



BRABANTS VERKEERSVEILIGHEIDSPAN 2024-2027

Deel 1: Leidende principes

**BRABANT
GAAT VOOR
NUL
VERKEERS
SLACHTOFFERS**

HET BRABANTS VERKEERSVEILIGHEIDSPLAN 2024-2027 IN **EEN** OOGOPSLAG

Brabant gaat voor **NUL** verkeersslachtoffers

Ieder slachtoffer is er één teveel. Daarom blijft onze ambitie Brabant gaat voor NUL verkeersslachtoffers. Om dit te bereiken streven de Brabantse verkeersveiligheidspartners, Rijkswaterstaat, provincie, gemeenten, Openbaar Ministerie en politie, naar tenminste een halvering van het aantal verkeersslachtoffers in 2030 ten opzichte van 2019. De prognoses zijn confronterend. Daarom brengen we vernieuwing in onze aanpak en houden we vast aan wat werkt.

ONZE AMBITIE

BRABANT
GAAT VOOR
NUL
VERKEERS
SLACHTOFFERS

Principe 1:

We doen het **SAMEN**

We kunnen het alleen met de inspanningen van alle Brabanders bij elkaar. Van de professional tot de verkeersdeelnemer. Van de bestuurder tot de uitvoerder. Ieders actie telt.

ONZE LEIDENDE PRINCIPES

Principe 2:

We **DOEN** het samen

Om meer impact te maken is het nodig om stevig in te zetten op:

- Versterken van gezamenlijke uitvoeringskracht
- Prioriteit voor gedrag
- Concrete uitvoeringsafspraken

ONDERDELEN VAN ONZE AANPAK

1 Basis op orde

A) Continueren huidige inspanning

- Governance
- Risicogestuurde aanpak gericht op 3 pijlers: gedrag, infrastructuur en handhaving

(B) Doorontwikkeling van onze aanpak

- Gedragsaanpak
- Risicogestuurd- en data-gedreven werken
- Integraliteit van de aanpak op de drie pijlers

2 Inbedding verkeersveiligheid in brede maatschappelijke (mobiliteits-)opgaven

Verkeersveiligheid staat niet op zichzelf. Wij werken aan stevige koppelingen met andere domeinen die verkeersveiligheid raken. Want het is in ieders belang dat deze opgaven (verkeers)veilig uitgevoerd worden.

- Mobiliteitstransitie
- Ruimtelijke ontwikkelingen
- Gezondheid en sociaal domein
- Technologische ontwikkelingen en innovaties

3 Onze focusgebieden

Om het groeiende aantal verkeersslachtoffers te verminderen is focus nodig op de risico's waar de meeste winst te behalen is:



Fietzers



Afleiding



Oneervaren verkeersdeelnemers

**BRABANT
GAAT VOOR NUL
VERKEERSSLACHTOFFERS**

EEN VERKEERSVEILIG BRABANT

Als verkeersveiligheidspartners willen wij, Rijkswaterstaat, provincie, gemeenten, Openbaar Ministerie en politie, dat iedereen in Noord-Brabant veilig is en zich veilig voelt in het verkeer. Wij willen een provincie zijn waar inwoners en bezoekers zich veilig in de openbare ruimte kunnen bewegen. Waar kinderen zelfstandig met de fiets naar school kunnen en waar meer gespeeld wordt in de openbare ruimte. Een provincie waar ouderen geen drempel ervaren om deel te nemen aan het verkeer en veilig de straat kunnen oversteken. Waar bewuste, vriendelijke en ontspannen verkeersdeelnemers naar elkaar omkijken in het verkeer. Een provincie waar iedereen het vertrouwen heeft dat er geen schade wordt toegebracht. Want ieder slachtoffer is er één teveel. Een provincie met NUL verkeersslachtoffers, dat wil toch iedereen!

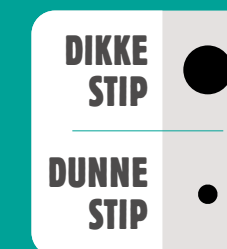
IEDER SLACHTOFFER IS ER **EEN** TEVEEL

Omdat iederslachtoffer* er één teveel is, blijft onze ambitie: Brabant gaat voor NUL verkeersslachtoffers. Deze ambitie komt overeen met de landelijke ambitie uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 Veilig van deur tot deur ([SPV 2030](#)), opgesteld door het Rijk, provincies, gemeenten, vervoerregio's en maatschappelijke partners. Het Brabantse plan voor 2024-2027 sluit aan bij de uitgangspunten van dit landelijke SPV 2030.

Naast onze ambitie nemen wij, in overeenstemming met Europees en landelijk beleid, het jaar 2030 als ijkpunt en streven we naar tenminste een halvering van het aantal verkeersslachtoffers ten opzichte van het jaar 2019 (SWOV, 2022).

* We hanteren de [landelijke definitie](#) van verkeersslachtoffer. Hieronder wordt een slachtoffer verstaan dat als gevolg van een verkeersongeval op de openbare weg is overleden of ten minste matig letsel heeft opgelopen (Mais2). Als er sprake is van onwel wording en zelfdoding is er geen sprake van een verkeersslachtoffer.

VERKEERSSLACHTOFFERS IN BRABANT



DODELIJKE SLACHTOFFERS SLACHTOFFERS MET LETSEL

Dit zijn niet van alle ongevallen de exacte locaties.

In 2021 waren er 15.400 slachtoffers. Landelijk is er sprake van een stijgende trend.

In 2022 waren er 141 dodelijke slachtoffers.

