist).

Inzake het rijden onder invloed van andere substanties dan alcohol, moeten wij evolueren van 3.620 controle-uren in 2006 naar 4.000 uren in 2007 (stijging van 10,49% in vergelijking met de uitgevoerde uren, maar een daling van 35,9% in vergelijking met de doelstelling) en van 563 testbatterijen naar 600 in 2007 (stijging van 6,57% in vergelijking met de uitgevoerde testen en 10% in vergelijking met de doelstelling).

In het raam van de problematiek van het rijden onder invloed van andere producten dan alcohol en analoog met het fenomeen "zwaar vervoer", zouden we een geïntegreerd netwerk (lokale en federale politie) van, in eerste tijd, een vijftigtal specialisten (2 per gerechtelijk arrondissement) op het getouw moeten zetten om het aantal testen aanzienlijk te kunnen verhogen. In de komende jaren zal dit netwerk waarschijnlijk uitgebreid worden.

We zullen aan minimum TWEE internationale acties deelnemen (in het raam van de organisatie TISPOL) en plannen een gecoördineerde acties op nationaal niveau per maand.

In het raam van TISPOL, zullen we met drie teams (provincie HAINAUT, ANTWERPEN en OOST-VLAANDEREN) deelnemen aan testen om alternatieven voor de urinetesten te vinden in het raam van de procedure sturen onder invloed van andere substanties dan alcohol (DRUID project).

▪ ***Het goederen- en personenvervoer***

Gemiddeld moet 22,2% van de capaciteit van de beleidsvrije ruimte "verkeer" besteed worden aan de problematiek van het zwaar vervoer.

Ook voor deze problematiek is per provinciale sectie een minimum inzet vastgelegd om in 2007 in totaal 53.000 gerichte controle-uren te presteren in plaats van 43.533 uren in 2006 (stijging van 21,75 % in vergelijking met de gepresteerde uren in 2006, maar een daling van 3,8 % in vergelijking met de doelstelling) waarvan 7.000 uren specifiek voor het gebruik van de weegbruggen (stijging van 28,08 % in vergelijking met de gepresteerde uren in 2006 en een stijging van 3,8 28,6% in vergelijking met de doelstelling) en 3.000 controle-uren voor de problematiek tussenafstanden door de technische ploegen (stijging van 19,89 % in vergelijking met de gepresteerde uren in 2006, maar een status-quo in vergelijking de doelstellingen van 2006).

Bij deze controles zal de nadruk gelegd worden op de rij- en rusttijden, de overlading en het onderling afstand houden.

We beogen het netwerk van specialisten in zwaar vervoer, tachograaffraude en ADR-vervoer, dat eind 2005 in de schoot van de Wegpolitie werd opgericht, uit te breiden tot ongeveer 100 leden.

Om het federale actieplan ter bevordering van de samenwerking tussen verschillende controlediensten in het domein van het goederen- en personenvervoer concreet uit te voeren, zal elke WPR minstens éénmaal per maand (buiten de vakantiemaanden) een actie zwaar transport uitvoeren op initiatief van de bestaande provinciale cellen.

Wij zullen deelnemen aan minimum DRIE internationale acties gericht naar het goederenvervoer (TWEE) en personenvervoer (EEN) (o.a. in het raam van de organisatie TISPOL, ECR en EUREGIO) en zullen TWEE acties op nationaal niveau te organiseren

In het raam van de implementatie van de digitale tachograaf zijn wij op zoek naar de beste software voor de controle op het terrein.

▪ ***Het gebruik van de verplichte veiligheidsuitrusting***

Een gedeelte van de beleidsvrije ruimte inzake "verkeer" zal gewijd worden aan de problematiek van de veiligheidsuitrustingen, in het bijzonder de veiligheidsgordel en kinderzitjes om de campagnes van het Belgische Instituut voor Verkeersveiligheid te ondersteunen.

