BRABANT GAAT VOOR NUL VERKEERS SLACHTOFFERS

BRABANTS VERKEERSVEILIGHEIDS PLAN 2020-2024

op hoofdlijnen





BRABANTS VERKEERSVEILIGHEIDS PLAN 2020-2024

VOORWOORD 04

INLEIDING 06

AMBITIE 08

UITGANGSPUNTEN 16

VERNIEUWING IN DE BRABANTSE AANPAK 24

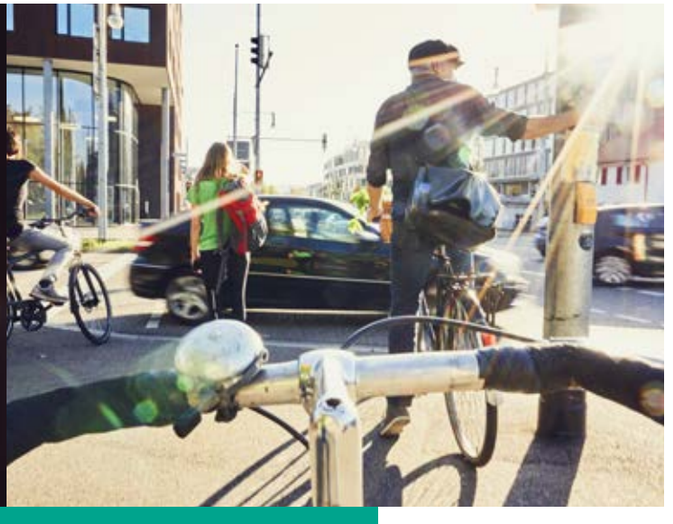
VAN THEMA TOT UITVOERING 30

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 Verkeers-veiligheidsplan 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 zijn. 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 verkeersslachtoffers!

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

BRABANTSE AMBASSADEURS VERKEERSVEILIGHEID



Ambassadeur Zuid-Oost Brabant
Theo Martens



Ambassadeur Hart van Brabant
Mario Jacobs



Ambassadeur West-Brabant
Rene Lazeroms

Ambassadeur West-Brabant
Patrick Kok



Ambassadeur Noordoost Brabant
Jeu Verstraaten



Ambassadeur Noordoost Brabant
Joop van Orsouw



Ambassadeur CVOM
Jeroen van Leeuwen



Ambassadeur RWS
Frank Berends



Ambassadeur Politie West-Brabant
Arie de Graaff



Ambassadeur Politie Oost-Brabant
Geert-jan van Gestel



Ambassadeur provincie Noord-Brabant
Christophe van der Maat

INLEIDING

VERKEERSVEILIGHEID: DE URGENTIE IS HOOG

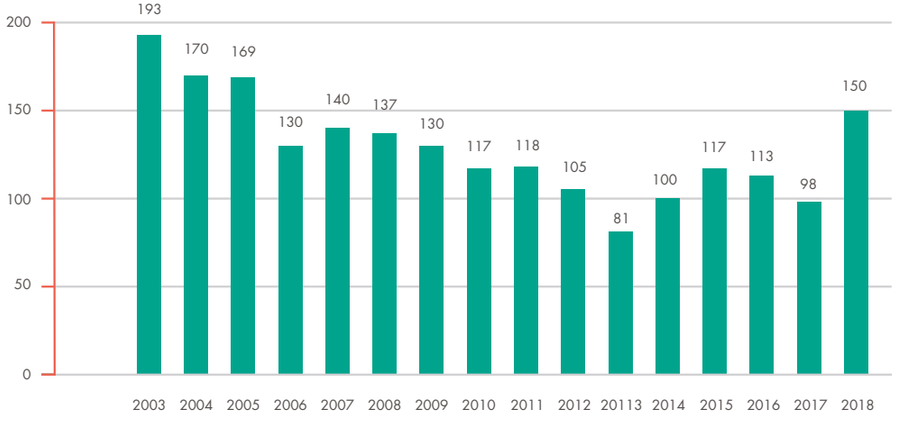
Aandacht voor verkeersveiligheid is hard nodig. Dat wijzen de cijfers uit. Ondanks alle inspanningen stagneert de daling van het aantal verkeersdoden in Nederland. En het aantal gewonden in het verkeer blijft toenemen in Nederland.