DE URGENTIE
IS **HOOOG**

DE BREDE IMPACT VAN VERKEERSVEILIGHEID

Het aantal verkeersdoden en -gewonden stijgt

Decennia lang was er sprake van een dalende trend van het aantal (dodelijke) verkeersslachtoffers. Maar sinds de afgelopen 10 a 15 jaar zien we, ondanks alle inspanningen, helaas een toename van het aantal (dodelijke) verkeersslachtoffers in Brabant. Sterker nog: de afgelopen jaren heeft Brabant het hoogste aantal verkeersdoden van Nederland. In 2022 vielen hier 141 dodelijke slachtoffers. Dit betekent dat 1 op de 5 verkeersdoden in onze provincie viel. Dit zijn mensen die nooit meer thuis komen.

Ook het aantal verkeersgewonden neemt al langere tijd gestaag toe. In Brabant betreft het ongeveer 42 verkeersslachtoffers per dag (ca. 15.000 per jaar) die op de Spoedeisende Hulp terecht komen. Van deze 15.000 zijn er 3.500 ziekenhuisopnamen (VeiligheidNL, 2021). Het werkelijke aantal ligt door onder-registratie nog hoger. Onder deze verkeersslachtoffers bevinden zich veel kwetsbare groepen, zoals kinderen en ouderen, evenals voetgangers en fietsers.

Veel persoonlijk leed en hoge maatschappelijke kosten

Verkeersveiligheid, of het gebrek er aan, heeft ernstige gevolgen voor betrokkenen. Onveiligheid leidt tot veel persoonlijk leed. Denk aan gezondheidsproblemen, revalidatie en verloren arbeidsjaren. Ook heeft verkeersonveiligheid grote impact op familieleden, collega's en vrienden, die hun dierbare moeten missen. De maatschappelijke kosten zijn bovendien groot; schade aan voertuigen, medische kosten, productieverlies en filekosten. Schattingen gaan uit van ruim €27 miljard* per jaar in heel Nederland, vergelijkbaar met 3,3% van het bruto binnenlands product. Dit is beduidend hoger dan andere maatschappelijke kosten door verkeer, zoals files (€ 3,5 tot € 4,6 miljard) en milieuschade (€ 7,3 miljard).

* Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, 2020

Onveiligheid heeft impact op de sociale cohesie en het algemeen welzijn

Verkeersveiligheid heeft ook minder goed meetbare gevolgen. Zo kan verkeersonveiligheid er toe leiden dat mensen angstig en onzeker worden in het verkeer of zelfs niet meer de straat op durven. Dit heeft bijvoorbeeld flinke gevolgen voor ouderen, maar ook voor kinderen. Ouders maken keuzes om kinderen niet meer te laten lopen of fietsen in de openbare ruimte. Kinderen wordt daarmee de kans ontnomen om al vroeg verkeersvaardig te worden. Voor iedereen die hiermee te maken heeft, heeft het gevolgen voor het sociale leven, het vermogen om in het eigen levensonderhoud te voorzien of zelfstandig te zijn. Daarmee is verkeersveiligheid ook een belangrijke randvoorwaarde voor ons welzijn en hoe we mee kunnen doen in de maatschappij.





EEN CONFRONTERENDE VOORUITBLIK

Ontwikkelingen die verkeersveiligheid raken

Huidige maatschappelijke en technologische ontwikkelingen bieden vele mogelijkheden om de verkeersveiligheid te verbeteren, maar zorgen ook voor nieuwe uitdagingen. Zo stijgt het aantal en het soort kwetsbare verkeersdeelnemers door onder andere de bevolkingsgroei, de vergrijzing, de mobiliteitstransitie en verstedelijking. Ook de groeiende populariteit van de zwaardere en snellere Light Electric Vehicles (LEV) heeft hier invloed op. Evenals de toenemende afleiding door de smartphone en technische mogelijkheden in voertuigen. Tot slot zorgt de vergrijzing voor een toenemend aantal ouderen en dus een groeiende groep kwetsbare verkeersdeelnemers.

Verkeersslachtoffers stijgen volgens het SWOV

De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) heeft in opdracht van het Rijk een verkeersveiligheidsprognose uitgevoerd. De voorspelling is dat het aantal verkeersdoden een lichte daling zal laten zien, waarna het in de periode tot 2040 gelijk zal blijven aan het landelijk niveau van ongeveer 500 verkeersdoden per jaar. Het aantal ernstig verkeersgewonden zal volgens het SWOV tot 2040 toenemen. Er wordt vooral een grote toename verwacht - zelfs bijna een verdubbeling - van het aantal verkeersslachtoffers onder gebruikers van scootmobiel en fietsers. Vooral fietsongevallen zonder betrokkenheid van een motorvoertuig vallen daarbij op. Daarnaast wordt een toename verwacht van bestuurders van gemotoriseerde tweewielers en er wordt zelfs meer dan een verdubbeling verwacht van het aantal verkeersslachtoffers in de leeftijdscategorie van 65+. Het SWOV verwacht dat dit uiteindelijk zal leiden tot een toename van maar liefst 50% aan maatschappelijke kosten.

HET BRABANTS VERKEERSVEILIGHEIDSPAN

2024-2027

WERKEN AAN EEN VERKEERSVEILIG BRABANT MET HET BVVP 2024-2027

Als verkeersveiligheidspartners voelen wij de verantwoordelijkheid om toe te werken naar een verkeersveilig Brabant. Verkeersveiligheid is een gezamenlijke verantwoordelijkheid en daarom pakken we het gezamenlijk aan. Dit vraagt om een lange adem en blijvende aandacht. Met het Brabants verkeersveiligheidsplan geven wij, als Brabantse verkeersveiligheidspartners, voor de periode 2024-2027 richting aan een verkeersveilig Brabant. 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. Want de urgentie is hoog.

Het plan neemt de aanbevelingen uit de evaluatie van het BVVP 2020-2024 als basis. Wij committeren ons aan dit plan voor de periode van 2024-2027. Het BVVP 2024-2027 bestaat uit twee delen. In deel I stellen we de uitgangspunten (leidende principes) vast, die samen met de verkeersveiligheidspartners zijn opgesteld. De leidende principes vormen de opmaat voor deel II, het uitvoeringsprogramma met concrete afspraken en activiteiten. Het uitvoeringsprogramma gaat verder dan het vorige BVVP, en heeft tot doel het commitment en de sturende werking van het BVVP te vergroten.

