

# **Brabants Verkeersveiligheidsplan 2020-2024**

Brabant gaat voor nul verkeersslachtoffers

## **Inhoudsopgave:**

Voorwoord

Samenvatting

Inleiding

Hoofdstuk 1: De Brabantse ambitie, thema's en effectindicatoren

Hoofdstuk 2: Zo doen we dat in Brabant: onze 7 uitgangspunten

Hoofdstuk 3: Onze maatregelen, prestatie-indicatoren en rolverdeling

3.1. Maatregelen

3.1.1. Fietsers

3.1.2. Bestuurders van personenauto's

3.1.3. Beroepsvervoerders

3.1.4. Afleiding

3.1.5. Te hard rijden

3.1.6. Alcohol- en drugsgebruik

3.1.7. Normvervaging

3.1.8. Infrastructuur

3.2. Prestatie-indicatoren

3.3. Rolverdeling bij uitvoering BVVP

Hoofdstuk 4: Proces BVVP 2020-2024

Bijlagen

1. Lijst met afkortingen

2. Risicogestuurde aanpak

3. Toelichting op overlegstructuren

4. Overzicht van ambitie naar maatregelen

---

## **Voorwoord**

Hoe zit ik achter het stuur? Wat ons betreft moet die vraag bij alle Brabanders in het achterhoofd zitten als je deelneemt aan het verkeer. De afgelopen jaren bleek maar weer dat verkeersveiligheid een hoge plek op de agenda verdient. Helaas hebben we te maken met een stijgend aantal verkeersslachtoffers. Te veel slachtoffers. Als verkeersveiligheidsambassadeurs houden we ons daar al langer mee bezig en maken we ons daar al langer zorgen over.

Verkeersveiligheid is een gezamenlijke verantwoordelijkheid. En we pakken het gezamenlijk aan. Het Brabantse Verkeersveiligheidsplan dat voor u ligt is door alle partners, waaronder Rijkswaterstaat, gemeenten, politie, Openbaar Ministerie en provincie, opgesteld. En wij gaan daar ook gezamenlijk, ieder naar eigen vermogen, uitvoering aan geven. Maar een veilig verkeer is ook de verantwoordelijkheid van iedereen op de weg. Afleiding door onder andere je mobiel en normvervaging zorgen voor nieuwe uitdagingen en verleidingen. Je eigen gedrag in het verkeer is zo ontzettend belangrijk. Dat besef moet bij de Brabanders omhoog.

De problematiek op onze wegen vraagt om het afwegen van veel verschillende belangen. Brabant moet bereikbaar blijven, en onze wegen moeten duurzaam, slim en robuust. Maar bovenaan het lijstje staat: het moet veiliger. Met een nieuwe risico- en datagestuurde aanpak gaan we de komende 4 jaar met elkaar verkeersveiligheid de aandacht geven die het nodig heeft. Met focus, voortbouwend en verdiepend op wat we de afgelopen jaren al gedaan hebben, stropen we de mouwen op en gaan we aan de slag. Samen gaat Brabant voor nul verkeersdoden!

Alle Brabantse verkeersveiligheidsambassadeurs van gemeenten, provincie, politie, Openbaar Ministerie en Rijkswaterstaat.

## Samenvatting

Recente cijfers van het aantal ongevallen laten zien dat aandacht voor verkeersveiligheid hard nodig is. De daling van het aantal verkeersslachtoffers van de afgelopen decennia is omgeslagen in een stijging. Het persoonlijk leed bij ongevallen is groot en de maatschappelijke kosten zijn hoog. Brabant heeft een grote ambitie: NUL verkeersslachtoffers. Alle verkeersveiligheidspartners in de provincie staan hierachter: Rijkswaterstaat, provincie, gemeenten, politie en Openbaar Ministerie. Recente ontwikkelingen en de veranderde tijdsgeest hebben ons aangezet tot een aanscherping en focus in de aanpak. Hoe we onze ambitie willen waarmaken, staat in dit derde Brabants Verkeersveiligheidsplan (BVVP 2020-2024).

Het BVVP is een uitwerking van het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV 2030). In navolging van het SPV gaan we in Brabant de komende jaren aan de slag met een risicogestuurde aanpak. Dat betekent dat we maatregelen nemen op plaatsen en in situaties waar we als partners risico's zien.

De thema's die we voor de komende jaren hebben vastgesteld, hebben te maken met weggebruikers, menselijk gedrag en infrastructuur. Zo zien we fietsers als kwetsbare verkeersdeelnemers en zien we risico's bij bestuurders van personenauto's en beroepschauffeurs. Riskante gedragingen zijn je laten afleiden, te hard rijden, alcohol en drugs gebruiken en je asociaal opstellen (normvervaging). Infrastructuur gaat over wegen en fietspaden waar de veiligheid beter kan.

Gezamenlijk hebben we maatregelen benoemd, afgesproken hoe we de effecten daarvan zullen meten, wie waarvoor verantwoordelijk is en hoe we de voortgang in de gaten houden. Periodiek maken we uitvoeringsplannen op lokaal, regionaal en provinciaal niveau. Deze geven flexibiliteit om met eventuele nieuwe ontwikkelingen mee te bewegen.

### Vernieuwing in de Brabantse aanpak

Doordat de cijfers over verkeersongevallen een ongewenste trend laten zien en omdat het verkeer verandert, vernieuwen we onze aanpak. De succesvolle maatregelen uit het vorige plan houden we. Daar voegen we de volgende nieuwe maatregelen aan toe.

#### 1. Verbetering van de verkeersongevallendata

Ongevallenconcentraties, zogeheten black spots, zijn de afgelopen jaren door succesvolle maatregelen sterk afgenomen. Ongevallen vinden verspreid over het wegennet plaats. Daarom vormt ons verkeersbeleid niet langer een reactie op dergelijke black spots, maar kijkt het nu vooruit. Dat betekent dat we risico's op ongevallen als uitgangspunt nemen en daarop onze aanpak baseren. Zo staat het in het landelijke SPV 2030 en zo doen we het ook in Brabant. Behalve van risico-inventarisaties blijven we gebruikmaken van ongevallenanalyses, onderzoeken en lokale kennis. Om te kunnen vaststellen met welke risico's we te maken hebben zijn goede en eensluidende data over verkeersongevallen onmisbaar. Verkeersveiligheidsdata zijn minder toegankelijk geworden door de invoering van de nieuwe privacywet (Algemene Verordening Gegevensbescherming, AVG). Binnen de grenzen van die wet en met respect voor ieders privacy werken we er de komende jaren aan de beschikbaarheid van data te verbeteren. Ook werken we samen met nieuwe partijen, zoals ziekenhuizen, ambulancediensten en verzekeraars om meer gegevens te krijgen waarop we ons beleid kunnen baseren en om de verkeersveiligheid te vergroten.

#### 2. Aanpak infrastructuur

Verkeersveiligheid speelt een belangrijke rol bij verbetering van de infrastructuur. Ook om wegen veiliger te maken, maken we gebruik van data. Rijkswaterstaat, de provincie en gemeenten

onderzoeken als wegbeheerder of de functie, vormgeving en het gebruik van wegen en fietspaden met elkaar in balans zijn. Als dat niet zo is en er risico's ontstaan, maken we plannen voor verbetering.

### 3. Aanpak gericht op fiets en normvervaging

De overheid vindt het belangrijk dat mensen fietsen. Het is gezond, goed voor het klimaat en het ontlast het verkeer. Maar fietsen moet wel veilig zijn. Daarom besteden we aan fietsen in de komende periode extra aandacht. We nemen extra maatregelen en breiden het verkeersonderwijs uit. Een ander onderwerp dat de komende tijd onze aandacht krijgt, is normvervaging in het verkeer. In heel Brabant zien professionals dat als een groeiend risico. Normvervaging gaat over te hard rijden en je laten afleiden door je mobiel, maar ook over door rood rijden en op andere manieren risico's nemen op de weg. Omdat we over normvervaging nog niet veel weten, doen we hier de komende tijd onderzoek naar. Ook besteden we hier aandacht aan in de brede communicatiestrategie voor burgers die we voor de periode 2020-2024 ontwikkelen.

### 4. Samenwerking met maatschappelijke partners en bedrijfsleven

Het wordt steeds drukker, er komen nieuwe soorten voertuigen bij en ouderen zijn langer mobiel. Innovatieve technologieën maken het mogelijk dat verkeersdeelnemers zich sneller laten afleiden. Drugs zijn, naast alcohol, een grotere rol gaan spelen in het verkeer. Al die ontwikkelingen hebben gevolgen voor de verkeersveiligheid. En er is meer: ook economische groei heeft gevolgen voor het verkeer, net als de herinrichting van gebieden en technologische innovaties. Verkeersveiligheid is bovendien niet alleen de verantwoordelijkheid van de provincie. In de eerste plaats zijn de weggebruikers natuurlijk zelf verantwoordelijk. Maar ook het onderwijs (goede verkeerseducatie) en het bedrijfsleven (verantwoordelijk voor de werknemers) spelen een rol. Daarom halen we als provincie de banden aan met maatschappelijke partners en het bedrijfsleven. We vragen hun mee te denken over maatregelen en betrekken hen bij de uitvoering. Bovendien zetten we de werkgeversbenadering van het Brabants Mobiliteits Netwerk in voor verkeersveiligheid. Hiermee zetten we met werkgevers een beweging in gang die leidt tot een samenwerking rond slim werken en veilig reizen.

### 5. Vergroten verantwoordelijkheidsbesef bij Brabanders

Oorzaken van verkeersongevallen zijn vaak complex en moeilijk aan te tonen. We gaan ervan uit dat gedrag van mensen zo'n 90% van de verkeersongevallen veroorzaakt. Met de campagne 'Brabant gaat voor NUL verkeersdoden' maken we Brabanders bewust van het belang van verkeersveiligheid en hun eigen rol daarbij. Volgend jaar ontwikkelen we een brede communicatiestrategie, gericht op de Brabantse burger. Daarin staat ieders eigen verantwoordelijkheid centraal. Onderdeel van de strategie is een campagne, die zoveel mogelijk aansluit bij landelijke verkeersveiligheidscampagnes.

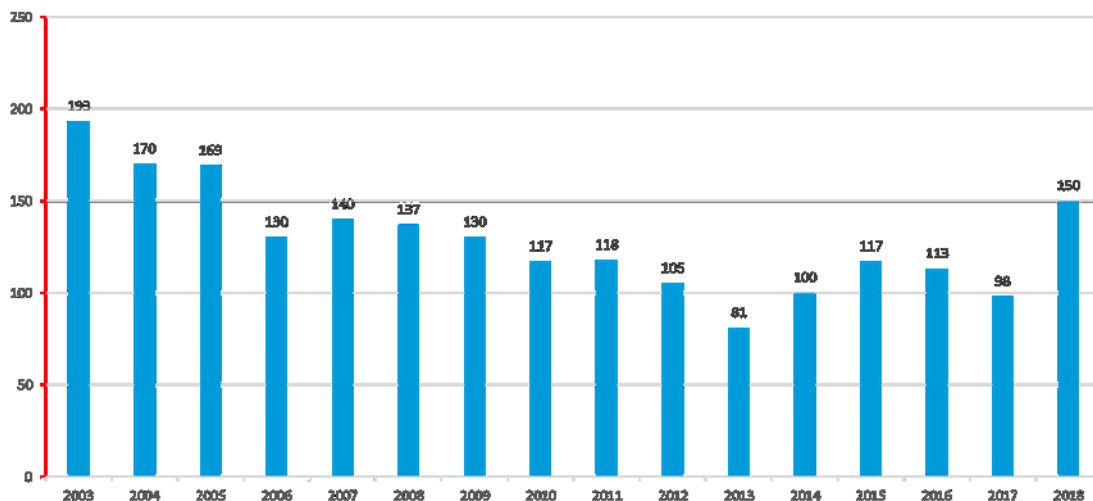
## Inleiding

### Verkeersveiligheid: de urgentie is hoog

Aandacht voor verkeersveiligheid is hard nodig. Dat wijzen de cijfers uit. Ondanks alle inspanningen stagneert de daling van het aantal verkeersdoden in Nederland. En het aantal gewonden in het verkeer blijft toenemen (20.800 in Nederland in 2017, alleen al volgens data uit het Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland (BRON). In 2018 vielen er in Nederland 678 doden in het verkeer – het hoogste aantal sinds 2010. In Brabant vielen vorig jaar zelfs de helft meer doden dan in 2017: 150.

De gevolgen van onveiligheid in het verkeer zijn groot. Ongelukken leiden tot veel persoonlijk leed. Daarnaast is de maatschappelijke schade groot door schade aan voertuigen, medische kosten, productieverlies, afhandelings- en filekosten. Schattingen gaan uit van ruim €14 miljard per jaar in Nederland, dat is 2% van het bruto binnenlands product<sup>1</sup>. De maatschappelijke kosten van verkeersonveiligheid zijn daarmee hoger dan die van opstoppingen en milieu (Carlo van de Weijer, Het Financieel Dagblad, 24 november 2018). Verkeersveiligheid verdient daarom meer en blijvende aandacht.

### Aantal dodelijke ongevallen in Brabant 2003-2018



### Ambitie: NUL verkeersslachtoffers

De Brabantse verkeersveiligheidspartners hebben samen een ambitie van NUL verkeersslachtoffers geformuleerd. Onlangs is deze ambitie landelijk omarmd en vertaald in Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 Veilig van deur tot deur (SPV 2030). Het SPV 2030 is opgesteld door rijk, provincies, gemeenten, vervoerregio's en maatschappelijke partners. Deze partijen onderschrijven met het SPV 2030 het belang om gezamenlijk de verkeersveiligheid te verbeteren. Het Brabantse plan voor 2020-2024 past binnen de uitgangspunten van het landelijke SPV 2030.

### Gezamenlijk plan van de Brabantse overheden

In Brabant willen we het tij keren door nóg beter samen te werken en focus aan te brengen. De inbreng van iedereen is daarvoor hard nodig. Het Brabants Verkeersveiligheidsplan 2020-2024 is een gezamenlijk plan van de gemeenten, de provincie Noord-Brabant, Rijkswaterstaat, politie en Openbaar Ministerie. In 2012 stelden we ons eerste gezamenlijke plan op: Brabanders maken van

<sup>1</sup> KiM – Mobiliteitsbeeld, 2016

de Nul een punt. Daarop volgde het plan van 2016-2020: Brabanders gaan voor NUL verkeersdoden. Recente ontwikkelingen en de tijdsgeschiedenis hebben ons ertoe aangezet onze aanpak voor het BVVP 2020-2024 verder aan te scherpen.