Het gebruik van de verplichte veiligheidsuitrusting zal permanent gecontroleerd worden door alle ploegen op het terrein. Daarbij zullen de leden van de wegpolitie ook een voorbeeldfunctie hebben. Aangezien we uit observaties weten dat 82,1% van de weggebruikers hun gordel dragen op de autosnelwegen, schatten wij dat er jaarlijks nog iets meer dan 432.000 inbreuken op dit vlak worden gepleegd. Om repressieve houding in de verf te zetten en het percentage van gordelgebruik te laten evolueren naar 100%, menen wij dat de vaststelling van 68.000 inbreuken per jaar of drie per permanentieshift een realistisch resultaat is.

In 2007 zullen we het accent leggen op bestuurders van vrachtwagens en bussen alsook op passagiers van bussen.

De controle in deze problematiek zal uitgevoerd worden door alle ploegen op het terrein, de permanentieploegen inbegrepen.

Wij zullen bovendien de tuimelwagen méér dan 580 dagen inzetten om meer dan 160.000 personen in 2007 (stijging van 10,48 % in vergelijking met de

gepresteerde uren in 2006 en met 18,8 % en in vergelijking met de doelstellingen) te sensibiliseren.

Driemaal per jaar en dit gedurende twee weken zal er daarenboven een kortlopende zogenaamde campagne van "enhanced enforcement"- (aansluitend op de campagne Belgische Instituut voor Verkeersveiligheid 'technische uitrusting') worden gevoerd.

De WPR draagt bij tot de sensibilisatie van de weggebruiker door specifieke acties te organiseren gericht naar de gebruikers van autosnelwegen, à rato van drie acties per jaar en per provincie. Zij kunnen eveneens deelnemen, als steun aan de Lokale Politie, aan gelijkaardige acties in de politiezones. Deze acties impliceren voor WPR het gebruik van een tuimelwagen.

Bij het vaststellen van verkeersongevallen zal er systematisch aandacht worden besteed aan het al dan niet dragen van de gordel of een niet-correct gebruik van kinderzitjes.

In het raam van de veiligheidsuitrusting moet ieder lid WPR kunnen optreden als 'raadgever' (kennis en motivatie van de wettelijke basis, weerslag en gevolgen, enz) en hen in voorkomend geval de nodige uitleg en aanbevelingen geven voor wat betreft de gordeldracht (bestuurders en passagiers) en het correct gebruik van goedgekeurde kinderzitjes.

We zullen aan minimum TWEE internationale acties deelnemen (in het raam van de organisatie TISPOL).

▪ ***Het verbod op het gebruik van de GSM aan het stuur***

Wij zullen in 2006, bij alle buitendiensten, een repressieve houding aannemen tegenover de bestuurders die de voorschriften in deze materie niet eerbiedigen.

Het personeel WPR zal een bijzondere aandacht aan deze problematiek schenken bij alle buitendiensten. Ook hierin zal het personeel WPR een voorbeeldfunctie hebben.

De controle in deze problematiek zal uitgevoerd worden door alle ploegen op het terrein, de permanentieploegen inbegrepen.

• ***Doelstelling 4 : Gespecialiseerde steun aan de lokale Politie***

De praktische voorwaarden en modaliteiten voor de uitvoering van deze steun zullen het voorwerp uitmaken van de bijzondere richtlijnen van de federale overheden. Deze steun zal vastgelegd worden in protocollen tussen de Wegpolitie, de Dirco's en de politiezones.

In 2007 zullen hiervoor ± 57.779 manuren worden gereserveerd in vergelijking met 56.052 gepresteerde uren in 2006 (stijging van 3,08 % in vergelijking met de gepresteerde uren in 2006, maar een daling van 10,3 % in vergelijking met de doelstellingen).

Zoals in 2007 zal de steun vooral bestaan uit het werk van de cellen educatie en preventie (CEP). Zoals de vorige jaren is de steun van de technische ploegen en personeel van de posten in dalende lijn. Een bijzondere aandacht zal ook gaan naar het gebruik van de digitale tachograaf. Wij willen onze partners sensibiliseren om te evolueren van een niet-gespecialiseerde steun naar een steun door onze specialisten.