1. De leidende principes

Voorliggend document betreft deel I: de leidende principes. De leidende principes geven onze ambities en doelen weer, geven richting én beschrijven de focus die de verkeersveiligheidspartners in Noord-Brabant aanbrengen voor de periode van 2024-2027.

2. Het uitvoeringsprogramma

Op basis van de leidende principes wordt een uitvoeringsprogramma opgesteld. In dit programma maken de verkeersveiligheidspartners concrete resultaat- en werkafspraken (inclusief verantwoordelijkheden en inbreng) die de komende jaren nodig zijn om invulling te geven aan de leidende principes. Het uitvoeringsprogramma zal in het voorjaar 2024 voor bestuurlijke besluitvorming worden aangeboden.



LEIDENDE PRINCIPES VOOR DE BRABANTSE VERKEERSVEILIGHEIDSAANPAK



WE DOEN HET SAMEN

Toewerken naar een verkeersveilig Brabant voor iedereen

We werken al jaren met veel inzet en passie aan het verkeersveilig maken van onze provincie. Met dit BVVP willen wij het tij keren. En dat wordt niet makkelijk: ruimtelijke opgaven en (bijbehorende) mobiliteitsontwikkelingen doen zich in hoog tempo voor, de problematiek wordt complexer en de capaciteit en financiën van de individuele verkeersveiligheidspartners staan onder druk. Met het BVVP willen wij ervoor zorgen dat onze inzet op de juiste plek terecht komt.

Het is nodig om het nog meer SAMEN te DOEN. Dit betekent allereerst dat verkeersveiligheidspartners en maatschappelijke partners de ambitie van NUL verkeersslachtoffers nooit alleen kunnen waarmaken: we willen verkeersveiligheid samen vanuit de brede opgaven aanpakken, vanuit ieders eigen verantwoordelijkheid. Daarom is ons eerste leidende principe:

Principe 1: We doen het **SAMEN**

Om meer impact te maken is het bovendien nodig om meer focus aan te brengen en stevig in te zetten op het 'doen'. Dit betekent samen uitvoering geven aan de risico factoren waar de meeste winst te behalen is. Alleen met gezamenlijke, heldere en concrete acties kunnen we het tij keren. We geven helderheid over ieders rol en bijdrage. Daarom is ons tweede leidende principe:

Principe 2: We **DOEN** het samen

Op de navolgende pagina's lichten we deze principes nader toe.

WE DOEN HET **SAMEN**

Iedereen heeft baat bij een verkeersveilig Brabant. Veiligheid wordt steevast genoemd bij de zaken die inwoners van Nederland van waarde vinden. Verkeersveiligheid raakt iedereen, direct of indirect, en is dan ook een belangrijk onderdeel van onze brede welvaart. De impact van verkeersveiligheid is breed en daarmee complex: het gaat over de inrichting van de openbare ruimte, over vervoersmiddelen, en vooral ook over de mensen die daar gebruik van maken. Iedereen heeft daarin zijn eigen rol en verantwoordelijkheid. Alleen met de inspanningen van al deze krachten bij elkaar, kunnen wij stappen zetten naar een verkeersveiliger provincie.



Verkeersveiligheidsprofessionals

Iedere dag werken er honderden professionals om onze infrastructuur en vervoersmiddelen veilig te maken, en verkeersdeelnemers te helpen zodat zij veilig aan het verkeer kunnen deelnemen (veilig verkeersgedrag). In de eerste plaats ligt hier een verantwoordelijkheid bij de verkeersveiligheidspartners; Rijkswaterstaat, Brabantse gemeenten, politie, Openbaar Ministerie en provincie. Maar ook maatschappelijke organisaties, zoals VVN, TeamAlert, de fietsersbond en ANWB dragen bij. Iedere organisatie zal, naar eigen vermogen, stappen zetten richting een verkeersveilig Brabant.



Van bestuurder tot uitvoering

Alle niveaus zijn nodig om Brabant echt verkeersveilig te maken. We hebben bestuurders nodig voor het maken van de juiste afwegingen, het management voor het organiseren van de benodigde capaciteit en beleidsmedewerkers om verkeersveilig beleid op te stellen. Daarnaast zijn er voorlichters en campagnevoerders nodig om verkeersveiligheid blijvend onder de aandacht te brengen en zullen projectleiders en uitvoerders ervoor moeten zorgen dat de openbare ruimte daadwerkelijk veilig, conform het beleid, wordt ingericht.



Andere opgaven

Verkeersveiligheid staat niet op zichzelf. Andere opgaven kunnen grote impact hebben op de veiligheid in het verkeer. Om echt stappen te zetten, is het nodig om de koppeling te zoeken met deze opgaven. Wij zien in ieder geval kansen om de koppeling te versterken met de ruimtelijke ontwikkelingen en verstedelijking, de mobiliteitstransitie, technologische ontwikkelingen en innovaties, gezondheid en sociaal domein.



Alle verkeersdeelnemers

Veilig verkeer is niet alleen een zaak van professionals. Iedereen heeft een eigen verantwoordelijkheid in het verkeer. Van jong tot oud, van fietser tot automobilist. Het eigen gedrag bepaalt in belangrijke mate hoe veilig het verkeer is. 'Brabant gaat voor NUL verkeersslachtoffers. Jouw actie telt' is een campagne die de burger centraal stelt. Hierin worden Brabanders gemotiveerd zelf in actie te komen voor een veilige deelname aan het verkeer.