In 2018 vielen er in Nederland 678 doden in het verkeer, het hoogste aantal sinds 2010.

In Brabant vielen vorig jaar 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. De maatschappelijke kosten van verkeersonveiligheid zijn daarmee hoger dan die van opstoppingen en milieu. Verkeersveiligheid verdient daarom meer en blijvende aandacht.

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

HOOFDSTUK 1

DE BRABANTSE AMBITIE, THEMA'S EN EFFECTINDICATOREN

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 snorfietsers, voetgangers, landbouwverkeer). Deze lokale, stedelijke of regionale thema's worden uitgewerkt in lokale/B5-/regionale plannen.



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. Hiernaast hebben we gebruikgemaakt van ongevallenanalyses, 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 als 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.

Hierna 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. 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 gestimuleerd, dan moet het wel veilig zijn!



Aandeel fietsers bij verkeersslachtoffers
Uit onderzoek 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%) 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.

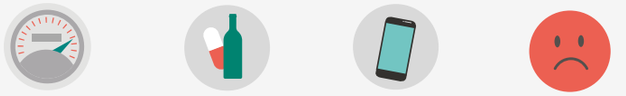


Effectindicator:
Jaarlijkse vermindering van het aantal verkeersslachtoffers op de fiets in Brabant.



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 asociaal gedrag in het verkeer.





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 Brabant tussen 2014-2018 zat een jongere (18-24 jaar) achter het stuur.

Senioren zijn ook een aandachtgroep, 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.

BEROEPSVERVOERDERS

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 beroepsvervoerders 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.



19% van de fietsslachtoffers op de spoedeisende hulp gaf aan dat enige vorm van afleiding (mede) een rol had gespeeld bij het ontstaan van het ongeval.



Van automobilisten op de spoedeisende hulp:
■ **14% gaf aan dat ze waren afgeleid** en
■ **11% gaf aan dat hun lichamelijke toestand (waaronder vermoeidheid) leidde tot het ongeval.**



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.

TE HARD RIJDEN

Snelheid is in het SPV 2030 aangemerkt als een landelijke ‘safety performace 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 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*per wegvak is. Een hoge V85 hoeft niet altijd een probleem te zijn. Snelheidsgegevens moeten beschouwd worden in samenhang met vorm, functie en gebruik van de weg. Drukte en complexiteit van het verkeer bepalen namelijk mede hoe groot het risico bij een te hoge snelheid is. In het landelijke SPV wordt gestreefd naar veilige en geloofwaardige snelheidslimieten.



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 een te hoge snelheid.

*Geeft de snelheid aan die 85% van de geregistreerde voertuigen maximaal rijdt. De overige 15% van de voertuigen rijdt sneller dan de aangegeven waarde.

ALCOHOL EN DRUGS

Alcohol en drugs zijn ook landelijke ‘safety performace 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.



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 zebrapaden, 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 te maken gebruiken we de risicomaat. De risicomaat drukt de kans uit dat je op een bepaalde weg een letselongeval krijgt (letselongevallen in relatie tot voertuigkilometers). Letselongevallen vinden verspreid over Brabant plaats. Daarom bieden de ongevalsgegevens (absolute aantallen) maar beperkte 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 de grootste problemen aan te wijzen. 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 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 aandachtsfietspaden 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 aandachtsfietspaden in Brabant waarvan functie, vormgeving en gebruik niet in balans zijn.



JOUW GEDACHTEN

Deze plaats is gereserveerd voor jou. Heb je tijdens het lezen van dit plan ideeën of actiepunten bedacht rondom verkeersveiligheid? Schrijf ze dan hier op.



TO DO

- ☐
- ☐
- ☐
- ☐
- ☐
- ☐
- ☐
- ☐
- ☐
- ☐
- ☐
- ☐
- ☐
- ☐
- ☐
- ☐
- ☐
- ☐
- ☐
- ☐
- ☐

HOOFDSTUK 2

ZO DOEN WE DAT IN BRABANT: ONZE ZEVEN UITGANGSPUNTEN

We hebben de ambitie om in Brabant te komen tot NUL verkeersslachtoffers. Hoe we hieraan werken en aan welke uitgangspunten we ons gezamenlijk committeren, beschrijven we in dit hoofdstuk.