De Federale Politie zal steun leveren, binnen de grenzen van de capaciteiten en middelen die hen zijn of worden toegekend en zonder afbreuk te doen aan de uitvoering van de activiteiten die hen zijn toegekend op het autosnelwegennet, aan de Lokale Politiekorpsen die dit uitdrukkelijk vragen, onder volgende vorm:

- Technische middelen (radars, tuimelwagen, enz.) of gespecialiseerd personeel.
 - Terbeschikkingstelling van **specifieke technische middelen** zoals radars, aswegers, tuimelwagen, het dispositief «crashtest», tachygraaflezers in het raam van acties op regionale wegen met oog op de realisatie van de doelstellingen van de Regering of de aanbevelingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid en voor zover de Lokale Politie niet beschikt over dergelijke middelen;
 - het beheer van automatische camera's, geïnstalleerd door de gewesten buiten het autosnelwegennet;
 - het leveren van motorescortes (zelfs estafettes) in het raam van geïntegreerde politieoperaties, voor zover lokaal de middelen ontbreken en het een operationele meerwaarde betekent;
 - het verlengen van een controledispositief van de Lokale Politie op het grondgebied van de Federale Wegpolitie;
 - technische adviezen in het bijzonder voor controles van wegtransport van personen en goederen via het expertnetwerk (onder meer uitlezen en interpreteren van de gegevens van de digitale tachograaf);
 - de steun in het raam van de voorbereiding, de uitvoering, de opvolging en de evaluatie van de geïntegreerde politieoperaties;
 - steun in het raam van de voorbereiding, uitvoering, opvolging en evaluatie van geïntegreerde controleoperaties;
 - technische adviezen en praktische ervaring inzake specifieke opleidingen.
 - terbeschikkingstelling van de verkeerspistes en de behendigheids piste in het raam van sensibilisatie- en educatieve initiatieven in het lager en het secundaire onderwijs, alsook bij bedrijven en organisaties, om de prioriteiten van de Regering wat verkeersveiligheid betreft, te steunen.

III. Ingezette middelen

De realisatie van dit federale actieplan verkeer, vraagt uiteraard voldoende middelen. Hierna wordt, per domein, uiteengezet in welke mate bepaalde initiatieven al zijn gerealiseerd, nog lopende zijn dan wel gepland worden.

1. Human resources

Dit actieplan vertrekt vanuit de hypothese dat de organieke capaciteit van de Federale Wegpolitie volledig is (Personeelsformatie 2). Bovendien wordt ervan uitgegaan dat, indien nodig, de eventuele personeelstekorten gecompenseerd worden door overuren te laten presteren door het aanwezige personeel.

Sinds begin 2006 hebben alle secties de opdracht van signalatieploegen met MINIMAX opgenomen in hun interventieschema. Uitgaande van een eerste analyse zal deze opdracht de volledige WPR ongeveer 100.000 manuren kosten of ongeveer 66 FTE. Deze capaciteit wordt voor een deel gecompenseerd op de uitvoering van het actieplan 2006. Wij schatten dat het verlies in vergelijking met 2005 12.000 manuren bedraagt of ongeveer 8 FTE (die nodig zijn om hetzelfde aantal uren uit te voeren voor het actieplan).

In het raam van de opleiding vuurwapengebruik en geweldbeheersing zal de toepassing van de omzendbrief GPI 48 leiden tot een stijging van de opleidingsduur met 8 uren per operationele medewerker per jaar wat in totaal 7.680 manuren of 6 FTE extra betekent.