WE DOEN HET SAMEN

Versterken van gezamenlijke uitvoeringskracht

In de afgelopen jaren is er veel aandacht geweest voor het versterken van de denkkraft met bijvoorbeeld het uitvoeren van onderzoeken en de inzet van het expertteam. Om echt verschil te maken, is het noodzakelijk om in de komende jaren stevig in te zetten op gezamenlijke uitvoeringskracht (het 'doen'). Als verkeersveiligheidspartners willen wij de krachten bundelen vanuit individuele en gedeelde verantwoordelijkheden, voortbouwend op wat we de afgelopen jaren al gedaan hebben. Dit betekent dat verkeersveiligheidspartners ook samen organiseren en samen bijdragen.

We geven prioriteit aan gedrag

Ongeveer 90-95% van de ongevallen is het gevolg van onveilig verkeersgedrag, al dan niet bewust. Met dit BVVP geven we daarom prioriteit aan het gedrag van verkeersdeelnemers. We gaan gezamenlijk, risicogestuurd en efficiënt gedragsmaatregelen en -activiteiten ontwikkelen en uitvoeren.

We maken het concreet

We maken in deel II – het uitvoeringsprogramma - heldere (werk)afspraken en benoemen concreet alle projecten en activiteiten die we gezamenlijk inzetten voor een verkeersveilig Brabant. We maken gezamenlijk afspraken over organisatie, capaciteit, financiën, monitoring en communicatie.



ONZE AANPAK



ONZE AANPAK

Op basis van de leidende principes (deel I) stellen wij in het voorjaar van 2024 een uitvoeringsprogramma (deel II) op. In het uitvoeringsprogramma maken wij concrete afspraken over gezamenlijke projecten, rollen en ieders inbreng. Dit gaat verder dan het vorige BVVP. We beogen hiermee de sturende werking van het BVVP te vergroten. In het uitvoeringsprogramma worden de volgende onderdelen nader uitgewerkt.

1. Basis op orde

- Continueren huidige inspanningen
 - Governance
 - Risicogestuurde aanpak gericht op de 3 pijlers: gedrag, infrastructuur en handhaving
- Doorontwikkeling van:
 - Gedragsaanpak
 - Risicogestuurd en datagedreven werken
 - Integraliteit van de aanpak op de 3 pijlers

2. Inbedding verkeersveiligheid in brede maatschappelijke (mobiliteits)opgaven

- Mobiliteitstransitie
- Ruimtelijke ontwikkelingen
- Gezondheid en sociaal domein
- Technologische ontwikkelingen en innovatie

3. Onze focusgebieden

- Fietzers
- Afleiding
- Onervaren verkeersdeelnemers

Op de navolgende pagina's volgt een beknopte toelichting op de drie onderdelen van het uitvoeringsprogramma.

1A. BASIS OP ORDE: CONTINUEREN HUIDIGE INSPANNING

Er wordt met veel inzet en passie gewerkt aan het verkeersveilig maken van Brabant. In de afgelopen jaren zijn er belangrijke stappen gezet en willen wij deze succesvolle elementen uit onze aanpak continueren. Hieronder geven wij een overzicht van de aspecten die wij willen continueren.

Governance

De huidige governance (samenwerking) zetten wij voort. Het ambtelijk- en bestuurlijk kernteam verkeersveiligheid vormt de basis om met elkaar in gesprek te gaan over de verkeersveiligheidsontwikkelingen, onze gezamenlijke aanpak (interventies en maatregelen) en om de integraliteit van deze aanpak te waarborgen.

Aanpak gericht op 3 pijlers: gedrag, infrastructuur en handhaving

1. Gedrag

Vanuit Brabant gaat voor NUL verkeersslachtoffers en de specifieke campagne 'Jouw actie telt' vindt reeds veel educatie, communicatie en voorlichting plaats gericht op het verbeteren van verkeersgedrag. Ook staat er met het Brabants Verkeersveiligheidslabel en Totally Traffic (TT) een sterke aanpak gericht op educatie in het primair en voortgezet onderwijs. TT projects voorziet in educatie op het middelbaar beroepsonderwijs. De landelijke ontwikkelingen die zijn gericht op gedragsverandering blijven wij volgen. Tevens blijven we aansluiten bij de landelijke campagnekalender, waar de campagnes MONO en BOB onderdeel van zijn. Alle verkeersveiligheidspartners hebben hierin een eigen rol en verantwoordelijkheid. Tot slot blijven we aansluiten op bestaande netwerken, zoals het Brabants Mobiliteitsnetwerk (BMN) en SmartwayZ.NL.

2. Infrastructuur

Vanuit hun wettelijke taken en bevoegdheden werken de Brabantse wegbeheerders aan een veilige inrichting van de infrastructuur (en eigenlijk: de hele openbare ruimte). Als de infrastructuur herkenbaar en uniform is ingericht, weten verkeersdeelnemers welk verkeersgedrag van hen wordt verwacht, hoe zij moeten handelen en wat zij kunnen verwachten van het overige verkeer. Infrastructuur vormt dan ook een belangrijke basis voor het vertoonde verkeersgedrag. Als de infrastructuur daarnaast vergevingsgezind is ingericht, leidt een eventuele fout mogelijk niet direct tot een (ernstig) verkeersongeval. De (op)komst van andere modaliteiten maakt het extra belangrijk om aandacht te blijven besteden aan veilige infrastructuur.

3. Handhaving

De derde pijler betreft de inzet van gerichte verkeershandoening. Te hard rijden (snelheid), rijden onder invloed van alcohol en/of drugs en afleiding zijn veelvoorkomende oorzaken van (ernstige) verkeersongevallen. Ook asociaal rijgedrag, oftewel normvervalsing, zorgt voor verkeersonveiligheid. De politie en het OM handhaven vanuit hun wettelijke taken en bevoegdheden op dergelijke verkeersovertredingen. Dat doen zij door de inzet van verschillende handhavingstechnieken. Hoe groter de objectieve en subjectieve pakkans, hoe kleiner de kans op (bewuste) verkeersovertredingen. Daarmee levert handhaving een positieve bijdrage aan een verkeersveilig Brabant. Ook de komende jaren blijven we inzetten op bestaande en innovatieve verkeershandoening.