### Context van het Brabants Verkeersveiligheidsplan

Het Brabants Verkeersveiligheidsplan past binnen diverse Europese, landelijke, provinciale en regionale doelen en afspraken.

#### *Europese Vision Zero*

Hoewel de Europese wegen de veiligste in de wereld zijn, is het aantal doden en gewonden in het Europese verkeer nog steeds hoog. Daarom heeft de Europese Unie (EU) met haar Vision Zero en Safe System gekozen voor een aanpak die tot doel heeft ernstige of dodelijke ongevallen op de Europese wegen uit te bannen. De EU werkt daarvoor nauw samen met autoriteiten in de EU-landen en bouwt voort op nationale initiatieven. Daarnaast stelt de EU nieuwe doelstellingen vast (zoals een verlaging met 50% van het aantal verkeersdoden en ernstige gewonden vóór 2030) en werkt ze aan verbetering van ongevalsfactoren (infrastructuur, voertuigveiligheid, rijgedrag en hulpverlening). Zij stelt hiertoe wetgeving vast, steunt voorlichtingscampagnes, helpt EU-landen en andere bij verkeersveiligheid betrokken instanties om relevante ervaring uit te wisselen, en verleent subsidies.

#### *Nationale en Brabantse Omgevingsvisie*

Verkeersveiligheid is een onderdeel van de Nationale Omgevingsvisie (NOVI). Het rijk stelt deze visie op met provincies, gemeenten, waterschappen en andere belanghebbenden. Het Brabantse verkeersveiligheidsplan draagt bij aan de nationale belangen en prioriteiten: het realiseren en waarborgen van een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem. De opgave die daarbij hoort is om de (verkeers)ruimte slim en veilig in te richten. De Brabantse aanpak draagt bij aan de landelijke prioriteiten 'duurzaam economisch groeipotentieel' en 'sterke en gezonde steden en regio's'. In de Brabantse Omgevingsvisie draagt verkeersveiligheid bij aan 'werken aan de slimme netwerkstad' en 'werken aan een concurrerende, duurzame economie'. We leggen daarom bijvoorbeeld goede, veilige fietsverbindingen aan tussen de stad en het landelijk gebied. Daarmee dragen we bij aan de duurzame mobiliteit en klimaatdoelstellingen. Verkeersveiligheid is op die manier belangrijk voor de kwaliteit van leven van iedereen.

#### *Coalitieakkoorden, bestuursakkoorden van partners*

Partners leggen verkeersveiligheid vast in een coalitie- en bestuursakkoorden of (handavings)plannen. Hoewel de meeste er geen apart beleid voor maken, besteden veel gemeenten aandacht aan verkeersveiligheid in hun coalitieakkoord. Verkeersveiligheid is onderdeel van de gemeentelijke verkeers- en vervoersplannen. Gemeenten voeren als wegbeheerder infrastructurele projecten uit en maken uitvoeringsprogramma's voor gedragsprojecten. Bovendien maken ze afwegingen over verkeersveiligheid (handhaving) in het Integrale Veiligheidsplan (IVP), in relatie tot ruimtelijke ordening en leefbaarheid. Ook in de op te zetten omgevingsvisies krijgt verkeersveiligheid vaak een plek, om zo de samenhang met andere onderwerpen aan te geven.

Regio's besteden aandacht aan verkeersveiligheid in hun mobiliteitsprogramma's. Bovendien is het een onderwerp in de mobiliteitsstrategie van de B5-steden en uiteraard in de regionale uitvoeringsprogramma's verkeer en vervoer. In het Bestuursakkoord 2020-2024 van de provincie staat dat verkeersveiligheid structurele aandacht krijgt en dat de provincie inzet op de pijlers infrastructuur, gedrag en handhaving. De provincie belegt verkeersveiligheid in de portefeuilles 'mobiliteit' en 'veiligheid'.

#### *Landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 en Brabantse risico-inventarisaties*

Het Brabantse plan sluit verder aan bij de uitgangspunten van het landelijke Strategische Plan Verkeersveiligheid 2030. We hebben dezelfde ambitie: nul verkeersslachtoffers. De Brabantse governance past bovendien goed in de landelijke visie daarop. In lijn met het SPV werken we volgens een risicogestuurde aanpak. De landelijke thema's die genoemd worden in het SPV, zijn veilige infrastructuur, heterogeniteit in het verkeer (verschillen in snelheid, massa en omvang van vervoersmiddelen), technologische ontwikkelingen, kwetsbare verkeersdeelnemers, onervaren verkeersdeelnemers, rijden onder invloed, snelheid, afleiding en verkeersovertreders. Uit de Brabantse risico-inventarisatie en de vele regionale en Brabantbrede sessies (bestuurlijk, ambtelijk en voor niet-overheidspartners) blijkt dat de Brabantse thema's komen overeen met de landelijke.

#### *Evaluatie Brabants Verkeersveiligheidsplan 2016-2020*

Voor het Brabantse plan 2020-2024 hebben we gebruikgemaakt van de evaluatie van het BVVP 2016-2020. Uit de evaluatie blijkt dat Brabant landelijk gezien vooruitstrevend en actief is op het gebied van verkeersveiligheid. Op het gebied van governance hebben we de afgelopen vier jaar grote stappen gezet. Voor uitwerking in de praktijk is op sommige punten nog aandacht nodig. Een aanbeveling uit de evaluatie is om handhaving beter te integreren in het verkeersveiligheidsbeleid (iemand van politie met het juiste mandaat aan de overlegtafels, handhaving prioritair onderdeel maken van de lokale driehoek). Een andere aanbeveling is om het BVVP een meer sturende werking te geven (bijvoorbeeld door duidelijke afspraken over wie wat doet). Niet alle gemeenten zijn even actief bezig met verkeersveiligheidsbeleid. Dat heeft onder meer met capaciteit te maken. Aanbevolen wordt dan ook de betrokkenheid van gemeenten te versterken. Dat kunnen we doen door het gevoel van urgentie voor verkeersveiligheid te verhogen en mogelijkheden voor gemeenten te creëren om lokaal de juiste maatregelen te nemen. De sturende werking van de provinciale financiële middelen voor de regio's is beperkt. Beter is het samen met gemeenten voorwaarden te stellen voor gerichte en effectieve inzet van middelen. Maatregelen van gemeenten zijn niet altijd in lijn met het BVVP. Uit de evaluatie komt naar voren dat het kan helpen verkeersveiligheidsrisico's in kaart te brengen en voor toetsing van projecten een gedragspsycholoog in te zetten. Dat levert meer gecoördineerde en effectieve maatregelen op.

#### Leeswijzer

Hoofdstuk 1 laat op hoofdlijnen zien hoe het in Brabant met de verkeersveiligheid gaat. We laten zien wat onze ambitie is, wat de belangrijkste thema's zijn en welke effecten we nastreven met ons beleid (effectindicatoren). Hoofdstuk 2 beschrijft de uitgangspunten waar wij ons als Brabantse verkeersveiligheidspartners aan committeren. In hoofdstuk 3 staan de thema's verder uitgewerkt in maatregelen, prestatie-indicatoren en rolverdeling. Hoofdstuk 4 schetst het proces van de uitvoering van het BVVP 2020-2024.

Meer informatie over de risicogestuurde aanpak en een overzicht van de ambitie, het doel, de effectindicatoren, maatregelen en prestatie-indicatoren is te vinden in de bijlagen.

### **Hoofdstuk 1: De Brabantse ambitie, thema's en effectindicatoren**

De urgentie om de verkeersveiligheid in Brabant te verbeteren is groot. De daling van het aantal doden in het verkeer stagneert en het aantal gewonden stijgt. In dit hoofdstuk benoemen we onze ambitie, de belangrijkste Brabantbrede thema's en de maatschappelijke effecten die we willen bereiken. Regionaal, in de stedelijke omgeving (B5) of lokaal spelen soms extra thema's (bijvoorbeeld snorfietzers, voetgangers, landbouwverkeer). Deze lokale, stedelijke of regionale thema's worden uitgewerkt in lokale/B5-/regionale plannen. In hoofdstuk 3 gaan we in op de maatregelen die we nemen om de thema's aan te pakken.

### Onze ambitie en ons doel

De afgelopen jaren is de daling van het aantal verkeersdoden in Brabant gestagneerd. Vorig jaar kenden we een dieptepunt van 150 verkeersdoden. Onze ambitie is *nul verkeersslachtoffers in Brabant*. In de periode 2020-2024 werken we toe naar een *vermindering van het aantal verkeersslachtoffers in Brabant*. Dat is ons doel. We noemen geen streefwaarde, want elk slachtoffer is er één te veel. Om ons doel te behalen, werken we aan het verminderen van de risico's.

### De Brabantse thema's

In het BVVP 2020-2024 is een risicogestuurde aanpak het uitgangspunt, net als in het landelijke SPV 2030. Daarom hebben we Brabantbrede thema's vastgesteld (factoren die een invloed hebben op de verkeersveiligheid). De aanpak lichten we verder toe in hoofdstuk 2 en in bijlage 2. Hiernaast hebben we gebruikgemaakt van ongevalanalyses, onderzoeken en lokale kennis.

Voor heel Brabant kwamen er drie verkeersdeelnemers als thema's naar voren: *fietsers, bestuurders van personenauto's en chauffeurs in het beroepsvervoer*. De fietser neemt in die categorie een speciale plaats in door zijn kwetsbaarheid, bestuurders van personenauto's en beroepsvervoerders meer aan veroorzaker. Behalve van verkeersdeelnemers is er in alle Brabantse regio's sprake van vier factoren die te maken hebben met menselijke gedragingen en die van invloed zijn op de verkeersveiligheid: *afleiding, te hard rijden, alcohol/drugs en normvervaging*. Tot slot is de *infrastructuur* Brabantbreed een thema.

Hieronder omschrijven we op hoofdlijnen de thema's en de effectindicatoren die we daarbij gezamenlijk vaststellen. Niet alle effectindicatoren zijn op dit moment goed meetbaar, daarnaar doen we verder onderzoek. We spreken af dat we in het derde kwartaal van 2020 hebben uitgewerkt hoe we de voortgang kunnen monitoren<sup>2</sup>. De provincie neemt hierin het voortouw.

### Fietsers

Fietsers zijn de kwetsbaarste deelnemers in het verkeer. Professionals in alle regio's onderschrijven dit. Aandacht voor fietsers is daarom van belang. Fietsen wordt om veel redenen juist gestimuleerd, dan moet het wel veilig zijn!

Uit onderzoek (VeiligheidNL, 2018) blijkt dat er in 2017 in Brabant 15.700 mensen door een verkeersongeval op de spoedeisende hulp terecht kwamen, van wie 10.000 fietsers. De kwetsbaarste groepen onder de fietsers zijn jongeren en ouderen. In de periode 2014-2018 waren het in Brabant vooral de 12- tot 24-jarigen (bijna 25%) en de 60- tot 74-jarigen (bijna 25%)<sup>3</sup> die op de spoedeisende hulp terechtkwamen. De helft van de ouderen reed minder dan 5 km per uur op het moment dat zij een fietsongeval kregen.

Effectindicator: Jaarlijkse vermindering van het aantal verkeersslachtoffers op de fiets in Brabant.

### Bestuurders van personenauto's

In alle Brabantse regio's blijken de bestuurders van personenauto's een risico te zijn, (ook) doordat zij ongevallen veroorzaken. Dit heeft te maken met te snel rijden, het gebruik van alcohol/drugs, afleiding en normvervaging. Jonge automobilisten zijn een aandachtsgroep, omdat ze onervaren zijn en zich mogelijk laten beïnvloeden door anderen. Bij 23% van de ongevallen met personenauto's in

<sup>2</sup> Niet alle effectindicatoren zijn op dit moment goed meetbaar. We gaan onderzoeken hoe we de voortgang zo objectief mogelijk kunnen monitoren. Bijvoorbeeld: omdat het percentage mensen in Brabant dat zich laat afleiden in het verkeer, zich asociaal gedraagt of onder invloed deelneemt aan het verkeer, op dit moment niet objectief meetbaar is, maken we nu gebruik van meetbare (zelf-gerapporteerde) resultaten. Ze vormen een indicatie van het daadwerkelijke gedrag in het verkeer. Het is belangrijk om een objectiever beeld te krijgen. We gaan onderzoeken of we via de spoedeisende hulp van de Brabantse ziekenhuizen objectief inzicht kunnen krijgen in de oorzaken van verkeersongevallen.

<sup>3</sup> Goudappel, 2019



Brabant tussen 2014-2018 zat een jongere (18-24 jaar) achter het stuur.<sup>4</sup> Senioren zijn ook een aandachtsgroep, omdat zij lang geleden hun rijbewijs hebben gehaald en soms te maken hebben met mentale of fysieke achteruitgang.

Effectindicator: Jaarlijkse vermindering van het aantal automobilisten in Brabant dat een ongeval veroorzaakt.

### Beroepschauffeurs

Hoewel de data het op dit moment niet mogelijk maken om beroepschauffeurs te onderscheiden van andere bestuurders, merken professionals uit alle regio's hen als potentieel risico aan. Met beroepschauffeurs bedoelen we bestuurders van bestelbussen, vrachtwagens, bussen en taxi's. Het beeld is dat deze groep veel jonge bestuurders telt en dat zij vaak in beeld komen als veroorzakers van een ongeval. Doordat dit beeld breed gedeeld wordt, hebben we besloten beroepschauffeurs als thema aan te merken. De komende periode investeren we erin meer inzicht in deze doelgroep te krijgen.

Effectindicator: Jaarlijkse vermindering van het aantal beroepsvervoerders in Brabant dat een ongeval veroorzaakt.

### Afleiding

Afleiding is een toenemend probleem voor de verkeersveiligheid. Het gaat om bijvoorbeeld afleiding door gebruik van mobieltjes. Maar ook vermoeidheid valt in deze categorie. Het exacte aantal verkeersslachtoffers door afleiding en vermoeidheid is niet bekend. Naar schatting vallen er jaarlijks in Nederland enkele tientallen tot ruim honderd doden door afleiding (SWOV 2018-17). Van fietsslachtoffers op de spoedeisende hulp gaf 19% aan dat enige vorm van afleiding (mede) een rol had gespeeld bij het ontstaan van het ongeval (VeiligheidNL rapport 679). Van automobilisten op de SEH gaf 14% aan dat ze waren afgeleid en 11% dat hun lichamelijke toestand (waaronder vermoeidheid) leidde tot het ongeval.