We moeten in 2007 trachten een capaciteitsstijging te bekomen die minimaal de verloren capaciteit voor acties en de verloren capaciteit ten gevolge van de GPI 48, in totaal 14 FTE, kan compenseren. In het ideale geval zou een stijging met 74 FTE moeten mogelijk zijn om het geheel van de signalatie opdracht te compenseren en zo de capaciteit voor acties van einde 2003 terug te evenaren. In het raam van de algemene vraag om meer capaciteit in DGA werd reeds een stijging met 58 FTE gevraagd voor 2009.

Daarnaast zou het wenselijk zijn om, enerzijds de medewerkers die voor lange duur afwezig zijn in bovental te plaatsen en anderzijds in bepaalde "doorgangseenheden" (WPR BRABANT) een structureel bovental te voorzien zodat het vertrek van medewerkers in de mobiliteit beter en soepeler kan opgevangen worden.

De volgende maatregelen moeten echter op termijn een bijna volledige bezetting van de voorziene capaciteit garanderen.

- **Mobiliteit**

Het is noodzakelijk om voldoende nieuwe medewerkers aan te werven om het actuele deficit op te vullen en te anticiperen op de geplande pensioneringen in 2007 en 2008. Deze cijfers houden geen rekening met het vrijwillige vertrek

van andere medewerkers van WPR; deze cijfers zijn dus een minimum. Er moet ook rekening gehouden worden met een mogelijk vertrek van nogal veel medewerkers op het ogenblik dat de toelagen voor het niet opnemen van ziekte-dagen in werking treedt.

Het is dan ook wenselijk voor het einde van 2007 volgende medewerkers aan te werven (inclusief de mobiliteit 200603) :

- 3 commissarissen motorrijder,
- 13 hoofdinspecteurs motorrijder,
- 5 hoofdinspecteurs niet-motorrijder,
- 24 inspecteurs motorrijders,
- 16 inspecteurs niet-motorrijders,
- 2 assistenten (niveau C).

- ***Vervanging van operationeel personeel door personeel van het administratief en logistiek kader***

We wensen over te gaan tot het aanwerven van personeel van het administratief en logistiek kader (zie punt 1.1) om het operationele personeel te ontlasten van administratieve taken zodat we ze op het terrein kunnen inzetten.

- ***Opleidingsplan***

Inzake vorming voorzien we 79:36 uur voor leden van het operationele kader motorrijder, 63:36u voor de leden van de technische secties, 44:36u voor het ander personeel van het operationele kader en 35:36u voor het personeel van het administratief en logistiek kader, verdeeld als volgt :

- **Schieten en geweldbeheersing**
In uitvoering van de GPI 48 zullen de operationele medewerkers gemiddeld 20 uur per trainen wat het totaal brengt op 22.222 uren.
- **Activiteiten teambuilding (7 u 36)**
Voor elk personeelslid 7u36 voorzien voor activiteiten teambuilding per jaar met als doel de cohesie binnen de groep te bevorderen.
- **Baremische voortgezette opleiding (8u)**
8u per jaar per personeelslid.
- **Voortgezette opleiding WPR (Motorrijder – 24 u en technische ploegen – 8u).**
Motorrijder
De bijscholing auto- en motorrijden (8 u enkel voor motorrijders).
Organisatie van 4 sessies per jaar (16 u), in één van de volgende domeinen.
 - veranderingen verkeerswetgeving ;
 - zwaar vervoer ;
 - uitzonderlijk vervoer ;
 - ProVida ;
 - ADR-vervoer ;
 - informaticasystemen (FEEDIS, onmiddellijke inningen, ...).**Technische ploegen (8 u)**
Organisatie van 2 professionele opleidingen per jaar (8 u).