1B. BASIS OP ORDE: DOORONTWIKKELING VAN ONZE AANPAK

Doorontwikkeling gedragsaanpak

Menselijk gedrag speelt een essentiële rol bij (het vergroten van) de verkeersveiligheid. Voor gedrag zijn de verantwoordelijkheden niet wettelijk vastgelegd, waar dit voor infrastructuur en handhaving wel het geval is. Professionalisering van onze gedragsaanpak is nodig. Met de professionalisering zetten wij in op het versterken van educatie, communicatie en voorlichting richting verkeersdeelnemers. Verkeersveiligheidspartners willen dat de initiatieven optimaal effect hebben op de verkeersveiligheid. Hiervoor moeten we goed begrijpen wat mensen beweegt, zodat we systematisch en gezamenlijk onze acties kunnen inzetten. Gedrag is niet iets dat zomaar verandert, maar een zaak van de lange adem. Het is daarom belangrijk om hier blijvend, voor de lange termijn op in te zetten en dit goed met elkaar te organiseren. In het uitvoeringsprogramma werken wij de doorontwikkeling van de gedragsaanpak uit, waar wij onder andere antwoord geven op de volgende vragen:

- Op welke doelgroepen en interventies zetten we wel in, of juist niet?
- Hoe wordt de (gezamenlijke) financiering en capaciteit hiervoor georganiseerd?
- Welke kansen liggen er in de digitalisering van processen?
- Hoe gaan wij onze inzet monitoren?

Doorontwikkeling risicogestuurd en datagedreven werken

Comform het SPV 2030 werken wij in Brabant risicogestuurd en datagedreven. Voor de periode 2024-2027 zetten wij in op de doorontwikkeling en implementatie van de risicogestuurde aanpak. In het vorige BVVP hebben we hier ervaring mee opgedaan, de komende periode zetten we in op de versterking van de risicogestuurde aanpak. Een belangrijke basis voor deze aanpak is de beschikbaarheid van betrouwbare verkeersveiligheidsdata, zodat we op basis van deze data meer impact kunnen maken met onze maatregelen. De afgelopen jaren is gebleken dat het gebrek aan dergelijke data groot is. Daarom maken we in het uitvoeringsprogramma duidelijke afspraken over hoe we de aanpak kunnen professionaliseren, waarbij we inzetten op het verbeteren van het verzamelen, analyseren en ontsluiten van de verkeersveiligheidsdata. Hierin maken we afspraken over wat er minimaal nodig is op het gebied van data, en wie daarbij welke rol en verantwoordelijkheid heeft. Op basis hiervan actualiseren we de risicoanalyses op provinciaal, regionaal én lokaal niveau om thema's en locaties te bepalen.

Integraliteit van de aanpak op de 3 pijlers

We werken volgens de drie pijlers: gedrag, infrastructuur en handhaving. De kracht zit hem in de integraliteit van deze drie pijlers. Daarom zetten wij de komende jaren extra in op het borgen en versterken van de integraliteit van deze pijlers en zoeken we samen naar hoe deze pijlers elkaar kunnen versterken. In het uitvoeringsprogramma worden de afspraken verder uitgewerkt.





2. INBEDDING VERKEERSVEILIGHEID IN BREDE MAATSCHAPPELIJKE (MOBILITEITS)OPGAVEN

Verkeersveiligheid staat niet op zichzelf. Passend bij steeds integraler wordend beleid (in bijvoorbeeld omgevingsvisies) zoeken wij de koppelingen met andere domeinen die verkeersveiligheid raken. In het uitvoeringsprogramma werken wij de handvatten uit om verkeersveiligheid in de komende jaren in te bedden en een plek te geven in de bredere opgaven. Werken vanuit integraliteit is uitdagend maar biedt ook kansen om te innoveren. Ook daar kan verschil gemaakt worden! Doel daarbij is om verkeersveiligheid niet alleen als randvoorwaarde mee te nemen, maar ook aan de voorkant bewust als gespreksonderwerp en resultaatopdracht mee te nemen binnen deze opgaven. Want het is in ieders belang dat deze opgaven (verkeers)veilig uitgevoerd worden. Wij zien voornamelijk koppelingen met de volgende opgaven:

Mobiliteitstransitie

Verkeersveiligheid is een kritische succesfactor voor de mobiliteitstransitie. Hier hoort het creëren van een veilige openbare ruimte (infrastructuur) en het waarborgen van veiligheid voor het toenemende aantal kwetsbare verkeersdeelnemers bij. Ook de toename in deelmobiliteit zorgt voor een stijging van het aantal minder ervaren verkeersdeelnemers (voor specifieke modaliteiten). De inrichting van het totale mobiliteitssysteem en hoe hier gebruik van wordt gemaakt, maakt hier ook onderdeel van uit: waar liggen bijvoorbeeld mogelijkheden om conflicten tussen kwetsbare verkeersdeelnemers en gemotoriseerd verkeer te voorkomen? En hoe zorgen we ervoor dat verkeersdeelnemers (van onder andere deelmobiliteit) veilig gebruik kunnen maken van deze modaliteiten?

Ruimtelijke ontwikkeling en verstedelijking

Ruimtelijke ontwikkelingen hebben impact op verkeersstromen en daarmee ook op de verkeersveiligheid. Zo biedt de verstedelijking (met name inbreiden) door de drukte en toenemende kwetsbare verkeersdeelnemers kansen als de openbare ruimte (en vooral de infrastructuur zelf) direct veilig wordt ingericht, maar brengt het nieuwe risico's met zich mee als dit niet gebeurt.