Effectindicator 1: Jaarlijks stijgt de aandacht voor de weg en voor de rijtaak.<sup>5</sup>  
Effectindicator 2: Jaarlijks daalt het aantal mensen dat op de spoedeisende hulp terecht komt door een verkeersongeval veroorzaakt door afleiding.

### Te hard rijden

Snelheid is in het SPV 2030 aangemerkt als een landelijke 'safety performance indicator' en wordt ook in heel Brabant als een belangrijk risico voor de verkeersveiligheid gezien. Snelheidsoverschrijding komt zowel binnen als buiten de bebouwde kom voor, door automobilisten in diverse leeftijdsgroepen. De SWOV (2018) schat op basis van internationaal literatuuronderzoek dat ongeveer 25% van de verkeersdoden en ernstig gewonden kan worden voorkomen als iedereen zich aan de snelheidslimiet houdt. In Brabant weten we hoe hoog de V85<sup>6</sup> per wegvak is<sup>7</sup>. Een hoge V85 hoeft niet altijd een probleem te zijn. Snelheidsgegevens moeten beschouwd worden in samenhang met vorm, functie en gebruik van de weg. Drukke en complexiteit van het verkeer bepalen namelijk mede hoe groot het

<sup>4</sup> Goudappel, 2019

<sup>5</sup> Conform Convenant Veilig gebruik smartphones in het verkeer, Verkeersveiligheid, 2017)

<sup>6</sup> Geeft de snelheid aan die 85% van de geregistreerde voertuigen maximaal rijdt. De overige 15% van de voertuigen rijdt sneller dan de aangegeven waarde.

<sup>7</sup> SPI-Kompas, Hastig, 2019

risico bij een te hoge snelheid is. In het landelijke SPV wordt gestreefd naar veilige en geloofwaardige snelheidslimieten.

Effectindicator 1: Jaarlijks vermindert het aantal wegen in Brabant waarop te hard wordt gereden.  
Effectindicator 2: Jaarlijks daalt het aantal mensen dat op de spoedeisende hulp terecht komt door een verkeersongeval veroorzaakt door een te hoge snelheid.

### Alcohol en drugs

Alcohol en drugs zijn ook landelijke 'safety performance indicatoren', die nog ontwikkeld moeten worden. Tot nu toe is niet duidelijk hoe groot dit probleem is. Wel schat de SWOV dat twee derde van de alcoholgerelateerde slachtoffers kan worden voorkomen, als het zou lukken de zware alcoholovertreders uit het verkeer te weren. Alcohol- en drugsgebruik wordt voor heel Brabant als risico gezien. We kennen het aantal overtredingen maar gaan ervan uit dat het om het topje van de ijsberg gaat. Van de fietsers die op de spoedeisende hulp terechtkomen geeft 3% van de jongeren en 8% van de ouderen aan dat alcohol een rol speelde bij hun ongeval. Bij 4% van de automobilisten was alcohol in het spel en bij 1% drugsgebruik (en bij 1% medicatiegebruik). In de categorie alcohol en drugs valt ook lachgas.<sup>8</sup>

Effectindicator 1: Jaarlijks vermindert het aantal mensen in Brabant dat aan het verkeer deelneemt onder invloed van alcohol en drugs.  
Effectindicator 2: Jaarlijks daalt het aantal mensen dat op de spoedeisende hulp terecht komt door een verkeersongeval veroorzaakt door alcohol of drugs.

### Normvervaging

Een vaak genoemd thema in het verkeer is normvervaging. Voorbeelden daarvan zijn te hard rijden, alcohol- en drugsgebruik en gebruik van de smartphone in het verkeer. Ook doorrijden bij zebra's, door rood licht rijden en veel risico nemen valt hieronder. Veelplegers vallen niet onder de deze doelgroep. De politie geeft al prioriteit aan de handhaving bij deze groep. Normvervaging is op dit moment niet in zijn volledige omvang uit de data te halen. Desondanks leeft het idee breed bij professionals in Brabant dat het nodig is om meer grip te krijgen en aandacht te besteden aan normvervaging. Dit pakken we Brabantbreed, en waar mogelijk landelijk, op.

Effectindicator: Jaarlijkse vermindering van het aantal mensen in Brabant dat asociaal gedrag vertoont in het verkeer.

### Infrastructuur

Mede door succesvolle maatregelen uit het 'Duurzaam Veilig-beleid' is het aantal ongevallenconcentraties op Brabantse wegen sterk afgenomen. Toch zijn er in Brabant wegen waarbij gebruik, functie en inrichting van de weg niet met elkaar in evenwicht zijn. Dat levert risico's op voor de veiligheid. Wegbeheerders zijn wettelijk verantwoordelijk voor de veiligheid van hun wegen. Daarom benoemen we de *infrastructuur* Brabantbreed als aandachtspunt. Om het risico meetbaar maken we gebruik van de risicomaat (Hastig, 2018). De risicomaat drukt de kans uit dat je op een bepaalde weg een letselongeval krijgt (letselongevallen in relatie tot

---

<sup>8</sup> Onlangs verscheen een landelijk onderzoek naar gebruik van lachgas in het verkeer en de risico's die dat met zich meebrengt (SWOV, 2019).

voertuigkilometers). Letselongevallen vinden verspreid over Brabant plaats. Daarom bieden de ongevalsgegevens (absolute aantallen) maar beperkt aanknopingspunten voor kosteneffectieve aanpassingen aan de infrastructuur. Door de risicomaat terug te rekenen naar snelheidsregimes en naar wijkniveau zijn wegbeheerders in staat om de wijken met het grootste problemen aan te wijzen. In bijlage 2 staat uitgelegd hoe de risicomaat werkt en geven we enkele voorbeelden hoe wegbeheerders de risicomaat kunnen gebruiken.

Naast autowegen kent Brabant veel fietspaden. We hebben (nog) geen cijfers van het aantal fietspaden dat voldoet aan de richtlijnen van Duurzaam Veilig. Uit het onderzoek van VeiligheidNL (2018) blijkt dat 40% van de ondervraagde fietsers zegt op de spoedeisende hulp terecht te zijn gekomen door knelpunten op het fietspad. De SWOV stelt dat goed ingerichte fietspaden een aanzienlijk deel van de verkeersslachtoffers voorkomen. In 2020 brengen we gezamenlijk in beeld wat onze aandachtswegen en aandachtswegfietspaden zijn, zodat we dezelfde definitie hanteren. De provincie faciliteert deze inventarisatie.

Effectindicator 1: Jaarlijkse afname van aandachtswegen in Brabant waarvan functie, vormgeving en gebruik niet in balans zijn.

Effectindicator 2: Jaarlijkse afname van aandachtswegfietspaden in Brabant waarvan functie, vormgeving en gebruik niet in balans zijn.

### De koppeling met het SPV2030

De Brabantse thema's komen overeen met de thema's van het landelijke SPV 2030.

Thema's SPV	Thema's BVVP
Veilige infrastructuur	Infra op 30-, 50-, 60-, 70-, 80-, 100-, 120-, 130-kilometerwegen
Heterogeniteit in het verkeer	Landbouwverkeer (geen Brabantbreed thema, maar wel lokaal/regionaal)
Technologische ontwikkelingen	Worden bij de maatregelen uitgewerkt
Kwetsbare verkeersdeelnemers	Fietsers
Onervaren verkeersdeelnemers	Jonge bestuurders (als onderdeel van bestuurders van personenauto's)
Rijden onder invloed	Alcohol en drugs, normvervaging
Snelheid in het verkeer	Te hard rijden, normvervaging
Afleiding in het verkeer	Afleiding, normvervaging
Verkeersovertreders	Bestuurders personenauto's, beroepsvervoerders, fietsers, normvervaging

## Hoofdstuk 2

### Zo doen we dat in Brabant: onze zeven uitgangspunten

We hebben de ambitie om in Brabant te komen tot NUL verkeersslachtoffers. We hebben de belangrijkste thema's voor de verkeersveiligheid geïnventariseerd en benoemd welke effecten we willen bereiken (hoofdstuk 1). Hoe we werken en aan welke uitgangspunten we ons gezamenlijk committeren, beschrijven we in dit hoofdstuk (2). In het volgende hoofdstuk (3) volgen de concrete maatregelen, prestatie-indicatoren en de rolverdeling.

#### 1. Wij zien verkeersveiligheid als een kerntaak van ons allen

Dit houdt in dat verkeersveiligheid een onderwerp is waaraan we altijd aandacht besteden. Alle wegbeheerders hebben de wettelijk taak om de veiligheid van hun wegen te waarborgen. De publieke taak is daarvan een afgeleide en hanteert een mensgerichte aanpak. De politie heeft verkeershandhaving als wettelijke taak. Deze drie elementen van verkeersveiligheid, infrastructuur, gedrag en handhaving, bezien wij in samenhang.

#### 2. Wij verdiepen en verbreden onze samenwerking

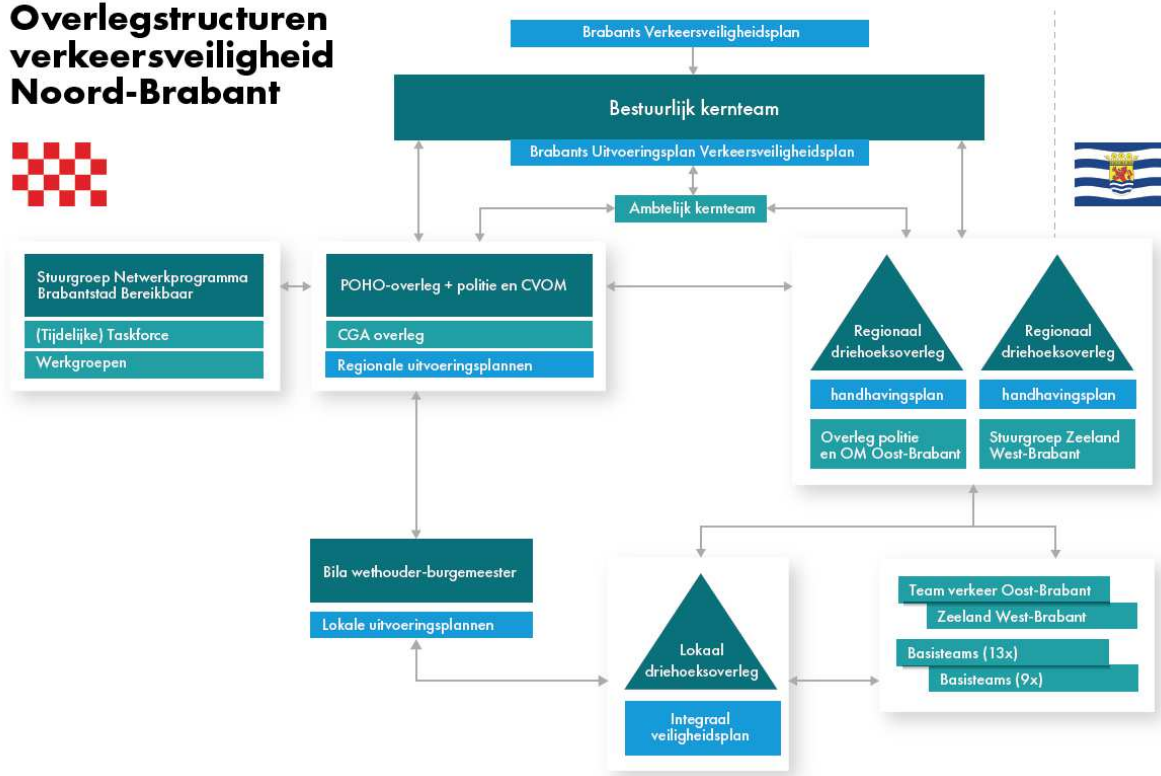
De partners moeten de verkeersveiligheid in samenhang aanpakken. Uit de evaluatie van het BVVP 2016-2020 blijkt dat het samenwerkingsnetwerk in Brabant vooruitstrevend en actief is. Er is waardering voor de regisserende en energieke rol van de provincie en voor de samenwerking tussen alle partners. Brabant heeft sinds jaren een governance die past bij de governance zoals in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030 wordt benoemd.

Bij de verkeersveiligheid zijn vertegenwoordigers van gemeenten, provincie, Rijkswaterstaat (RWS), Openbaar Ministerie (OM) en politie betrokken. Die samenwerking zullen we de komende periode voortzetten. We zullen deze ook verbeteren, op basis van de aanbevelingen uit de evaluatie<sup>9</sup>. Dat wil onder andere zeggen dat we extra investeren in de doorvertaling van het beleid naar het lokale niveau. Een stevige positionering van de basisteams van de politie, de lokale parketten van het OM en van alle gemeenten helpt om onze doelen te bereiken.

---

<sup>9</sup> De overlegstructuur met de partners wordt toegelicht in bijlage 3. Maatschappelijke partners en het bedrijfsleven worden bij de uitvoering van projecten betrokken.

## Overlegstructuren verkeersveiligheid Noord-Brabant



Verkeersveiligheid staat niet op zich. Aandacht voor economische groei en de gevolgen daarvan, herinrichting van gebieden en technologische innovaties hangen samen met verkeersveiligheid(sbeleid). We werken daarom ook aan verdieping en verbreding van de samenwerking met maatschappelijke partners, bedrijfsleven, vervoerders en andere beleidsvelden en programma's binnen overheden. Ook blijven we landelijk de samenwerking zoeken met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), andere provincies, de Vereniging Nederlandse Gemeenten en kenniscentra.

Met onze verkeersveiligheidsaanpak willen we bovendien aansluiten op de manier van werken in de nieuwe Omgevingswet. Niet alleen de overheden zijn aan zet. We willen graag dat inwoners meedenken over de manier waarop de verkeersveiligheid verbeterd kan worden. Wanneer iemand vanaf de start bij iets betrokken is, is zijn motivatie groter om ermee aan de slag te gaan. We dagen burgers daarom uit met goede uitvoerbare ideeën voor verkeersveiligheid te komen. In onze brede communicatiestrategie (zie hoofdstuk 3) werken we uit op welke manier we dit gaan doen.

### 3. Wij werken integraal volgens de pijlers gedrag, infrastructuur en handhaving

Uit onderzoek van onder andere de SWOV is al jaren bekend dat zeker 90% van de verkeersongevallen een gevolg is van menselijk gedrag. Om synergie te bereiken in de aanpak van verkeersveiligheid werken we integraal vanuit drie pijlers: gedrag, infrastructuur en handhaving. We stemmen de beleidscycli van de verkeersveiligheidspartners nog beter op elkaar af. Handhaving is nog geen vanzelfsprekend onderdeel van de plannen en projecten van wegbeheerders. Daarom bespreken we de handavingsplannen voortaan in de regionale en provinciale overleggen. Ook zetten we ons in om verkeersveiligheid meer prioriteit in de lokale driehoek te geven. Dan wordt verkeershandhaving ook lokaal geborgd. Verder bekijken we bij de keuze van onze projecten standaard of/hoe de drie pijlers elkaar daarin kunnen versterken.