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 mensgerichte aanpak is hiervan een afgeleide (publieke taak). De politie heeft verkeershandhaving als wettelijke taak. Deze drie elementen van verkeersveiligheid, infrastructuur, gedrag en handhaving, bezien wij in samenhang.

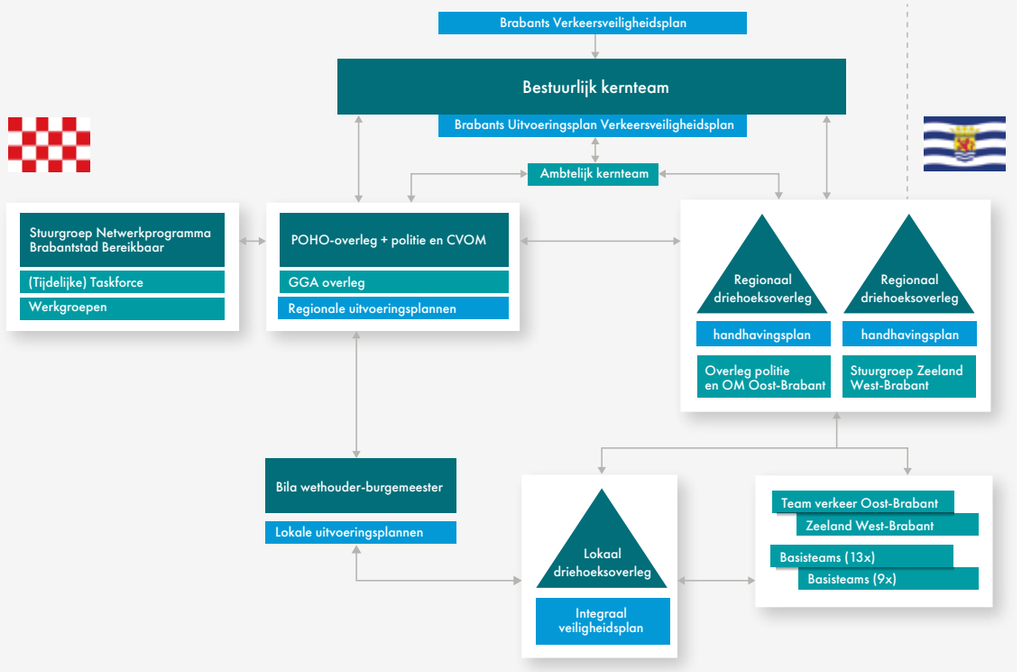
2.

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. 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.

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 werken we uit op welke manier we dit gaan doen.

OVERLEGSTRUCTUREN VERKEERSVEILIGHEID NOORD-BRABANT



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.

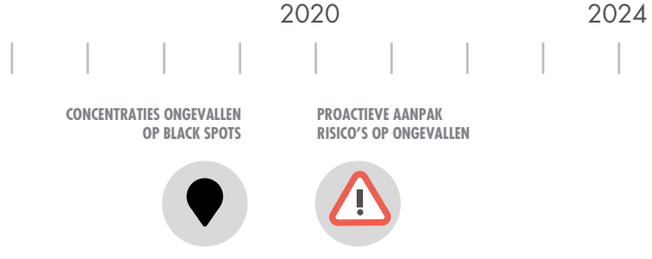
We stemmen de beleidscycli van de verkeersveiligheidspartners nog beter op elkaar af. Handhaving is nog geen vanzelfsprekend onderdeel van de plannen en projecten van wegbeheerders. Daarom bespreken we de handhavingsplannen voortaan in de regionale en provinciale overleggen. Ook zetten we ons in om verkeersveiligheid 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.

NIEUWE FOCUS



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. De 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.

5.

WE WERKEN MET EENSLUIDENDE VERKEERS-VEILIGHEIDSDATA

Eensluidende 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 eensluidende data de komende jaren door 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 uitvoeringspartners 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.

JOUW GEDACHTEN

Deze plaats is gereserveerd voor jou. Heb je tijdens het lezen van dit plan ideeën of actiepunten bedacht rondom verkeersveiligheid? Schrijf ze dan hier op.