Gezondheid en sociaal domein

Uiteraard hebben gezondheid en het sociaal domein een belangrijke link met verkeersveiligheid. Door het betrekken van de gezondheidssector kunnen we bijvoorbeeld onze verkeersveiligheidsdata en onze inzichten versterken. En door de krachten te bundelen met het sociaal domein kunnen we ons op specifieke doelgroepen richten.

Technologische ontwikkelingen en innovatie

Zowel 'in-car' als buiten voertuigen zetten de technologische ontwikkelingen en innovaties grote stappen. Dit biedt kansen als deze ontwikkelingen en innovaties gericht zijn op het verbeteren van de verkeersveiligheid. Bijvoorbeeld door de rol van de verkeersdeelnemer te beperken of door foutieve handelingen van de verkeersdeelnemer te corrigeren. Echter, dit kan ook zorgen voor nieuwe afleiding, of onveiligheid bij foutief gebruik. Duidelijke doelstellingen en afspraken zijn nodig over het veilig inzetten van de technologische ontwikkelingen en innovaties.

In het uitvoeringsprogramma zullen we handen en voeten geven aan de samenwerking (vooral op strategisch niveau) met deze andere opgaven. Daarbij wordt de uitbreiding van de governance belangrijk onderdeel van gesprek.





ONZE FOCUSGEBIEDEN

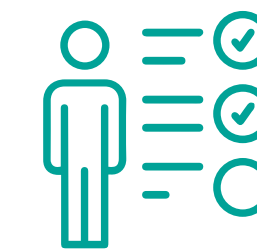
In de komende jaren willen wij een aantal onderwerpen meer focus geven. Voor deze focusgebieden wordt een mix uitgewerkt van concrete afspraken, maatregelen en activiteiten. Het zijn focusgebieden die in heel Brabant spelen. Zoals de evaluatie van het BVVP 2020-2024 aanbeveelt, geven wij meerjarig aandacht aan deze focusgebieden en sluiten wij zoveel mogelijk aan op landelijke thema's. In dit BVVP leggen wij focus op de volgende gebieden:



Fietsers



Afleiding



Onervaren
verkeersdeelnemers

Op de navolgende pagina's volgt een toelichting op de drie focusgebieden.

We gaan met voorliggend BVVP meer focus aanbrengen, maar blijven oog houden voor andere risico's, zoals: bestuurders van personenauto's, beroepsvervoerders, te hard rijden, alcohol en drugs, normvervaging en infrastructuur. Dit doen we doorlopend met onze inzet op verkeershandhaving, met het uitdragen van landelijke campagnes zoals MONO en BOB, met de uitvoering van de verkeerseducatieprogramma's op scholen, en door een koppeling te leggen met de werkgeversaanpak en innovaties van SmartwayZ.NL. Wanneer regionale of lokale risicoanalyses daartoe aanleiding geven, kan de aandacht uiteraard lokaal of regionaal ook nog uitgaan naar andere thema's, zoals schoolzones, landbouwverkeer, nieuwkomers en verkeershufters.

3A. FIETTERS

In Brabant stimuleren wij het gebruik van de fiets en willen wij bijdragen aan een verkeersveilige mobiliteitstransitie. De huidige cijfers over verkeersveiligheid en de fietsers spreken boekdelen. In nevenstaand figuur is te zien dat het merendeel van de verkeersslachtoffers fietser is (oranje gekleurd); 67% van het totale aantal verkeersslachtoffers op de Spoedeisende Hulp (SEH). Niet alleen gemotoriseerd verkeer vormt een risico voor de fiets. Er komen steeds meer verschillende soorten (elektrische) fietsen, waarmee het verschil in massa en snelheid toeneemt en de fietsvoorzieningen steeds drukker worden. Er vinden bovendien opvallend veel eenzijdige fietsongevallen plaats. Blijvende aandacht voor de veiligheid van fietsers is daarom van groot belang. In het bijzonder is binnen deze doelgroep aandacht nodig voor de jongeren en ouderen.