#### 4. Wij hanteren een proactieve aanpak op basis van risico's

Tot voor kort vormde verkeersveiligheidsbeleid vooral een antwoord op concentraties ongevallen op zogeheten black spots. Mede door succesvolle maatregelen uit het 'Duurzaam Veilig-beleid' is het aantal ongevallenconcentraties sterk afgenomen. Ongevallen zijn nu meer verspreid over het hele wegennet. Een proactieve aanpak, die uitgaat van risico's op ongevallen, vinden wij daarom steeds belangrijker. In navolging van het SPV2030 staat daarom deze aanpak in Brabant centraal. Hiernaast blijven we bij ons beleid gebruik maken van ongevallenanalyses, bestaande/ nieuwe onderzoeken en lokale kennis.

In het SPV staat de periode tot 2025 in het teken van doorontwikkeling van de risicogestuurde aanpak. Ook in Brabant zetten we daar de komende periode sterk op in. De invoering van de nieuwe privacywet (Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) maakt verkeersveiligheidsdata minder toegankelijk en gedetailleerd. Het toegankelijkheid van data is opgenomen in het Uitvoeringsprogramma van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Wij trekken hierin samen op met het ministerie. Met respect voor de privacywet zullen wij de beschikbaarheid en levering van data tussen de partner verbeteren. Ook streven we naar uitbreiding van beschikbare data door samenwerking met bestaande en nieuwe partijen, zoals Centraal Bureau voor de Statistiek, ziekenhuizen, ambulancediensten en verzekeraars. Achtergronden over de methode van de risicogestuurde aanpak staan in bijlage 2.

#### 5. We werken met eensluitende verkeersveiligheidsdata

Eensluitende data over verkeersongevallen zijn onmisbaar voor een gedegen risico-inventarisatie en om plaatsen en thema's met elkaar te kunnen vergelijken. Je kunt immers pas met elkaar tot een beleid(safweging) komen, wanneer je van dezelfde uitgangspunten uitgaat. Sinds 2018 maken alle partners in Brabant daarom gebruik van dezelfde data(kenmerken) op gebied van ongevallen, snelheden en intensiteiten. We ontwikkelen het gebruik van eensluitende data de komende jaren verder op basis van de wensen van de gebruikers. We pakken dit gezamenlijk op binnen het nieuwe traject Samenwerking data mobiliteit. We maken hierbij de kanttekening dat niet alle data makkelijk toegankelijk zijn.

#### 6. Bewezen effectieve maatregelen

We besteden onze middelen aan effectieve projecten, zowel in het kader van gedrag, infrastructuur als handhaving. Effectiviteit is soms moeilijk meetbaar. Landelijk wordt gewerkt aan het opstellen van safety performance indicatoren: snelheid, infrastructuur, fietsinfrastructuur, alcohol en drugs. Deze gebruiken we zodra ze beschikbaar zijn. Verder maken we gebruik van uitgevoerde effectmetingen en/of (landelijk) onderzoek, zoals de rapportage van gedragspsychologen Dijksterhuis en Van Baaren over potentiële gedragsverandering voor gedragsprojecten. Nieuwe projecten moeten aan de toets van Dijksterhuis en Van Baaren meedoen, voordat ze breed worden uitgerold. We spreken in het derde kwartaal van 2020 verder met elkaar af hoe we zaken gaan monitoren. Zo mogelijk sluiten we aan bij landelijke monitors en effectmetingen.

#### 7. Het BVVP bevat de uitgangspunten voor lokale en regionale plannen van de partners

Het BVVP is een plan op hoofdlijnen voor vier jaar. Het bevat verkeersveiligheidsthema's, gezamenlijke prestaties, en een richting voor maatregelen waaraan alle partners op Brabantse schaal werken. Periodiek maken alle partners uitvoeringsplannen. Zo zijn we flexibel en reageren we snel op nieuwe ontwikkelingen. Uitvoeringsplannen worden dus op provinciaal, regionaal, B5-Brabantstad en lokaal niveau gemaakt. Ze bevatten de maatregelen/prestaties van de partners op het betreffende uitvoeringsniveau, de benodigde middelen en de fasering. De plannen van de partners dragen bij aan de gezamenlijke effect- en prestatie-indicatoren uit het BVVP. Daarnaast bevatten ze prestaties, die gericht zijn op de lokale of regionale thema's die naar voren zijn gekomen uit de risico-inventarisaties.

De uitvoeringsplannen van de partners worden op elkaar afgestemd, waardoor zij een samenhangende aanpak vormen. Iedere partner regelt zelf op zijn begroting het benodigde budget om de maatregelen uit te voeren. De partners dragen bij naar vermogen. De provincie voert regie op het uitvoeringsprogramma van dit BVVP en maakt een uitvoeringsprogramma voor de eigen organisatie. De regio's maken samen met de uitvoeringpartners periodiek een regionale doorvertaling van het BVVP. Die dient dan (gedeeltelijk) als basis voor regionale subsidieaanvragen bij de provincie. Elke gemeente maakt een lokaal plan/programma, met daarin aandacht voor de thema's uit het BVVP en lokale thema's. Tot slot stemmen RWS, politie en OM hun (handhavings)plannen zo veel mogelijk af op dit BVVP. Alle plannen voor het komende jaar zijn in oktober van het voorgaande jaar gereed. Dit proces werken we verder gezamenlijk uit en stroomlijnen we zoveel mogelijk. Dat is de taak van het ambtelijk en bestuurlijk kernteam.

### **Hoofdstuk 3: Onze maatregelen, prestatie-indicatoren en rolverdeling**

In hoofdstuk 1 hebben we de ambitie van de verkeersveiligheidspartners, acht Brabantbrede thema's en bijbehorende effectindicatoren benoemd. Effectindicatoren zeggen iets over het effect dat (of de verandering die) je op een bepaald thema wilt bereiken. In dit hoofdstuk staan potentiële *maatregelen* per thema centraal. De maatregelen zijn richtinggevend. De partners werken die verder uit in hun uitvoeringsplannen. Aan de maatregelen zijn prestatie-indicatoren gekoppeld. Prestatie-indicatoren zeggen iets over de prestaties die de gezamenlijke partners leveren om de gewenste effecten te bereiken. De prestatie-indicatoren gaan we monitoren.

De samenwerkingspartners werken hun afzonderlijke prestaties (die bijdragen aan de gezamenlijke prestatie-indicatoren), de benodigde middelen en de fasering uit in hun periodieke uitvoeringsplannen. De prestaties van de afzonderlijke partners dragen bij aan de doelen en ambities uit het BVVP. Partners geven binnen deze kaders hun eigen prioriteiten en mogelijkheden aan.

#### **3.1. Maatregelen per thema**

In deze paragraaf omschrijven we de maatregelen die we per thema nemen. We herhalen per thema de effectindicatoren uit hoofdstuk 1, omdat die duidelijk maken waaraan de maatregelen bijdragen. We vermelden ook wie voor welke maatregel verantwoordelijk is.

In tabellen hebben we de rolverdeling weergegeven voor:

- verkeersdeelnemers (fietsers, bestuurders van personenauto's en beroepsvervoerders);
- factoren die te maken hebben met menselijke gedragingen (afleiding, te hard rijden, alcohol en drugs, normvervaging);
- infrastructuur (rijkswegen, provinciale wegen, gemeentelijke wegen en fietspaden).

De risicogestuurde aanpak is volop in ontwikkeling. Uitvoeringsplannen bieden ruimte om nieuwe inzichten die voortkomen uit die aanpak een plek te geven. Een grote gemene deler in de opmerkingen van de partners is, dat we het goede moeten behouden en ons daarnaast moeten richten op nieuwe oplossingen. De oude maatregelen hebben namelijk tot nu toe niet geleid tot NUL verkeersslachtoffers.

Uit de evaluatie blijkt dat een jaar vaak te kort is om effectief aan een thema te werken. In de periode 2020-2024 besteden we daarom doorlopend aandacht aan acht thema's. Bij de planning van de maatregelen volgen we de campagnekalender van het ministerie van I&W.

### 3.1.1. Fiets

Effectindicator: Jaarlijkse vermindering van het aantal verkeersslachtoffers op de fiets in Brabant.

In hoofdstuk 1 merkten we op dat fietsers een kwetsbare doelgroep zijn in het verkeer. Van hen zijn jongeren en ouderen het kwetsbaarst. Om hen te beschermen, zijn fietsers zelf niet de enige sleutel. Ook het gedrag van automobilisten speelt een rol. VeiligheidNL (2018) deed onderzoek onder mensen die in 2017 in Brabant op de spoedeisende hulp kwamen na een fietsongeval. Een aantal opvallende zaken uit het onderzoek geeft richting aan mogelijke maatregelen:

- De helft van de senioren had een fietsongeval terwijl ze minder dan 5 km per uur reden, bij 14% gebeurde dat bij het op- en afstappen.
- 20% van de kinderen kwam na een fietsongeluk met hoofdletsel op de SEH.
- Oorzaken van een fietsongeval waren vaak beknelling tussen de spaken (bij 66% van de kinderen die achterop de fiets zaten), mankementen aan de fiets, eigen gedrag en alcohol.
- Volwassenen en senioren noemden het eigen gedrag in respectievelijk 39% en 45% als oorzaak van het ongeval. Jongeren en racefietsers noemden in respectievelijk 46 en 49% het gedrag van de andere betrokkene bij het ongeval als oorzaak.
- Het is niet precies bekend of het risico op ongevallen met een elektrische fiets hoger is dan met een gewone fiets. De ernst van de verwondingen is wel groter bij een ongeval met een elektrische fiets. Ouderen hebben een iets grotere kans om te vallen of om een ander ongeval te krijgen met een elektrische fiets. Dat komt omdat zij minder snel reageren, door de hogere snelheid en doordat elektrische fietsen vrij zwaar zijn (SWOV, 2017). De elektrische fiets lijkt volgens de SWOV in de toekomst steeds belangrijker te worden als het gaat om verkeersveiligheid. Senioren en jongeren maken steeds vaker gebruik van de e-bike.

#### Algemene fietsmaatregelen:

- We investeren in data (ontsluiting en analyse) om verkeersveiligheidsbeleid voor de fiets (incl. e-bike) te verbeteren.
- We sluiten aan bij ontwikkeling van landelijke safety performance indicator voor de fiets.
- We sluiten aan bij de werkgeversbenadering en voeren deze uit, met aandacht voor fietsers.

#### Gedragmaatregelen fietsers:

- De kwetsbaarste groepen (jongeren en ouderen) zijn goed te bereiken door educatie. Veel scholen in Brabant (basisonderwijs, voortgezet onderwijs) geven al verkeersonderwijs. Dat willen wij verder uitbreiden. Aangezien een belangrijk deel van de kwetsbare jongeren naar het mbo gaat, ontwikkelen we daarvoor een speciaal verkeerseducatieprogramma. Dit programma rollen we de komende vier jaar uit. De lesprogramma's besteden onder meer aandacht aan verkeersregels, afleiding en alcohol en drugs.
- We investeren in educatie aan senioren. Hierbij ligt het accent op het voorkómen van valincidenten. We zoeken daarvoor bijvoorbeeld samenwerking met fietsfabrikanten en -handelaren.
- We onderzoeken welk gedrag van fietsers het meest problematisch is, en komen dan met gerichte maatregelen (bijvoorbeeld de proef Hand uitsteken in Breda).
- We nemen deel aan de landelijke campagnes voor fietsverlichting.
- In 2020 ontwikkelen we een brede communicatiestrategie gericht op burgers. Daarin nemen we onze campagne Brabant gaat voor NUL verkeersdoden mee. We bekijken hoe de campagne zich verhoudt tot deelname aan de landelijke campagnes voor afleiding (MONO), fietsverlichting en alcohol en drugs. In de communicatiestrategie komt normvervaging expliciet aan de orde. In de daaropvolgende jaren voeren we de strategie gezamenlijk uit.



- We voeren projecten gericht op fietsers uit (zoals fietstrainingen).
- We onderzoeken hoe we beknelling tussen spaken kunnen voorkomen en gebruik van een fietshelm onder bijvoorbeeld kinderen of wielrenners kunnen vergroten. We trekken hierin bij voorkeur op met het ministerie. We proberen Brabanders/Brabantse scholen te verleiden om mee te doen met een experiment voor helmgebruik. Om het effect te vergroten is ouderparticipatie een belangrijk onderdeel van zo'n experiment.
- We onderzoeken technologische innovaties die de fiets als vervoermiddel veiliger maken. We werken hierbij samen met maatschappelijke partners.

#### Infrastructurele maatregelen voor fiets:

- Zie onder thema Infrastructuur.

#### Handhaving gericht op fietsveiligheid:

- De politie controleert op gebruik van handheld elektronische apparaten op de fiets, op gebruik van alcohol en drugs, fietsverlichting en op uitingen van normvervaging.

### **3.1.2. Bestuurders personenauto's**

Effectindicator: Jaarlijkse vermindering van het aantal automobilisten in Brabant dat een ongeval veroorzaakt.

In alle Brabantse regio's blijken de bestuurders van personenauto's een risico te zijn, (ook) omdat ze ongevallen veroorzaken. Risico's voor bestuurders van personenauto's zijn te hoge snelheid, alcohol/drugs, afleiding en normvervaging. Jonge automobilisten verdienen aandacht omdat ze onervaren zijn en beïnvloedbaar door anderen. Uit het onderzoek van VeiligheidNL (2019) onder automobilisten die na een verkeersongeval op de spoedeisende hulp terechtkwamen, blijkt dat 10% van die automobilisten geen gordel droeg. Ook blijkt dat bij 32% van de jonge automobilisten (18-29 jaar) het eigen gedrag de oorzaak was van een ongeval (zelf gerapporteerd gedrag, dus dit cijfer is zeker niet lager). Voor senioren is aandacht nodig omdat het lang geleden is dat zij hun rijbewijs hebben gehaald. In sommige regio's zijn arbeidsmigranten een aandachtspunt. Dat heeft voornamelijk te maken met een gebrek aan kennis van de verkeersregels, (ver)taalproblemen, drugs-/alcoholproblemen en vermoeidheid. Dit wordt in de regionale en lokale plannen in de betreffende regio's opgepakt.