- **Informatie aan het personeel – Personeelsvergadering (20 u)**
10 vergaderingen voorzien (4 u per vergadering) per jaar en erover waken dat elk personeelslid aan 5 vergaderingen deelneemt (maximum).
- **Nuttige opleidingen**
Voor personeelsleden die dit type vorming aanvragen, moet men erover waken dat hetzij de voortgezette opleiding, hetzij de personeelsvergaderingen beperkt worden.
Gezien het gemiddeld aantal toegestane uren voor taalopleidingen (90 uren, wederkerend over een periode van minimum 3 jaren) is, mag een dergelijke opleiding (Fr, Ned, Eng en Duits) slechts gelijktijdig toegestaan worden aan een beperkt gedeelte van het personeel (2%). Enkel de uren besteed aan een opleiding in één van de drie landstalen, zullen aangerekend worden.
Bovendien moet rekening gehouden worden met een onbeschikbare capaciteit.
- **Functionele opleiding WPR**
Gelet op het aantal beschikbare plaatsen voor de vorming WPR (40 per jaar), moeten we rekening houden met een wederkerende onbeschikbare capaciteit van 25.360 u.

2. Materiële middelen

• *Werking*

- **Algemeen**
Als gevolg van de invoering van PoOffice en het beheer van de onmiddellijke inningen door de Post, moet een budget van meer dan € 300.000 voorzien worden voor de betaling van dit beheer (dubbele verzending en herinneringen).
- **Snelheid**
Als logisch gevolg van het uitvoeren van het federale actieplan verkeer mag verwacht worden dat het aantal processen-verbaal zal toenemen in vergelijking met 2006.
De gemiddelde kostprijs voor het opstellen van een proces-verbaal inzake snelheid wordt geschat op 0,78 € (exclusief personeelskost; inclusief filmrol, ontwikkeling van de foto, papier, toner printer, omslag, postzegel). De jaarlijkse meerkost voor verbruiksproducten in de volledige Wegpolitie wordt geschat op 10.000 € voor het actieplan snelheid.
- **Planning**
In 2002 werd een belangrijke inspanning geleverd om de werkingsmiddelen van de wegpolitie te verhogen, in het bijzonder die van de provinciale secties.
De laatste twee jaar stellen wij een status-quo van onze middelen vast (inconveniënten, verbruiksproducten en lokale aankopen). Wanneer wordt overgestapt naar digitale vaststellingen zal het nodig zijn om het budget voor verbruiksproducten te verhogen (zoals papier, fotokopieën, omslagen, postzegels,.....).

Met betrekking tot de inconveniënten stellen wij nog altijd vast dat het aantal ongevallen in het WE en 's nachts even groot is waardoor WPR verder moet investeren in acties op deze ogenblikken. Een voldoende groot budget moet dan ook ter beschikking gesteld worden om de doelstellingen van dit plan te bereiken.

De volgende middelen worden gepland :

Jaar	Inconveniënten (€)	Verbruiksprodukten (€)	Lokale aankopen (€)
2002	8.252.224,00	639.500,00	36.600,00
2003	7.051.211,00	626.570,00	30.000,00
2004	5.454.667,00	621.460,00	23.000,00
2005	6.026.400,00 6.823.108,00 (met verkeersveiligheidsfonds)	785.160,00	64.214,23
2006	6.100.000,00 7.716.500,00 (met verkeersveiligheidsfonds)	785.160,00	65.000,00
2007	7.950.000,00 (met verkeersveiligheidsfonds)	785.160,00	75.000,00

- **Investeringsen**

Reeds in 2002 is een inspanning gedaan om investeringen uit te voeren die een bijdrage kunnen leveren tot de realisatie van het federaal actieplan.

In zijn investeringsplan heeft de algemene directie van bestuurlijke politie de volgende investeringen gepland voor de komende jaren (budget 2006 - 2009 met levering van 2007 - 2010) :