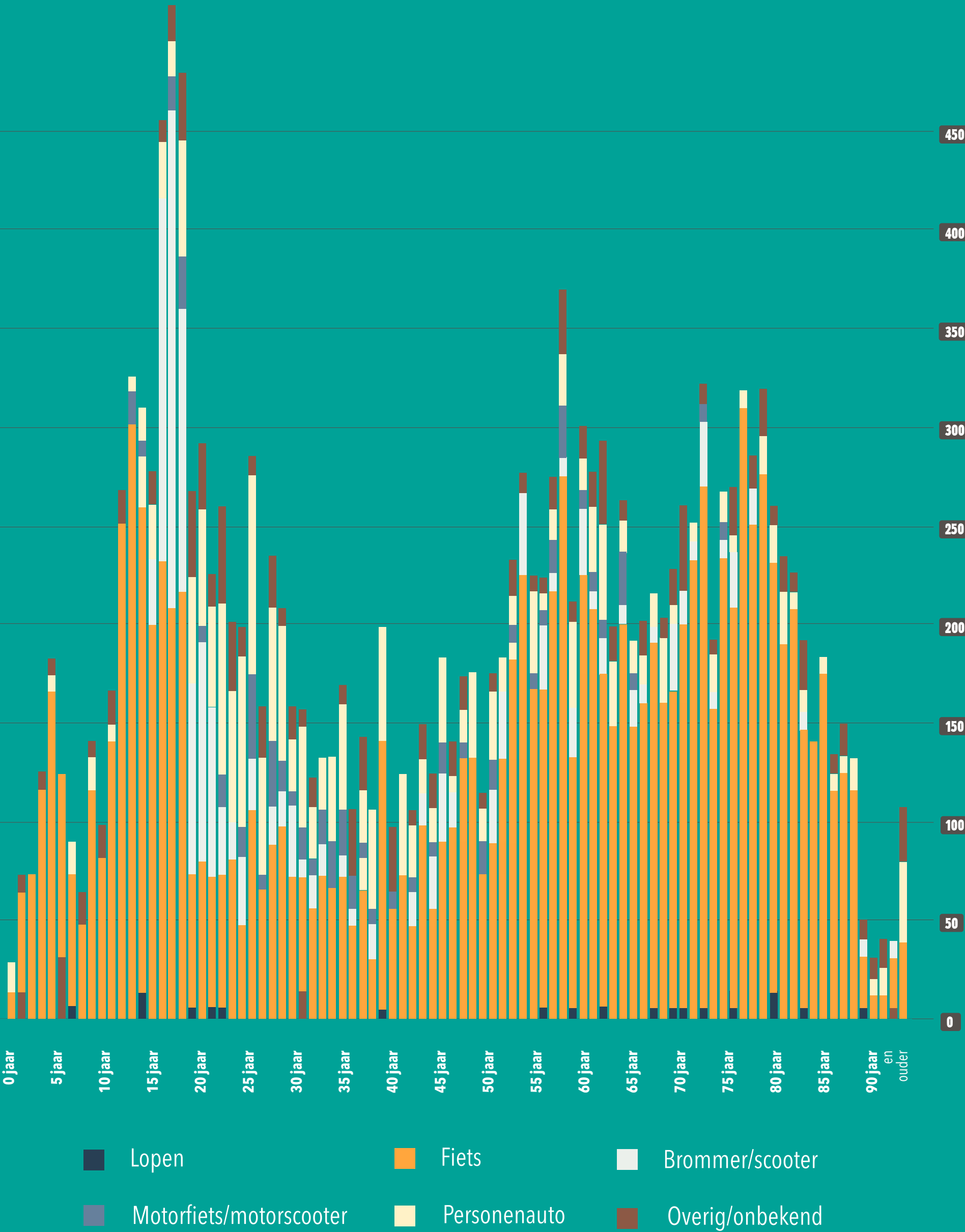
Jongeren vertonen risicogedrag, fietsen veel en gebruiken e-bikes

Jonge fietsers zijn kwetsbaar in het verkeer; ze zijn minder ervaren, kunnen risico's minder goed inschatten en vertonen relatief vaker risicogedrag (in groepen). In het hiernaast weergegeven figuur is te zien dat zij relatief vaak betrokken zijn bij ongevallen. Daarnaast heeft de toename van het gebruik van de e-bike onder jongeren impact. Onderzoek van VeiligheidNL laat een stijging zien van het aantal SEH-bezoeken onder jongeren als gevolg van een ongeval met een elektrische fiets (22% versus 4% in 2016).

Ouderen zijn kwetsbaar, vooral op de e-bike

Ouderen zijn fysiek kwetsbaar en hebben zodoende een hoger risico om (ernstig) gewond te raken als zij betrokken raken bij een ongeval. De grafiek toont dat het overgrote merendeel van de oudere verkeersslachtoffers fietser is. De toename van het gebruik van e-bikes onder ouderen brengt extra risico's met zich mee. We willen graag dat deze doelgroep vitaal, fit en mobiel blijft, zodat ze kunnen blijven participeren in de maatschappij. Inzet op verkeersveiligheid is daarom cruciaal.

VERKEERSSLACHTOFFERS IN BRABANT (VEILIGHEIDNL, 2021)





3B. AFLEIDING

Groeiende afhankelijkheid

Voor een verkeersveilig Brabant is het van belang dat verkeersdeelnemers alert en ontspannen zijn en hun aandacht op de rijtaak (kunnen) richten. Er is een groeiende afhankelijkheid van technologische hulpmiddelen en sociale media. Technologische hulpmiddelen kunnen bijdragen aan een hogere verkeersveiligheid, maar het is verleidelijk is om ook gebruik te maken van functies die niet bedoeld zijn voor in het verkeer, zoals sociale media of whatsapp. Het gevaar van afleiding ligt daarmee steeds op de loer.

Verwachte toename onveiligheid door afleiding

Aan de hand van de cijfers is het moeilijk om de gevolgen van afleiding op de verkeersonveiligheid precies te benoemen. Wel is bekend dat afleiding in Brabant bij tenminste 8.3% van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers een rol heeft gespeeld bij het ongeval. De handhavingspartners zien bovendien een enorme toename in het gebruik van smartphones en andere technische apparaten en hulpmiddelen in het verkeer. Wat ons extra zorgen baart, is dat er in de komende jaren een generatie van jongeren het rijbewijs gaat halen, die van kleins af aan is opgegroeid met de smartphone.

3C. ONERVAREN VERKEERSDEELNEMERS

Verkeersveiligheid is een leven lang leren

Iedere verkeersdeelnemer moet zijn vermogen om veilig deel te nemen aan het verkeer permanent blijven aanscherpen. Het verkeer verandert continu, en dus moeten verkeersdeelnemers mee blijven veranderen. Dit betreft zowel de kennis van wet- en regelgeving als de (cognitieve) vaardigheden om een voertuig veilig te besturen. Je bent nooit te jong om te beginnen met leren over het verkeer en je bent nooit oud genoeg om ermee te stoppen. Veilige verkeersdeelname is een continue leerproces. Met dit BVVP zetten wij daarom in op een leven lang leren.

Jonge onervaren bestuurders

Uit de cijfers komt naar voren dat vooral jonge onervaren bestuurders een risico vormen in het verkeer. Onervarenheid zorgt er in belangrijke mate voor dat deze groep vaker dan gemiddeld betrokken is bij ongevallen. Specifiek hebben wij aandacht voor de volgende leeftijdsgroepen:

- Voortgezet onderwijs 12-15 jaar: Op deze leeftijd gaan scholieren meer fietsen. Zij zijn daarin onervaren, fietsen langere routes naar school en fietsen veel in groepen.
- Beginnende bestuurder 16-24 jaar: In deze groep zitten de onervaren bestuurders. Op deze leeftijd halen jongeren hun scooter- of autorijbewijs. Daarnaast heeft deze groep steeds vaker een e-bike. Deze groep vertoont, zoals gesteld, relatief vaak risicogedrag. Het is belangrijk om extra aandacht te hebben voor bewustwording van de risico's in het verkeer. Ook handhaving speelt hierbij een rol.