#### Algemene maatregelen:

- We investeren in (ontsluiting en analyse van) data.
- We sluiten aan bij de ontwikkeling van de landelijke safety performance indicatoren snelheid en alcohol en drugs
- We werken in de werkgeversbenadering, met onder meer aandacht voor deze doelgroep.

#### Gedragmaatregelen voor bestuurders van personenauto's:

- We rollen verkeerseducatie op het mbo uit en besteden in de onderwijsprogramma's aandacht aan jonge bestuurders en de bij hen horende risico's.
- We voeren projecten uit voor alle leeftijdsgroepen (inclusief jongeren, senioren), zoals rijvaardigheidstrainingen, opfrustrainingen en projecten met aandacht voor snelheid, alcohol, drugs en afleiding.
- We nemen deel aan landelijke campagnes gericht op afleiding, snelheid en alcohol- en drugsgebruik in het verkeer.

- In 2020 ontwikkelen we een brede communicatiestrategie gericht op burgers. We nemen onze campagne Brabant gaat voor NUL verkeersdoden hierin mee en sluiten aan op de landelijke campagnes voor afleiding (MONO), snelheid, en alcohol en drugs. In de communicatiestrategie komt normvervaging expliciet aan de orde. In de daaropvolgende jaren voeren we de strategie gezamenlijk uit.
- We onderzoeken of we het gordelgebruik moeten stimuleren en de risico's voor senioren achter het stuur moeten verkleinen. We trekken hierin samen op met het ministerie.
- We onderzoeken de mogelijkheden van innovaties en sluiten hiervoor aan bij andere programma's.

Infrastructurele maatregelen voor bestuurders van personenauto's:

- Zie onder thema Infrastructuur.

Handhaving gericht op bestuurders van personenauto's:

- De politie handhaaft op snelheid, alcohol en drugs, afleiding en normvervaging.
- De politie stelt specifieke handhavingslocaties waar mogelijk af met de wegbeheerders.
- De politie communiceert over (de opbrengst van) de handhavingsacties.

**3.1.3. Beroepsvervoerders**

Effectindicator: Jaarlijkse vermindering van het aantal beroepsvervoerders in Brabant dat een ongeval veroorzaakt

Beroepschauffeurs (bestelbus/vrachtwagen/bus/taxi) zijn een aparte risicogroep. Bezorgdiensten vormen een grote groep van deze beroepschauffeurs. Ook jonge bestuurders maken er deel van uit. Deze groepen komen vaak in beeld doordat zij ongevallen veroorzaken.

Algemene maatregelen:

- We investeren in (ontsluiting en analyse van) data over deze doelgroepen.
- We onderzoeken gezamenlijk, op basis van de data, waarop we precies gaan inzetten.
- We zoeken de samenwerking met programma's op gebied van slimme mobiliteitsoplossingen, zowel op gebied van voertuigdata, als op gebied van fysieke oplossingen.
- We zetten de werkgeversbenadering in als de data daartoe aanleiding geven.

Gedragmaatregelen gericht op beroepsvervoerders:

- Deze maatregelen sluiten aan bij die van bestuurders van personenauto's.

Infrastructurele maatregelen gericht op beroepsvervoerders:

- Zie onder thema Infrastructuur.

Handhaving gericht op beroepsvervoerders:

- Deze maatregelen sluiten aan bij die van bestuurders van personenauto's.

<b>Verkeersdeelnemers: fietsers, bestuurders personenauto's, beroepsvervoerders</b>	
<b>Wat</b>	<b>Wie</b>
Data	RWS, provincie (regie), gemeenten, politie, OM
Aansluiten bij landelijk onderzoek en SPI's	Allen (provincie regie)

Educatie	Provincie (regie, jongeren), gemeenten (alle leeftijdsgroepen), politie (incidenteel)
Communicatieaanpak gericht op burgers (afleiding, snelheid, alcohol en drugs, normvervaging, zichtbaarheid etc.)	RWS, provincie (regie), gemeenten, politie
Projecten gericht op rij- en fietsvaardigheid, afleiding, snelheid, alcohol en drugs, normvervaging, zichtbaarheid, arbeidsmigranten	Gemeenten, politie (incidenteel)
Stimuleren helmgebruik en voorkomen beknelling tussen spaken	Provincie (regie), gemeenten, politie, partners
Werkgeversbenadering	RWS, provincie (regie), gemeenten, politie, OM
Infrastructurele maatregelen (met aandacht voor schoolroutes/schoolomgeving)	RWS, provincie, gemeenten
Handhaving	Politie, OM

### 3.1.4. Afleiding

Effectindicator 1: Jaarlijks stijgt de aandacht voor de weg en voor de rijtaak.  
 Effectindicator 2: Jaarlijks daalt het aantal mensen dat op de spoedeisende hulp terecht komt door een verkeersongeval veroorzaakt door afleiding

Afleiding is een toenemend probleem voor de verkeersveiligheid. Verkeersdeelnemers raken bijvoorbeeld afgeleid doordat ze hun smartphone gebruiken. Maar ook vermoeidheid valt onder afleiding. Ook kunnen mensen afgeleid worden door wat ze in de naaste omgeving zien, zoals reclames langs de weg, evenementen of kunstvoorwerpen.

#### Algemene maatregelen:

- We investeren in (ontsluiting en analyse van) data over afleiding.
- We nemen dit thema op in onze werkgeversbenadering.
- We onderzoeken nieuwe technieken om bijvoorbeeld telefoongebruik in de auto onmogelijk te maken. Afhankelijk van de mogelijkheden voeren we deze technieken in. We trekken hierbij samen op met het rijk.

#### Gedragmaatregelen gericht op afleiding:

- We investeren in verkeerseducatie voor jongeren, met daarin onder meer aandacht voor afleiding.
- In 2020 ontwikkelen we een brede communicatiestrategie gericht op burgers. Daarin besteden we expliciet aandacht aan afleiding.
- We voeren projecten uit die gericht zijn op afleiding.

#### Maatregelen infrastructuur:

- Zie onder thema Infrastructuur.

#### Maatregelen handhaving:

- De politie handhaaft op afleiding in het verkeer.

### 3.1.5. Te hoge snelheid

Effectindicator 1: Jaarlijkse vermindert het aantal wegen in Brabant waarop te hard wordt gereden.  
Effectindicator 2: Jaarlijks daalt het aantal mensen dat op de spoedeisende hulp terecht komt door een verkeersongeval veroorzaakt door te hoge snelheid.

Te hard rijden is een belangrijk veiligheidsrisico waaraan automobilisten in verschillende leeftijdsgroepen zich schuldig maken. Het komt ook voor bij bromfietzers en snorfietzers, al is dit niet Brabantbreed. Maatregelen voor brom- en snorfietzers zullen daarom regionaal, in B5-verband of lokaal worden opgepakt. Het onderzoek van VeiligheidNL laat zien dat 7% van de bestuurders aangaf dat zij zelf te hard reden en 14% dat de tegenpartij te hard reed. Educatie, campagnes en handhaving zijn bij uitstek geschikte maatregelen om te bereiken dat verkeersdeelnemers hun snelheid beperken.

#### Algemene maatregelen:

- We investeren in (ontsluiting en analyse van) data over snelheid.
- We sluiten aan bij de landelijke safety performance indicator snelheid.
- We sluiten aan bij (landelijke) onderzoeken en projecten gericht op technieken die het bestuurders onmogelijk maken om de snelheid te overschrijden, bijvoorbeeld ISA en ADAS-systemen.

#### Gedragmaatregelen gericht op te hard rijden:

- We investeren in verkeerseducatie en besteden in de onderwijsprogramma's aandacht aan de risico's van te hard rijden.
- We voeren projecten uit voor alle leeftijdsgroepen gericht op snelheid.
- In 2020 ontwikkelen we een brede communicatiestrategie gericht op burgers. Daarin komt te hard rijden expliciet aan de orde.

#### Infrastructurele maatregelen:

- Zie onder thema Infrastructuur.

#### Handhaving maatregelen:

- De politie handhaaft op te hard rijden in het verkeer.

### 3.1.6. Alcohol en drugs

Effectindicator 1: Jaarlijkse vermindert het aantal mensen in Brabant dat aan het verkeer deelneemt onder invloed van alcohol en drugs.  
Effectindicator 2: Jaarlijks daalt het aantal mensen dat op de spoedeisende hulp terecht komt door een verkeersongeval veroorzaakt door alcohol of drugs.

Alcohol en drugs worden in heel Brabant als risico erkend. De omvang van alcohol- en drugsgebruik in het verkeer is beperkt in beeld.

#### Algemene maatregelen:

- We investeren in (ontsluiting en analyse van) data over alcohol- en drugsgebruik in het verkeer.
- We sluiten aan bij de landelijke ontwikkeling van de safety performance indicator alcohol en drugs.

#### Gedragmaatregelen:

- We investeren in verkeerseducatie en besteden in de onderwijsprogramma's aandacht aan de risico's van alcohol- en drugsgebruik in het verkeer;
- We voeren projecten uit gericht op alcohol- en drugsgebruik in het verkeer;
- In 2020 ontwikkelen we een brede communicatiestrategie gericht op burgers. Die stelt ook expliciet alcohol- en drugsgebruik in het verkeer aan de orde.

Handhaving:

- De politie handhaaft op alcohol- en drugsgebruik in het verkeer.

### 3.1.7. Normvervaging

Effectindicator: Jaarlijkse vermindering van het aantal mensen in Brabant dat asociaal gedrag vertoont in het verkeer

Normvervaging is op dit moment nog niet gedefinieerd of in zijn volledige omvang uit de data te halen. Desondanks is het beeld onder professionals in de regio's dat het nodig is om hier meer grip op te krijgen en er meer aandacht aan te besteden. Het jaar 2020 gebruiken we om normvervaging verder te definiëren. Dit pakken we Brabantbreed op. Voor maatregelen sluiten we waar mogelijk aan bij landelijke interventies/ontwikkelingen.

Algemene maatregelen:

- We investeren in (ontsluiting en analyse van) data over normvervaging in het verkeer.

Gedragmaatregelen:

- We investeren in verkeerseducatie en besteden in de onderwijsprogramma's aandacht aan normvervaging in het verkeer;
- Bij de uitvoering van onze projecten besteden we aandacht aan normvervaging in het verkeer;
- In 2020 ontwikkelen we een brede communicatiestrategie gericht op burgers. Die stelt ook normvervaging in het verkeer expliciet aan de orde.

Infrastructurele maatregelen:

- Zie onder thema Infrastructuur.

Handhaving:

- De politie handhaaft op uitingen van normvervaging in het verkeer, zoals te hard rijden en doorrijden bij rood licht.

<b>Menselijke gedragingen: afleiding, snelheid, alcohol en drugs, normvervaging</b>	
<b>Wat (maatregelen)</b>	<b>Wie (partners)</b>
Data	RWS, provincie, gemeenten, politie, OM
Educatie	Provincie (regie), gemeenten (uitvoering)
Projecten (snelheid, alcohol en drugs, afleiding, normvervaging)	Gemeenten, politie (incidenteel), partners
Communicatiestrategie (snelheid, alcohol en drugs, afleiding, normvervaging)	RWS, provincie (regie), gemeenten, politie
Deelname in werkgeversbenadering en technologische innovaties.	Allen

### 3.1.8. Infrastructuur

De gezamenlijke overheden zijn wettelijk verantwoordelijk voor de wegen die zij in beheer hebben. Dit geldt ook voor fietspaden. Fietsers zijn als belangrijke groep aangemerkt. We hebben (nog) geen cijfers over het aantal fietspaden dat voldoet aan de richtlijnen van Duurzaam Veilig.

Ongevallen vinden verspreid over Brabant plaats. Daarom bieden de ongevalsgegevens (absolute aantallen) maar beperkt aanknopingspunten voor kosteneffectieve aanpassingen aan de infrastructuur. We werken dan ook met een risicomaat, die de *kans* op een ongeval uitdrukt (zie bijlage 2). Door de risicomaat terug te rekenen naar snelheidsregimes en naar wijkniveau zijn wegbeheerders in staat om de wijken met het grootste risico aan te wijzen. Door vervolgens in te zoomen op inrichting, functie en gebruik van wegen in die wijken, krijgen ze inzicht op welke wegen ze het meeste rendement kunnen halen uit hun investeringen.

Omdat de Brabantse wegen aan verschillende wegbeheerders toebehoren, is het steeds aan een andere partner om de risico's aan te pakken. We spreken af dat we infrastructurele projecten, waar relevant, met elkaar afstemmen. Dat is belangrijk, omdat de wegen in elkaars verlengde liggen en deel uitmaken van een netwerk. Door ervaringen uit te wisselen kunnen we van elkaar leren.

#### Maatregelen

- Alle wegbeheerders brengen voor hun (aandachts)wegen de functie, het gebruik en de vormgeving in beeld. Wegbeheerders hebben onder andere aandacht voor schoolroutes/de schoolomgeving en spoorwegovergangen. Uit het onderzoek blijkt op welke wegen er risico's zijn voor de verkeersveiligheid. Op basis hiervan maken wegbeheerders een plan waarin staat of, hoe en wanneer zij deze wegen aanpakken. Het uitgangspunt is wegen volgens de CROW-richtlijnen van Duurzaam Veilig in te richten. In 2021 is het onderzoek uitgevoerd. Daarna beginnen de wegbeheerders met de implementatie.
- Alle wegbeheerders doen onderzoek naar functie, gebruik en vormgeving van hun (aandachts)fietspaden en maken een plan om de risico's die daaruit naar voren komen in de komende jaren op te lossen (aansluitend bij ander lopend beleid). Ze hebben hierbij extra aandacht voor schoolroutes en de schoolomgeving. In 2021 is het onderzoek uitgevoerd. Daarna beginnen de wegbeheerders met de implementatie.
- Alle wegbeheerders integreren aandacht voor verkeersveilige infrastructuur in hun beleid voor ruimtelijke ordening en leefbaarheid.
- Alle wegbeheerders besteden bij hun infrastructurele plannen aandacht aan de omgeving van de weg en het gedrag als mogelijke oorzaak van ongevallen.
- Alle wegbeheerders sluiten hun infrastructurele plannen kort met de politie, indien handhaving voor of tijdens de aanpak gewenst is.
- We onderzoeken de mogelijkheden om onze wegen al zoveel mogelijk in te richten voor de zelfrijdende auto. We sluiten hierbij aan bij landelijke ontwikkelingen.