- **Vervangingsinvesteringen**

- **Bestelwagens voor Tech Plg (levering : 5 in 2007, 4 in 2008)**

- Radarvoertuigen (levering : 10 in 2007, 10 in 2008)
- Anonieme commandovoertuigen (levering : 7 in 2007, 1 in 2008, 1 in 2009, 3 en 2010)
- Anonieme assistentie en patrouillevoertuigen (levering : 14 in 2008, 33 in 2009, 4 in 2010)
- Assistentie en patrouillevoertuigen WPR (levering : 5 in 2008, 14 in 2009, 17 in 2010)
- Administratieve voertuigen (levering : 2 in 2007, 2 in 2008, 1 in 2009, 9 in 2010)
- Motors - vervanging van BMW 1100 RT (levering : 6 in 2008, 2 in 2009, 43 in 2010)
- Patrouille voertuigen politie voor CPT (herkenbare versie) (levering : 11 in 2007, 1 in 2009, 2 in 2010)
- Nieuwe motorrijderskledij (levering : 491 2008, 934 in 2009, 71 in 2010)
- Zonnebrillen voor motorrijders (levering : 150 2007, 150 in 2008, 150 in 2009)
- Motorhelmen met audio (levering : 470 2007, 240 in 2008, 160 in 2009, 120 in 2010)
- Motorlaarzen (levering : 300 2007, 200 in 2008, 200 in 2009, 200 in 2010)
- Motorhandschoenen voor winter en zomer (levering : 700 van elk type in 2007, 250 van elk type in 2008, 50 van elk type in 2009, 50 van elk type in 2010)

▪ **Nieuwe investeringen¹**

- *Aanvullingen UGA : 3 errata van 100 pagina's x 960*
- *960 lexicons voor de vertaling van transport terminologie*
- *9 containers voor radar*
- *1 snelheidsmeter van het type lazerverrekijker als project om vrachtwagens te selecteren die te snel rijden (tachograaffraude). Indien de test sluitend is, kunnen misschien in de volgende jaren 8 bijkomende toestellen aangekocht worden.*
- *9 GPS voor de Tech Plg*
- *255 Downloadkey voor digitale Tachograaf*
- *73 Programma's voor het analyseren van de digitale tachograafgegevens*
- *37 printers met dubbele lade, klein model*
- *1 printers met dubbele lade, normaal model*
- *9 printers met dubbele lade, groot model*
- *36 draagbare PC HIGH MOBILITY*
- *74 USB geheugensticks*
- *9 multimedia projectoren*
- *253 betaalterminals*
- *935 plooibare kegels*
- *40 GPS voor moto*
- *960 profielmeters voor banden*
- *163 krachtige zaklantaarns*
- *69 digitale foto toestellen*
- *178 piramidale verkeerstekens D1*
- *26 spijkereggen*
- *15 signalisatie panelen voor voertuigen*
- *1 foto toestel voor het project fotogrammetrie*
- *143 sets van gesynchroniseerde blauwe lampen*
- *Opleidingen tekenprogramma*
- *Opleidingen ADR*
- *Opleidingen tachograafcontroleurs*
- *Thermische onderkledij voor motorrijders*

¹ Italic en groen is gefinancierd door het verkeersveiligheidsfonds.

IV. Kritieke succesfactoren

1. Partnerschap

Het verwezenlijken van de doelstellingen van de Regering en van de Staten-Generaal in het domein van de verkeersonveiligheid vereist een deelname en een constructieve inzet van alle organisaties en diensten die bij deze problematiek betrokken zijn. De Federale Politie kan uiteraard niet alleen instaan voor de verwezenlijking van de doelstellingen van de Regering. De samenwerking met de diverse betrokken overheden onderhouden en optimaliseren, is een absolute noodzaak.

In deze context moet de gerechtelijke overheid voor een snel en coherent vervolgingsbeleid kunnen rekenen op de loyale medewerking van de Federale Politie, die één van de schakels van het handhavingsbeleid inzake verkeersveiligheid is. Het is zaak het controlebeleid van de politie en het vervolgingsbeleid van het openbaar ministerie op elkaar af te stemmen. Een gebrek aan coherentie en harmonisatie zou het huidige actieplan onzinnig en zelfs contraproductief maken.