TO DO

- ☐
- ☐
- ☐
- ☐
- ☐
- ☐
- ☐
- ☐
- ☐
- ☐
- ☐
- ☐
- ☐
- ☐
- ☐
- ☐
- ☐
- ☐
- ☐
- ☐
- ☐

HOOFDSTUK 3

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 VERKEERS-ONGEVALLENDATA

Ongevallenconcentraties, zogeheten black spots, zijn de afgelopen jaren door succesvolle maatregelen sterk afgenomen. Ongevallen vinden verspreid over het wegennet plaats. Daarom vormt ons verkeersveiligheidsbeleid 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.

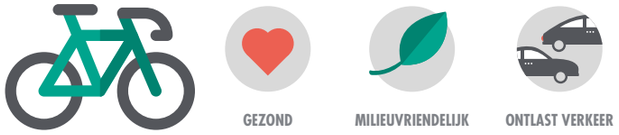
AANPAK INFRASTRUCTUUR

Verkeersveiligheid speelt een belangrijke rol bij de 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 WIL FIETSEN STIMULEREN WE GEVEN DAAROM EXTRA AANDACHT AAN FIETSVERKEERSVEILIGHEID



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.

NORMVERVAGING VORMT GROEIEND RISICO



Een ander onderwerp dat de komende tijd onze aandacht krijgt, is normvervaging of asociaal gedrag 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 hen mee te denken over maatregelen en betrekken hen bij de uitvoering. Bovendien zetten we de werkgeversbenadering van het Brabant Mobiliteitsnetwerk 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' maakten we in 2016-2020 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.

BRABANT GAAT VOOR NUL VERKEERS SLACHTOFFERS

JOUW GEDACHTEN

Deze plaats is gereserveerd voor jou. Heb je tijdens het lezen van dit plan ideeën of actiepunten bedacht rondom verkeersveiligheid? Schrijf ze dan hier op.



TO DO

- ☐
- ☐
- ☐
- ☐
- ☐
- ☐
- ☐
- ☐
- ☐
- ☐
- ☐
- ☐
- ☐
- ☐
- ☐
- ☐
- ☐
- ☐
- ☐
- ☐

1. 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	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.	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.	Provincie (jongeren) Gemeenten (alle leeftijden) en politie (incidenteel)
Communicatie-aanpak richting burgers (afleiding, snelheid, alcohol en drugs en normvervaging etc.)	In het 2e kwartaal van 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.	RWS, provincie (regie), gemeenten, politie
Projecten gericht op rij- en fietsvaardigheid, afleiding, snelheid, alcohol en drugs, normvervaging, afleiding	Jaarlijks inzicht in de uitgevoerde projecten, die gericht zijn op de acht Brabantbrede thema's.	Gemeenten, politie (incidenteel)
Stimuleren helmgebruik op de 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.	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.	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.	Politie, OM

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

MAATREGELEN	PRESTATIEINDICATOREN	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.	RWS, provincie (regie), gemeenten, politie, OM
Educatie	Jaarlijkse toename van het aantal leerlingen dat we bereiken met verkeerseducatie (BVL & Totally Traffic en TT-projects) op basis-, voortgezet en middelbaar beroepsonderwijs.	Provincie (regie), gemeenten (uitvoering)
Projecten (snelheid, alcohol en drugs, afleiding, normvervaging)	Jaarlijks inzicht in de uitgevoerde projecten, die gericht zijn op de acht Brabantbrede thema's.	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.	Gemeenten, provincie (regie), RWS, politie
Onderzoek naar deelname in werk-geversbenadering 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	Allen
Handhaving op gedragsrisico's	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	Allen

3. INFRASTRUCTUUR

EFFECTINDICATOREN		
	Jaarlijkse afname van aandachtwegen 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	WIE VOERT HET UIT
Onderzoek functie, gebruik en vormgeving (aandachts)wegen + aanpak	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. Het aantal aandachtswegen in Brabant waarvan functie, vormgeving en gebruik niet in balans zijn daalt jaarlijks.	Provincie, gemeenten, RWS
Onderzoek functie, gebruik en vormgeving (aandachts)fietspaden + aanpak	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 Het aantal aandacht-fietspaden in Brabant waarvan functie, vormgeving en gebruik niet in balans zijn daalt jaarlijks	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.	Provincie, gemeenten



BRABANTS VERKEERSVEILIGHEIDS PLAN 2020-2024

op hoofdlijnen

BRABANT GAAT VOOR NUL VERKEERS SLACHTOFFERS