<b>Infrastructuur</b>	
<b>Wat</b>	<b>Wie</b>
Onderzoek functie, gebruik en vormgeving (aandachts)wegen en aanpak	RWS, provincie, gemeenten
Kwaliteitstoets (aandachts-)fietspaden en aanpak	Provincie, gemeenten

Onderzoek naar inrichting van onze wegen voor de zelfrijdende auto	Provincie
Integreren verkeersveilige infrastructuur in beleid voor ruimtelijke ordening en leefbaarheid	Provincie, gemeenten

### 3.2 Prestatie-indicatoren

We hebben de maatregelen op hoofdlijnen uitgewerkt in onderstaande prestatie-indicatoren. Met ondertekening van dit plan committeren de Brabantse verkeersveiligheidspartners zich aan het nastreven van deze prestaties in de periode 2020-2024. In het overzicht 'Van thema tot uitvoering' (zie bijlage 4) staan de effectindicatoren, maatregelen, prestatie-indicatoren en monitoring overzichtelijk genoemd. De verdere uitwerking ervan vindt plaats in 2020.

De prestatie-indicatoren:

- We hebben een jaarlijkse verbetering bereikt van (de ontsluiting en analyse van) data over de acht Brabantbrede thema's voor verkeersveiligheidsbeleid.
- We nemen deel aan landelijk onderzoek naar safety performance indicatoren.
- Het aantal leerlingen dat we bereiken met verkeerseducatie BVL, TotallyTraffic en TTprojects (basis- en voortgezet onderwijs en middelbaar beroepsonderwijs) neemt jaarlijks toe.
- In 2020 hebben we een brede communicatiestrategie gericht op burgers ontwikkeld en zijn we begonnen met de implementatie.
- Het aantal Brabanders dat we bereiken met onze communicatiestrategie stijgt jaarlijks.
- We hebben jaarlijks inzicht in de uitgevoerde projecten die zijn gericht op de acht Brabantbrede thema's.
- We hebben tenminste één experiment uitgevoerd dat is gericht op helmgebruik.
- We hebben tenminste één experiment uitgevoerd gericht op het voorkomen van beknelling tussen spaken.
- In 2020 sluiten we aan bij de werkgeversbenadering van het Brabants Mobiliteits Netwerk. De aanpak sluit aan op het en beslaat alle thema's, in het bijzonder dat van de beroepsvervoerders.
- In 2020 hebben we een brede aanpak ontwikkeld voor de beroepsvervoerders en in 2021 zijn we gestart met de implementatie van de maatregelen.
- Alle wegbeheerders hebben een onderzoek uitgevoerd naar functie, vormgeving en gebruik van hun (aandachts)wegen en een plan gemaakt om deze wegen veiliger te maken in de periode 2020-2024 en verder. Ook zijn alle wegbeheerders gestart met de implementatie.
- In samenwerking hebben we in 2020 een communicatiestrategie over resultaten van handhaving ontwikkeld. Die is zowel bedoeld voor burgers als om met partners te bespreken ten behoeve van beleid.
- In de nieuw op te zetten handhavingsplannen heeft de politie de handhaving naar aantal inzetten/ handhavingslocaties uitgewerkt.
- Alle partners hebben zich bij de uitvoering van het BVVP gehouden aan de zeven gezamenlijke uitgangspunten (hoofdstuk 2).
- Het aantal wegen in Brabant waarvan functie, vormgeving en gebruik niet in balans zijn, daalt jaarlijks.
- Alle wegbeheerders hebben een onderzoek uitgevoerd naar functie, vormgeving en gebruik van hun aandachts-fietspaden en een plan gemaakt om deze fietspaden veiliger te maken in de periode 2020-2024 en verder. Ze zijn begonnen met de implementatie.
- Het aantal fietspaden in Brabant waarvan functie, vormgeving en gebruik niet in balans zijn daalt jaarlijks.
- Het aantal keren dat verkeersveiligheid in RO-beleid (omgevingsvisie) en uitvoeringsprogramma's is opgenomen, stijgt.

### **3.3. Rolverdeling uitvoering BVVP**

We werken efficiënt met onze (beperkte) middelen en verdelen de werkzaamheden zo goed mogelijk onder de partners. In paragraaf 3.2 hebben we per thema een beschrijving gegeven van de maatregelen en welke partners daarvoor aan de lat staan. Alle partners werken gezamenlijk aan de uitvoering van het BVVP. Hieronder staat de rolverdeling per partner nader toegelicht.

#### Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

- voert op landelijke niveau het SPV uit;
- voert landelijk de coördinatie en regie op verkeersveiligheid en bepaalt landelijke doelstellingen en maatregelen (met het ministerie van Justitie en Veiligheid en Rijkswaterstaat);
- focust op het rijkswegennet;
- scheidt met het landelijke SPV2030 de kaders voor ons Brabants Verkeersveiligheidsplan;
- faciliteert en stimuleert partners bij de uitvoering van hun verkeersveiligheidsplannen, onder andere met een kennisteam en met financiële middelen (onder voorbehoud van financiële mogelijkheden van het rijk);
- voert landelijk regie op de verbeterde ontsluiting en analyse van verkeersveiligheidsdata;
- voert regie op de landelijke communicatiecampagnes voor verkeersveiligheid;
- stimuleert en faciliteert technologische innovaties voor verkeersveiligheid.

#### Rijkswaterstaat

- werkt samen met de partners aan verbeterde ontsluiting en analyse van verkeersveiligheidsdata;
- voert samen met provincie, gemeenten en politie de (landelijke) communicatiestrategie uit;
- werkt samen met partners in een werkgeversbenadering;
- voert een inventarisatie van de rijkswegen uit op basis van zijn gebruikelijke risicogestuurde aanpak; neemt maatregelen om risico's te beperken op in zijn programmering;
- werkt mee aan (experimenten met) technologische innovaties.

#### Provincie

- heeft een regisserende rol bij verkeersveiligheid en het BVVP, onder andere bij landelijk overleg, onderzoek en trends, effectmeting, educatie, communicatiestrategie, werkgeversbenadering, data en risicogestuurde aanpak;
- maakt jaarlijks samen met de partners het Brabantbrede uitvoeringsprogramma voor het BVVP;
- faciliteert ontwikkeling en uitvoering (onderdelen) van brede communicatiestrategie met inzet communicatiebureau;
- werkt samen met de partners aan verbeterde ontsluiting en analyse van verkeersveiligheidsdata;
- faciliteert kennisdeling en monitoring met en tussen de partners;
- faciliteert gemeenten met een kennisteam als vraagbak;
- werkt samen met de partners in een werkgeversbenadering;
- stimuleert (experimenten met) technologische innovaties (onder voorbehoud van uitwerking bestuursakkoord);
- werkt vanuit haar wegbeheerdersrol aan het veiliger maken van provinciale wegen op basis van een categoriseringsstudie naar functie, gebruik en vormgeving van deze wegen (2019);
- voert vanuit haar wegbeheerdersrol een onderzoek uit naar functie, gebruik en vormgeving van de provinciale aandachtswegen en maakt naar aanleiding daarvan fietspaden veiliger;
- draagt via regionale mobiliteitsbudgetten financieel bij aan (lokale) verkeersveiligheidsprojecten die passen bij de thema's van het BVVP; voert de regie op effectiviteitsmeting van deze projecten en maatregelen.



### Regio's

- faciliteren en stimuleren gemeenten bij de uitvoering van het BVVP;
- zijn partner in het nieuwe traject Samenwerking data mobiliteit;
- maken regionale uitvoeringsplannen op basis van de regionale risico-inventarisaties met daarin aandacht voor gedrag, infra en handhaving;
- voeren samen met provincie, gemeenten en politie de (landelijke) communicatiestrategie uit;
- faciliteren projecten die gemeenten overstijgen.

### BrabantStad

- werkt samen met de partners aan de uitvoering van het BVVP, conform de rol voor alle Brabantse gemeenten in het BVVP 2020-2024;
- richt in 2020 een Taskforce Verkeersveiligheid voor BrabantStad op en integreert verkeersveiligheid in bestaande werkgroepen. De aanpak sluit aan bij het Brabantbrede BVVP;
- deelt kennis, adviseert en fungeert als vraagbaak over verkeersveiligheid voor de kleinere gemeenten in de GGA-regio's. BrabantStad doet dit samen met de provincie en de GGA-regio's. (Hiermee draagt BrabantStad bij aan een van de grote uitdagingen van het SPV 2030, namelijk om de, met name kleinere, gemeenten mee te nemen in het werken volgens de risicogestuurde aanpak).

### Gemeenten

- nemen verkeersveiligheid op in hun integrale veiligheidsplannen;
- maken periodiek, op basis van het landelijke SPV, het BVVP en de lokale risico-inventarisaties, een lokaal uitvoeringsplan met daarin aandacht voor gedrag, infra en handhaving;
- werken mee aan de (landelijke) communicatiestrategie, aan verbeterde ontsluiting en analyse van verkeersveiligheidsdata en aan het uitvoeren van een werkgeversbenadering;
- ondersteunen de provinciale educatielijnen (BVL, TT), (experimenten met) technologische ontwikkelingen en het monitoren van projecten;
- dragen naar vermogen financieel bij aan, en zijn opdrachtgever van de uitvoering van projecten en campagnes die passen bij het BVVP en de regionale/lokale plannen. Maken gebruik van projecten die beschreven zijn door gedragspsychologen<sup>10</sup>;
- onderzoeken functie, gebruik en vormgeving van hun (aandachts-)wegen en fietspaden en verbeteren wegen waarop functie, gebruik en vormgeving niet in balans zijn.

### Politie: teams verkeer

- maakt periodiek een handhavingsplan en baseert zich daarbij op de thema's uit het BVVP;
- haalt input voor het handhavingsplan op bij gemeenten en provincie;
- voert een pilot uit in Midden-Brabant. Daarvoor wordt het handhavingsplan besproken in de regionale en provinciale overleggen en worden afspraken gemaakt over de inzet van handhaving door de politie;
- stelt samen met partners een communicatiestrategie op over de uitkomsten van handavingsinzetten;
- meldt aan wegbeheerders resultaten van haar handavingsinzet op gebied van snelheid;
- experimenteert met inzet van innovatieve handavingsmiddelen op de Brabantse wegen;
- voert samen met RWS, provincie en gemeenten de landelijke communicatiestrategie uit, waarbij zij aansluit bij de landelijke kalender;

---

<sup>10</sup> Bureau Dijksterhuis en Van Baaren heeft reeds vele Brabantse Dijksterhuis projecten getoetst. Hun rapporten zijn op dit moment ons uitgangspunt.

- werkt samen met de partners aan verbeterde ontsluiting en analyse van verkeersveiligheidsdata.

Politie: basisteams

- maakt verkeersveiligheid in de lokale driehoeken bespreekbaar;
- stelt samen met partners een communicatiestrategie op over de uitkomsten van handhavingsinzetten.

Centrale Verwerking Openbaar Ministerie en Openbaar Ministerie (lokaal parket)

- (CV)OM experimenteert met inzet van innovatieve handhavingsmiddelen op de Brabantse wegen.
- (CV)OM werkt samen met de partners aan verbeterde ontsluiting en analyse van verkeersveiligheidsdata.
- OM bepaalt samen met de politie (basisteams) de prioritering in de uitvoering van de handhavingsplannen.
- CVOM bepaalt samen met de politie (team verkeer) de prioritering in de uitvoering van de handhavingsplannen.
- CVOM verwerkt beroepen tegen verkeersboetes en monitort op dit vlak.
- CVOM legt de connectie met landelijke ontwikkelingen op het gebied van verkeershandhaving.

## **Hoofdstuk 4: Proces BVVP 2020-2024**

*2019*

In het najaar van 2019 stellen de partners het BVVP 2020-2024 vast in het bestuurlijk kernteam en op de regionale ontwikkeldagen. RWS, politie en OM stellen het BVVP binnen hun organisaties vast. Partners stellen eind 2019 ook hun eigen uitvoeringsplannen voor 2020 vast. Deze plannen passen zoveel mogelijk al binnen de kaders van het BVVP 2020-2024, waarbij 2020 een overgangsjaar is. Begin 2020 vindt een feestelijke ondertekening van het BVVP 2020-2024 plaats met alle partners.

*2020-2023*

In de periode 2020-2023 stellen de partners jaarlijks in oktober hun uitvoeringsplannen voor het daaropvolgende jaar vast. De samenhang van de afzonderlijke uitvoeringsplannen wordt jaarlijks voor de zomer met elkaar afgestemd in het ambtelijk en bestuurlijk kernteam. Het Brabantbrede uitvoeringsplan wordt in het najaar vastgesteld in het bestuurlijk kernteam.

*2023*

In 2023 voeren de partners een evaluatie uit naar het BVVP 2020-2024. Gezamenlijk stellen zij een nieuw BVVP 2024-2028 op en allen stellen dit vast.

## Bijlage 1: begrippenlijst

AVG	Algemene verordening gegevensbescherming
B5-gemeente	's-Hertogenbosch, Breda, Eindhoven, Helmond en Tilburg
BOB	De persoon die geen alcohol drinkt als hij nog moet rijden; landelijke campagne gericht op alcoholgebruik in het verkeer
BRON-data	Bestand geregistreerde ongevallen in Nederland
BVVP	Brabants verkeersveiligheidsplan
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek
CROW	Kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid
CVOM	Centrale verwerking Openbaar Ministerie
CJIB	Centraal justitieel incassobureau
EU	Europese Unie
GGA	Gebiedsgerichte aanpak
KING	Kwaliteitsinstituut Nederlandse Gemeenten
Ministerie I&W	Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat
MBO	Middelbaar Beroepsonderwijs
MONO	Landelijke campagne voor afleiding in het verkeer
NOVI	Nationale Omgevingsvisie
OM	Openbaar Ministerie
RWS	Rijkswaterstaat
SEH	Spoedeisende hulp
SMART-afspraken	Specifiek, meetbaar, aanvaardbaar, realistisch, en tijdgebonden afspraken
SPI	Safety Performance Indicator (meetbare variabelen die een verband leggen tussen het ontstaan van een ongeval en risicofactoren in het verkeer)
SPV	Strategisch Plan Verkeersveiligheid
SWOV	Stichting wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid
V85-waarde	Geeft de snelheid aan die 85% van de geregistreerde voertuigen maximaal rijdt. De overige 15% van de voertuigen rijdt sneller dan de aangegeven waarde.