Ouderen hebben te maken met nieuwe uitdagingen

Ouderen staan voor nieuwe uitdagingen en hebben blijvende aandacht nodig. Denk aan het omgaan met de e-bike terwijl er sprake is van teruglopende (cognitieve) vaardigheden en toenemende fysieke kwetsbaarheid. De prognoses zijn niet positief: het aantal verkeersslachtoffers onder 65+'ers verdubbelt richting 2040 (SWOV). Kijkend naar de cijfers lijkt de fysieke kwetsbaarheid al te ontstaan rond de leeftijd van 55, maar rond de leeftijd van 65+ neemt ook het risico om verkeersslachtoffer te worden toe.



DOORKIJK DEEL **TWEE**: HET UITVOERINGSPROGRAMMA



ONDERDELEN UITVOERINGSPROGRAMMA

In de komende maanden nemen we de tijd om, op basis van de leidende principes (deel I), het uitvoeringsprogramma (deel II) uit te werken. Dit gaat verder dan het vorige BVVP. Het uitvoeringsprogramma geeft helderheid aan de concrete projecten en activiteiten die in de komende vier jaar gezamenlijk worden uitgevoerd. We zullen in de komende periode gezamenlijk keuzes maken in risicogestuurde, effectieve en uitvoerbare maatregelen en activiteiten, die we oppakken. Wij vinden het daarbij belangrijk dat dit uitvoeringsprogramma de lokale uitvoeringsprogramma's aanvult en versterkt. In het uitvoeringsprogramma zullen de volgende onderdelen nader uitgewerkt worden:

- Rolverdeling en organisatie
- Capaciteit en financiering
- Monitoring en evaluatie
- Communicatie
- Tijdlijn

TOELICHTING OP ONDERDELEN

Rolverdeling en organisatie

In het uitvoeringsprogramma geven we aan wie waarvoor aan de lat staat. We maken heldere afspraken over de rolverdeling en wie voor welke afspraak, maatregel of activiteit verantwoordelijk is. Qua organisatie zal op strategisch en tactisch niveau de huidige organisatie en governance leidend zijn. Voor de uitvoering van maatregelen en activiteiten zal in het uitvoeringsprogramma uitgewerkt worden op welke manier we dit gezamenlijk organiseren. We onderzoeken hierbij de mogelijkheid van een gedeelde dienst voor de ontwikkeling en uitvoering van gedragsgerelateerde activiteiten, waarbij verkeersveiligheidspartners aan kunnen sluiten en bij kunnen dragen. Uiteraard blijft er ook ruimte voor lokale invulling.

Capaciteit en financiering

Gezamenlijke uitvoeringskracht heeft capaciteit en financiering nodig. In het uitvoeringsprogramma maken wij heldere afspraken over hoe we onze inzet samen gaan financieren, en hoe we de benodigde capaciteit daarvoor gezamenlijk organiseren. In het uitvoeringsprogramma maken we concreet hoe co-financiering georganiseerd wordt, o.a. voor de gedragsaanpak met een gedeelde dienst. Voor de focusgebieden geldt: partners kunnen naar eigen behoefte participeren, waarbij ook een bepaalde inbreng hoort. Door onze krachten slim te bundelen kunnen we gezamenlijk gericht en efficiënter inzetten op maatregelen en meer impact maken.

Monitoring en evaluatie

We hebben aandacht voor monitoring conform de aanbevelingen van de evaluatie van het BVVP 2020-2024. We brengen halverwege in beeld wat we bereikt hebben en koppelen dit aan de doelen die gesteld zijn en spreken af wanneer de evaluatiemomenten zijn.

Communicatie

Communicatie heeft een belangrijke rol in het verhogen en behouden van de urgentie op verkeersveiligheid en specifiek op de focusgebieden. Het is belangrijk dat voor iedereen duidelijk is waar we aan werken en op welk moment we dit doen. In het uitvoeringsprogramma werken we concreet uit hoe en wanneer dit wordt gedaan. Ook hebben wij aandacht voor het delen van uitgevoerde projecten ter inspiratie.

Tijdslijn

Onderdeel van het uitvoeringsprogramma is ook een tijdslijn voor de komende vier jaar, waarin de concrete activiteiten in de tijd zijn uitgezet. Deze tijdslijn geeft helderheid in wat er wanneer gedaan wordt. Zowel de jaarlijks terugkerende als de eenmalige activiteiten komen hierin terug.



PLANNING

De komende periode gaan we samen aan de slag met deel II: het uitvoeringsprogramma. In onderstaande planning zijn de stappen weergegeven. Het BVVP 2024-2027, inclusief het uitvoeringsprogramma, wordt in het voorjaar van 2024 ter vaststelling aangeboden.

ACTIVITEITEN	2023				2024			
	NOVEMBER	DECEMBER	JANUARI	FEBRUARI	MAART	APRIL	MEI	JUNI
CO-CREATIE SESSIES								
AANVULLENDE GESPREKKEN Over de rolverdeling, organisatie en financiering.								
BREDE INFORMATIEBIJEENKOMST Om eerste uitwerking van het uitvoeringsprogramma te toetsen								
SCHRIJVEN BVVP DEEL II: HET UITVOERINGSPROGRAMMA								
BESLUITVORMING VERKEERSVEILIGHEIDSPARTNERS								
VASTSTELLING BVVP 2024-2027								

**BRABANT
GAAT VOOR
NUL
VERKEERS
SLACHTOFFERS**