2. Effectieven WPR

Zoals al vermeld, vertrekt het actieplan vanuit de hypothese dat de organieke capaciteit volledig is. Gezien het verlies aan capaciteit en de invoering van de GPI 48 ontbreekt het de WPR in een eerste tijd aan een capaciteit van ongeveer 14 FTE (11 meer dan de OT 2 en 3 als gevolg van het verschil tussen OT en de werkelijkheid - verdeeld in 2 FTE voor Antwerpen, 5 FTE voor Brabant, 2 FTE voor Liège, 1 FTE voor Hainaut en 1 FTE voor Oost-Vlaanderen boven op de OT 2 en 3 FTE voor Luxemburg in vergelijking met het actuele effectief) om zeker te zijn van de realisatie van het actieplan.

Wij vragen dan ook een aanwerving van 11 FTE in bovental (indien mogelijk voor de implementatie van de PF3). Wanneer we er niet in slagen bedieningen in een provincie op te vullen, zou een equivalent moeten vacant verklaard worden in Brabant om steeds een volledig ingevuld kader te hebben.

Op termijn moeten de effectieven nog verhoogd worden met 60 FTE (in het raam van de PF3) om de opnieuw de capaciteit van 2003 te hebben.

Naast de kwantiteit is het ook belangrijk om te investeren in de kwaliteit van het personeel. Ze moeten gemotiveerd zijn om het geheel van de maatregelen, voorzien in dit actieplan, te kunnen uitvoeren. Ze moeten het wettelijk kader kennen waarbinnen de WPR optreedt o.a. wat betreft de richtlijnen van de gerechtelijke overheden. Ook moeten ze zich bewust zijn van het belang van hun voorbeeldfunctie.

3. Beschikbare middelen

Het actieplan kan enkel uitgevoerd worden als de controlemiddelen regelmatig vervangen worden. Het gaat voornamelijk over de radars, de automatische camera's en de ademtest- en ademanalysetoestellen. Die toestellen zijn inderdaad onontbeerlijke controlemiddelen om de wettelijke waarde van de vaststellingen te garanderen.

We moeten beschikken over voldoende geldelijke middelen om de functioneringsuitgaven te kunnen dekken (personeel en verbruiksproducten). De talrijke materiële middelen, nodig om onze doestellingen te realiseren, dienen eveneens beschikbaar te zijn (het correct functioneren van weegbruggen, tachograaflezers, patrouillevoertuigen, ...).

De inbreng van het Verkeersveiligheidsfonds zal bijdragen in de verwezenlijking van deze behoeften.

We rekenen ook op een merkelijke verbetering van het programma PolOffice om een grondige opvolging van het actieplan te kunnen uitvoeren en onze administratieve werklast te verminderen.

V. Planning

Alle Provinciale eenheden van de Wegpolitie zullen een gedetailleerde tijdsplanning uitwerken die hun moet toelaten de operationele doelstellingen te behalen. Zij zullen deze planning gebruiken voor het door hen op te stellen stuurbord (capaciteitsplanning).

VI. Opvolging en evaluatie

Maandelijks, voor de 20ste van de maand, zal elke Provinciale WPR een planning van de acties voor de volgende maand overmaken aan het Federaal Commando Wegpolitie (WPR Commando). Dit zal gebeuren aan de hand van de door WPR ter beschikking gestelde toepassing 'agenda Ops'.

Maandelijks, voor de 10de van de maand, zal elke Provinciale WPR een rapport met de resultaten van de acties van de vorige maand overmaken aan WPR Commando.

De cel «strategische analyse» van de Wegpolitie zal **zesmaandelijks** een **beeld** opstellen van het fenomeen 'ongevallen op het autowegennet' op nationaal en provinciaal niveau. Ze zal bovendien overgaan tot **een driemaandelijkse evaluatie van het federaal actieplan** op basis van de vastgelegde doelstellingen.

VII. Verantwoordelijken

- Voor het federale actieplan : directeur DAH
- Voor de provinciale actieplannen : de respectievelijke diensthoofden van de Provinciale Wegpolitie