## **Bijlage 2: De Brabantse aanpak van thema's en de risicomaat**

Omdat het ongevallenbeeld in Nederland steeds meer versnipperd raakt, bieden de traditionele ongevallenanalyses te weinig aangrijpingspunten voor ons verkeersveiligheidsbeleid. In het landelijke SPV2030 staat daarom de proactieve, risicogestuurde aanpak centraal. In Hoofdstuk 2 lichten we toe dat we ons Brabantse beleid voor 2020-2024, in lijn met het SPV2030, ook baseren op een risicogestuurde aanpak. Dit doen we in aanvulling op de traditionele ongevallenanalyses, bestaande onderzoeken en lokale kennis van de partners, die ook belangrijke inzichten verschaffen. Door deze combinatie van methoden krijgen we de aandachtspunten voor de aanpak van verkeersveiligheid steeds scherper in beeld.

De risicogestuurde aanpak is nog volop in ontwikkeling. In het SPV staat de periode tot 2025 in het teken van doorontwikkeling van de risico-gestuurde aanpak. In Brabant zetten we daar de komende periode fors op in. De invoering van de nieuwe privacywet (algemene verordening gegevensbescherming (AVG)) heeft een negatief effect op de beschikbaarheid/het detailniveau van verkeersveiligheidsdata. Het toegankelijk maken van data is opgenomen in het uitvoeringsprogramma van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Wij trekken hierin samen op met het ministerie. Voor nu hebben we in Brabant voor een pragmatische aanpak gekozen en zijn we uitgegaan van beschikbare data. Voor alle gemeenten, regio's, de B5 en de provincie hebben wij in 2019 risico's in kaart gebracht, onder andere aan de hand van de verkeersveiligheidspiramide (RHDHV, 2019) en de risicomaat (Hastig, 2019). Deze lichten wij hieronder kort toe. We gaan ervan uit dat er de komende jaren voor de risico-inventarisaties steeds meer gegevens beschikbaar komen. Op basis hiervan zullen we de aanpak verder ontwikkelen.

### Wat is risicogestuurd werken?

Risicogestuurd werken is een proactieve aanpak om ongevallen te voorkomen, door de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem aan te pakken. We gebruiken risico in de betekenis van 'mate van gevaar in het verkeer'. De kern van risicogestuurd werken is het inventariseren van factoren die een sterke causale relatie vertonen met verkeersonveiligheid<sup>11</sup>. In het SPV wordt gesproken van safety performance indicatoren. Dit zijn meetbare variabelen die een verband leggen tussen het ontstaan van ongevallen en risicofactoren in het verkeer, zoals snelheid, alcohol, afleiding, of de inrichting van de weg of het fietspad. Deze safety performance indicatoren worden landelijk uitgewerkt.

Belangrijk is dat alle Brabantse partners in 2018 met elkaar hebben afgesproken dat zij dezelfde data gebruiken met betrekking tot ongevallen, snelheden en intensiteiten. Deze data zijn opgenomen in het verkeersveiligheidskompas<sup>12</sup>, dat door alle partners te raadplegen is. De komende jaren wordt ingezet op het verkrijgen van meer eenduidige data en de ontsluiting daarvan. Door te werken vanuit eenzelfde dataset, kunnen vergelijkingen tussen gemeenten en regio's worden gemaakt, die voorheen niet mogelijk waren. Dit faciliteert de risicogestuurde aanpak enorm.

### Brabantse verkeersveiligheidspiramides

Voor elke Brabantse gemeente zijn op basis van gegevens (van o.a. CBS, KING, CJIB, overzichten subsidies, Fietsersbond, info gemeenten) risico's beschreven. Op basis van de gemeentelijke risico's zijn regionale risico's bepaald (ook voor B5 Brabantstad) en vervolgens Brabantbrede risico's. De risico's vormen de input voor de thema's in dit BVVP en de gemeentelijke, regionale en Brabantbrede verkeersveiligheidsplannen. VeiligheidNL brengt risico's van fietsers en automobilisten in beeld die niet uit de BRON-data komen en daarom nog niet in de piramides zijn opgenomen. De cijfers zullen t.z.t. ook in de piramides worden opgenomen. De risicomaat is in de piramides verwerkt.

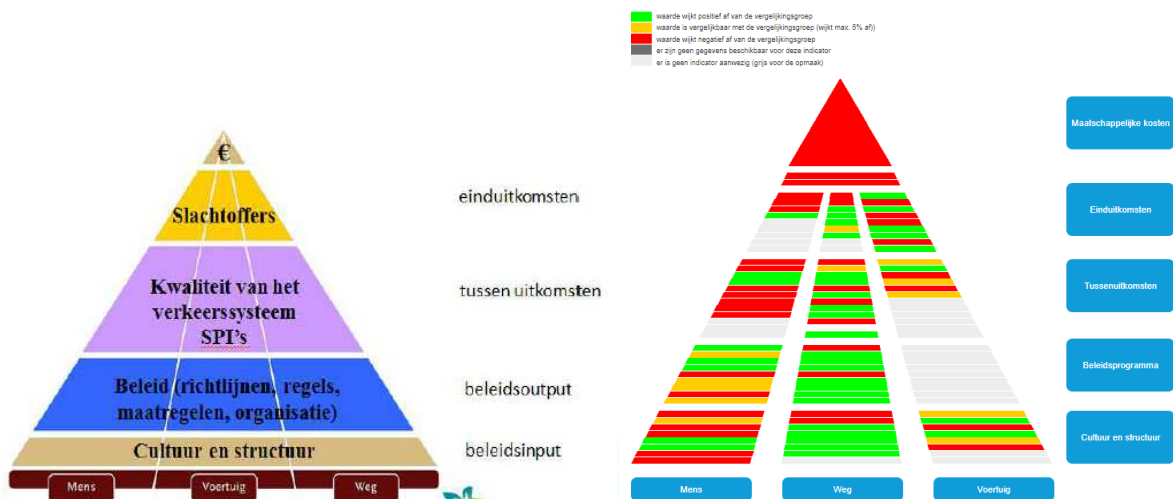
<sup>11</sup> Ministerie van I&W, 2018: Menukaart risicogestuurde verkeersveiligheid.

<sup>12</sup> Hastig, 2019

Hieronder volgt een korte toelichting op de verkeersveiligheidspiramides (zie figuur 2). De eerste piramide laat zien hoe de piramide is opgebouwd. De tweede piramide geeft een beeld van de uitkomsten als bijvoorbeeld een gemeente vergeleken wordt met een andere gemeente of het provinciale gemiddelde.

De piramide geeft handvatten om de resultaten van de verschillende niveaus met elkaar in verband te brengen. Bijvoorbeeld: als er in de betreffende gemeente veel senioren zijn (cijfer staat in beleidsinput) en er ook veel ongevallen bij senioren plaatsvinden (bij de einduitkomsten) dan kijk je naar de inzet voor senioren bij de maatregelen (beleidsoutput). Als blijkt dat daar weinig in wordt geïnvesteerd, kunnen partners zich afvragen of daarin verandering moet worden gebracht.

De piramides zijn bedoeld om te laten verwonderen en aan het denken te zetten over het te voeren beleid. Rood betekent niet "slecht" en groen betekent niet "goed". De kleuren geven aan hoe (bijvoorbeeld) een gemeente zich verhoudt tot de gekozen vergelijkgroep. Soms is er een hele goede reden waarom een gemeente op een balkje rood scoort. Bijvoorbeeld: weinig verkeerseducatie voor jongeren kan verklaard worden door de relatief weinig jongere inwoners in een gemeente. De piramides hebben dus geen waardeoordeel in zich. Het blijft van belang om op basis van de resultaten verbanden te leggen. Voor dit BVVP hebben alle Brabantse gemeenten, regio's, de B5 en de provincie factsheets tot hun beschikking, waarin op basis van de uitgangspunten uit het SPV2030 een eerste analyse is gedaan van de uitkomsten van de afzonderlijke piramides<sup>13</sup>.



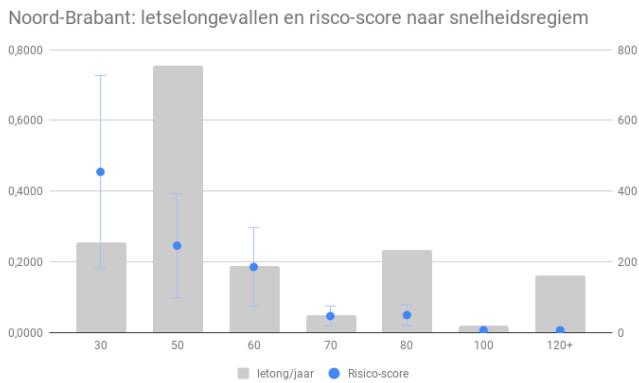
Figuur 2: Weergave van de piramidestructuur die is gebruikt voor de risico-inventarisatie.

### De risicomaat

Om het risico meetbaar te maken is een risicomaat ontwikkeld (Hastig, 2018). De risicomaat drukt de kans uit dat je op een bepaalde weg een letselongeval krijgt (letselongevallen t.o.v. voertuigkilometers). Daarom is bij het bepalen van de risicomaat van de Brabantse wegen een onderscheid gemaakt tussen wegen met verschillende snelheidsregimes: 30, 50, 60, 70, 80, 100, 120/130 km per uur. De risicomaat is terugrekenen tot op wijkniveau. In de onderstaande tabel<sup>14</sup> is de risicomaat voor Brabant per snelheidsregime weergegeven met blauwe bolletjes. Hoe hoger de risicomaat, hoe groter de kans op een letselongeval.

<sup>13</sup> RHDHV, 2019

<sup>14</sup>Hastig, 2019



Uit bovenstaande tabel blijkt dat de kans dat je een letselongeval krijgt voor heel Brabant in 30 km-zones groter is dan op wegen met andere snelheidsregimes. De grijze kolommen geven het absolute aantal letselongevallen per snelheidsregime weer. Ook op 50 en 60 km wegen zijn de risico's nog hoog, maar lang niet zo hoog als op de 30 km wegen. Op 80 km-wegen gebeuren wel letselongevallen, maar vanwege het grote gebruik (de vele gereden kilometers) zijn de risico's laag. Hetzelfde geldt voor snelwegen, waar de absolute aantallen letselongevallen aanzienlijk lager zijn dan op de 80 km-wegen.

Omdat de letselongevallen verspreid over Brabant plaatsvinden, bieden de ongevalsgegevens (absolute aantallen) maar beperkt aanknopingspunten voor kosteneffectieve infrastructurele interventies. Door de risicomaat terug te rekenen naar snelheidsregimes en naar wijkniveau zijn wegbeheerders in staat om de wijken met het grootste risico aan te wijzen. Door vervolgens in die wijk in te zoomen op inrichting, functie en gebruik van de wegen, ontstaat inzicht in de vraag op welke wegen wegbeheerders het meeste rendement kunnen behalen uit hun investeringen.

De risicomaat drukt de *kans* op een ongeval uit. Door de risicomaat terug te rekenen naar snelheidsregimes en zelfs naar wijkniveau zijn wegbeheerders in staat om de wijken met het grootste risico aan te wijzen. Door vervolgens in die wijk in te zoomen op inrichting, functie en gebruik van de wegen, ontstaat inzicht in de vraag op welke wegen wegbeheerders het meeste rendement kunnen behalen uit hun investeringen.

Ter toelichting volgen hier enkele voorbeelden hoe de risicomaat door wegbeheerders kan worden gebruikt:

- Een doorgaande provinciale of rijksweg wordt vaak gezien als een belangrijke factor van invloed voor de verkeersonveiligheid in een gemeente. Door de risicomaat op de bijbehorende snelheidsregimes te vergelijken ontstaat een beeld of de betreffende typen wegen daadwerkelijk een hoger risico hebben dan in andere delen van Brabant. Als dat zo is, kunnen gemeenten met die informatie het gesprek aangaan met provincie of rijk over de situatie binnen de gemeente.
- In 30 km-gebieden laat de risicomaat de grootste verschillen zien. De variëteit van inrichtingen, maar ook van het gebruik van 30 km-gebieden, vertaalt zich in grotere verschillen van de risicomaat. Met name in drukke gebieden, zoals de binnensteden van grotere gemeenten, lijken vorm, functie en gebruik bijna altijd in balans. Dit past bij de aanbeveling van het SWOV om vooral aan de slag te gaan op drukke wegen binnen steden, omdat daar veel te winnen valt. Met behulp van het verkeersveiligheidskompas kunnen gemeenten voor de 30 km-gebieden een goed

beeld krijgen van het snelheidsgedrag in een bepaalde wijk. In aanvulling op de risicomaat van die wijk, levert dit interessante inzichten op, die gebruikt kunnen worden voor de prioritering van maatregelen.

- Bij 50 km-wegen speelt de fietsinfrastructuur vrijwel zeker een rol bij de hoogte van de risicomaat. Er zijn duidelijke verschillen tussen wijken met optimale fietsvoorzieningen en wijken waar de fietser gebruik moet maken van de rijbaan met een zeer beperkte fietsvoorziening. Door de inrichting van de wijken met een hogere risicomaat voor 50 km-wegen te vergelijken met beter scorende wijken in de eigen gemeente (of in een gemeente van vergelijkbare omvang) ontstaat een beeld van de kwaliteit van de fietsvoorzieningen. In aanvulling hierop kan het kan met het huidige verkeersveiligheidskompas een beeld te verkregen worden van het snelheidsgedrag op de 50 km-wegen. Dit levert interessante inzichten op, die gebruikt kunnen worden voor de prioritering van maatregelen.

### **Bijlage 3 Toelichting op overlegstructuur**

Het bestuurlijk kernteam verkeersveiligheid is als volgt samengesteld: gedeputeerde, per regio een wethouder, vertegenwoordigers van politie, (CV)OM en Rijkswaterstaat.

De agendering is gericht op de drie pijlers van verkeersveiligheid: gedrag, infra en handhaving.

De deelnemers dragen het BVVP uit en zijn pleitbezorger voor verkeersveiligheid. Monitoring en/of aansturing op beleidsdoelen in relatie tot uitgevoerde projecten in de provincie maakt onderdeel uit van de agenda.

Het ambtelijk kernteam verkeersveiligheid bestaat uit een ambtelijke vertegenwoordiging van gemeenten (per regio), provincie, politie, (CV)OM en Rijkswaterstaat. Het ambtelijk overleg verzorgt de inhoudelijke voorbereiding van het bestuurlijk kernteam.

Op regionaal niveau worden in de portefeuillehoudersoverleggen (bestaande uit alle wethouders van de betreffende regio, RWS en politie) (Poho's) afspraken gemaakt over de uit te voeren projecten infra en gedrag. In de Poho's is ook politie vertegenwoordigd en worden er beperkt afspraken over handhaving gemaakt. Beleidsafstemming over verkeersveiligheid is een van de thema's binnen het brede mobiliteitsoverleg.

De regionale poho's worden ambtelijk voorbereid (GebiedsGerichteAanpak-overleg). Ook daar is verkeersveiligheid een van de onderwerpen binnen het brede overleg. Regionaal worden uitvoeringsplannen gemaakt, die ook als onderlegger kunnen dienen om subsidie aan te vragen bij de provincie.

BrabantStad is het samenwerkingsverband bestaande uit de 5 grote steden in Brabant en de provincie. In de werkgroepen van de BrabantStad is verkeersveiligheid een onderwerp. Er wordt voor 2 jaar een Taskforce verkeersveiligheid opgericht, om verkeersveiligheid voldoende aandacht te geven. Vanuit BrabantStad is er input in het ambtelijk en bestuurlijk kernteam.

Afstemming over Handhaving vindt vooral operationeel plaats tussen politie en OM. Vervolgens brengen politie en OM hun punten in, in het ambtelijk en bestuurlijk kernteam en in de regionale overleggen. Er is ook bilateraal contact tussen politie en gemeenten om prioriteiten op gebied van handhaving te bespreken.

Lokaal vindt overleg plaats tussen de mobiliteitswethouder en de burgemeester, zodat de burgemeester de aandachtspunten voor verkeersveiligheid kan meenemen in de lokale driehoeksoverleggen. In deze driehoeksoverleggen sluiten de basisteams van politie, soms ook Team Verkeer en het OM aan en worden afspraken gemaakt over de politie-inzet in betreffende gemeente.



## Bijlage 4: van thema tot uitvoering

# AMBITIE: NUL VERKEERSSLACHTOFFERS IN BRABANT.

DOELSTELLING 2020-2024: JAARLIJKS VERMINDERING VAN VERKEERSSLACHTOFFERS

### THEMA'S DIE WE AANPAKKEN

**1. VERKEERSDEELNEMERS:  
FIETTERS, BESTUURDERS PERSONENAUTO'S EN BEROEPSVERVOERDERS**

**2. MENSELIJKE GEDRAGINGEN:  
AFLEIDING, SNELHEID, ALCOHOL EN DRUGS, NORMVERVAGING**

**3. INFRASTRUCTUUR**

# 1. THEMA'S DIE WE AANPAKKEN

## VERKEERSDEELNEMERS: FIETTERS, BESTUURDERS PERSONENAUTO'S EN BEROEPSVERVOERDERS

### EFFECTINDICATOREN

- Jaarlijkse vermindering van het aantal verkeersslachtoffers op de fiets in Brabant.
- Jaarlijkse vermindering van het aantal automobilisten en beroepschauffeurs in Brabant dat een ongeval veroorzaakt

MAATREGELEN	PRESTATIEINDICATOREN	MONITORING	WIE VOERT HET UIT
Data	Jaarlijkse verbetering van (de ontsluiting en analyse van) data met betrekking tot de acht Brabantbrede thema's t.b.v. verkeersveiligheidsbeleid.	<p>Jaarlijkse verzameling van alle beschikbare data en jaarlijks vergelijk van data met voorgaande jaren en communicatie daarover richting regio's/gemeenten.</p> <p>Jaarlijkse check op vulling 'dashboard PNB' en 'piramide PNB'.</p> <p>Data omtrent de Brabantbrede thema's is beschikbaar en wordt gebruikt in nieuw beleid/ jaarprogramma's.</p>	RWS, provincie (regie), gemeenten, politie, OM
Aansluiten bij landelijk onderzoek en Safety performance indicatoren	Meedoen aan minimaal 1 pilotproject in Provincie Noord-Brabant n.a.v. landelijk onderzoek.		Allen (provincie regie)
Educatie	Jaarlijkse toename van het aantal leerlingen dat we bereiken met verkeerseducatie (BVL & Totally Traffic en TT-projects) op basis-, voortgezet en middelbaar beroepsonderwijs.	BVL-monitoringssysteem voor deelnemersaantallen aan educatie activiteiten door alle scholen.	Provincie (jongeren), gemeenten (alle leeftijdsgroepen en politie (incidenteel)
Communicatie-aanpak richting burgers (afleiding, snelheid, alcohol en drugs, normvervaging en zichtbaarheid etc.)	<p>In 2e kwartaal 2020 hebben we een brede communicatiestrategie richting burgers ontwikkeld en in het 3e kwartaal zijn we gestart met de implementatie;</p> <p>Jaarlijkse stijging van het aantal Brabanders dat we bereiken met onze communicatiestrategie.</p>	<p>Lancering communicatiestrategie in 2e kwartaal, start implementatie in 3e kwartaal.</p> <p>Bereik meten aan de hand van exacte activiteiten in communicatiestrategie dus monitoring krijgt plek in strategie.</p>	RWS, provincie (regie), gemeenten, politie

# 1. THEMA'S DIE WE AANPAKKEN

## VERKEERSDEELNEMERS: FIETSERS, BESTUURDERS PERSONENAUTO'S EN BEROEPSVERVOERDERS

### EFFECTINDICATOREN

- Jaarlijkse vermindering van het aantal verkeersslachtoffers op de fiets in Brabant.
- Jaarlijkse vermindering van het aantal automobilisten en beroepschauffeurs in Brabant dat een ongeval veroorzaakt

MAATREGELEN	PRESTATIEINDICATOREN	MONITORING	WIE VOERT HET UIT
Projecten gericht op rij- en fietsvaardigheid, afleiding, snelheid, alcohol en drugs, normvervaging, zichtbaarheid, afleiding	Jaarlijks inzicht in de uitgevoerde projecten, die gericht zijn op de acht Brabantbrede thema's.	Resultaten meten a.d.h.v. handhavingscampagnes politie (o.a. meetnetten).	Gemeenten, politie (incidenteel)
Stimuleren helmgebruik op fiets en voorkomen spaakbeknelling	We hebben tenminste één experiment uitgevoerd dat is gericht op helmgebruik op de fiets.  We hebben tenminste één experiment uitgevoerd dat is gericht op helmgebruik op het voorkomen van spaakbeknelling.	Uitvoering van het experiment gericht op helmgebruik.  Uitvoering van het experiment gericht op spaakbeknelling.  Monitoring resultaten van de experimenten, bijv. door meetnetten helmgebruik.	Provincie (regie), gemeenten, politie, nog onderzoeken
Werkgeversbenadering	In 2020 is verkeersveiligheid een onderdeel van de werkgeversbenadering. In 2020 is een brede aanpak ontwikkeld voor de beroepsvervoerders en in 2021 zijn we gestart met de implementatie van de maatregelen.	Verkeersveiligheid is onderdeel van de werkgeversaanpak. Nadruk ligt op beroepsvervoerders. Implementatie aanpak gestart in 2021.  Monitoring van de aanpak krijgt plek in aanpak zelf.	RWS, provincie (regie), gemeenten, politie, OM
Infrastructurele maatregelen (met aandacht voor schoolroutes/ schoolomgeving)	Zie bij thema Infrastructuur.		Zie bij thema Infrastructuur
Handhaving	Politie definieert prestatie-indicatoren voor handhaving die zijn gericht op de acht thema's.	Monitoring door politie.	Politie, OM

## 2. THEMA'S DIE WE AANPAKKEN

### MENSELIJKE GEDRAGINGEN: AFLEIDING, SNELHEID, ALCOHOL EN DRUGS, NORMVERVAGING

#### EFFECTINDICATOREN

- Jaarlijks stijgt de aandacht op de weg en op de rijtaak
- Jaarlijks daalt het aantal mensen dat op spoedeisende hulp terecht komt door een verkeersongeval veroorzaakt door afleiding
- Jaarlijks vermindering van het aantal wegen in Brabant waarop te hard wordt gereden
- Jaarlijks daalt het aantal mensen dat op de spoedeisende hulp terecht komt door een verkeersongeval veroorzaakt door snelheid
- Jaarlijkse vermindering van het aantal mensen in Brabant dat aan het verkeer deelneemt onder invloed van alcohol en drugs
- Jaarlijks daalt het aantal mensen dat op de spoedeisende hulp terecht komt door een verkeersongeval veroorzaakt door alcohol of drugs
- Jaarlijks vermindering van het aantal mensen in Brabant dat asociaal gedrag vertoont in het verkeer

MAATREGELEN	PRESTATIEINDICATOREN	MONITORING	WIE VOERT HET UIT
Data	Jaarlijkse verbetering van (de ontsluiting en analyse van) data met betrekking tot de acht Brabantbrede thema's t.b.v. verkeersveiligheidsbeleid.	<p>Jaarlijkse verzameling van alle beschikbare data en jaarlijks vergelijk van data met voorgaande jaren en communicatie daarover richting regio's/gemeenten.</p> <p>Jaarlijkse check op vulling 'dashboard PNB' en 'piramide PNB'</p> <p>Data omtrent de Brabantbrede thema's is beschikbaar en wordt gebruikt in nieuw beleid/ jaarprogramma's</p>	RWS, provincie, gemeenten, politie, OM
Educatie	Jaarlijkse toename van het aantal leerlingen dat we bereiken met verkeerseducatie (BVL & Totally Traffic en IT-projects) op basis-, voortgezet en middelbaar beroepsonderwijs.	BVL-monitoringssysteem voor deelnemersaantallen aan educatie activiteiten door alle scholen.	Provincie (regie), gemeenten (uitvoering)



## 2. THEMA'S DIE WE AANPAKKEN

### MENSELIJKE GEDRAGINGEN: AFLEIDING, SNELHEID, ALCOHOL EN DRUGS, NORMVERVAGING

#### EFFECTINDICATOREN

- Jaarlijks stijgt de aandacht op de weg en op de rijtaak
- Jaarlijks daalt het aantal mensen dat op spoedeisende hulp terecht komt door een verkeersongeval veroorzaakt door afleiding
- Jaarlijks vermindering van het aantal wegen in Brabant waarop te hard wordt gereden
- Jaarlijks daalt het aantal mensen dat op de spoedeisende hulp terecht komt door een verkeersongeval veroorzaakt door snelheid
- Jaarlijkse vermindering van het aantal mensen in Brabant dat aan het verkeer deelneemt onder invloed van alcohol en drugs
- Jaarlijks daalt het aantal mensen dat op de spoedeisende hulp terecht komt door een verkeersongeval veroorzaakt door alcohol of drugs
- Jaarlijks vermindering van het aantal mensen in Brabant dat asociaal gedrag vertoont in het verkeer

MAATREGELEN	PRESTATIEINDICATOREN	MONITORING	WIE VOERT HET UIT
Projecten (snelheid, alcohol en drugs, afleiding, normvervaging)	Jaarlijks inzicht in de uitgevoerde projecten, die gericht zijn op de acht Brabantbrede thema's.	Resultaten meten a.d.h.v. handhavingscampagnes politie (o.a. meetnetten).	Gemeenten, politie (incidenteel)
Communicatie-strategie (snelheid, alcohol en drugs, afleiding, normvervaging)	In 2e kwartaal 2020 hebben we een brede communicatiestrategie richting burgers ontwikkeld en in het 3e kwartaal zijn we gestart met de implementatie; Jaarlijkse stijging van het aantal Brabanders dat we bereiken met onze communicatiestrategie.	Lancering communicatiestrategie in 2e kwartaal, start implementatie in 3e kwartaal.  Bereik meten aan de hand van exacte activiteiten in communicatiestrategie dus monitoring krijgt plek in strategie.	Gemeenten, provincie (regie), RWS, politie
Onderzoek naar deelname in werkgeversbenadering en technologische innovaties.	In 2020 is verkeersveiligheid een onderdeel van de werkgeversbenadering.  In 2020 is een brede aanpak ontwikkeld voor de beroepsvervoerders en in 2021 zijn we gestart met de implementatie van de maatregelen	Verkeersveiligheid is onderdeel van de werkgeversaanpak. Nadruk ligt op beroepsvervoerders. Implementatie aanpak gestart in 2021.  Monitoring van de aanpak krijgt plek in aanpak zelf.	Allen
Handhaving op gedragsrisico's	Politie definieert prestatie-indicatoren voor handhaving die zijn gericht op de acht thema's.	Monitoring door politie.	Politie en OM

### 3. THEMA'S DIE WE AANPAKKEN

#### INFRASTRUCTUUR

##### EFFECTINDICATOREN

- Jaarlijkse afname van aandachtswegen in Brabant waarvan functie, vormgeving en gebruik niet in balans zijn
- Jaarlijkse afname van aandacht-fietspaden in Brabant waarvan functie, vormgeving en gebruik niet in balans zijn

MAATREGELEN	PRESTATIEINDICATOREN	MONITORING	WIE VOERT HET UIT
Onderzoek functie, gebruik en vormgeving (aandachts)wegen + aanpak	<p>Alle wegbeheerders hebben een onderzoek uitgevoerd naar functie, vormgeving en gebruik van hun (aandachts)wegen en een plan gemaakt om deze wegen veiliger te maken in de periode 2020-2024 en verder. Tevens zijn alle wegbeheerders gestart met de implementatie.</p> <p>Het aantal aandachtswegen in Brabant waarvan functie, vormgeving en gebruik niet in balans zijn daalt jaarlijks.</p>	Onderzoek is op uniforme wijze uitgevoerd door alle wegbeheerders in 2021, aansturing door provincie. Plan voor periode tot 2024, delen met elkaar. Alle wegbeheerders rapporteren voortgang aanpak aandachtswegen.	Provincie, gemeenten, RWS
Onderzoek functie, gebruik en vormgeving (aandachts)fietspaden + aanpak	<p>Alle wegbeheerders hebben een onderzoek uitgevoerd naar functie, vormgeving en gebruik van hun fietspaden en een plan gemaakt om deze fietspaden veiliger te maken in de periode 2020-2024 en verder. Tevens zijn alle wegbeheerders gestart met de implementatie</p> <p>Het aantal aandacht-fietspaden in Brabant waarvan functie, vormgeving en gebruik niet in balans zijn daalt jaarlijks</p>	Onderzoek is op uniforme wijze uitgevoerd door alle wegbeheerders in 2021, aansturing door provincie. Resultaten delen met elkaar en opnemen in dashboard. Plan voor periode tot 2024, delen met elkaar. Onderzoek herhalen elke 4 jaar, op basis van resultaten daling c.q. stijging in kaart brengen.	Provincie, gemeenten
Integreren verkeersveilige infrastructuur in beleid voor ruimtelijke ordening en leefbaarheid	Stijging van het aantal keren dat verkeersveiligheid in RO-beleid (Omgevingsvisie) + uitvoeringsprogramma is opgenomen.	0-meting op basis van vigerende structuurvisies Jaarlijkse check Omgevingsvisies gemeenten.	Provincie, gemeenten