BRABANTS VERKEERSVEILIGHEIDSPLAN 2024-2027

Deel 2: Uitvoeringsagenda



BRABANT GAAT VOOR NUL VERKEERS SLACHTOFFERS

LEIDENDE PRINCIPES 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

ONZE LEIDENDE PRINCIPES

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.

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:

Fietsers | Afleiding | Onervaren verkeersdeelnemers

UITVOERINGSAGENDA IN EEN OOGOPSLAG

Uitvoeringsagenda 2024-2027

Volgens de principes ‘we DOEN het SAMEN’, werken de BVVP-partners (Rijkswaterstaat, provincie, gemeenten, Openbaar Ministerie en politie) aan een verkeersveiliger Brabant. BVVP Deel II: uitvoeringsagenda 2024-2027 is een uitwerking van BVVP Deel I: Leidende Principes en bevat de gezamenlijke activiteiten, rolverdeling en samenwerkingsafspraken voor de komende vier jaar.

ONZE AMBITIE

ONZE LEIDENDE PRINCIPES

Principe 1:

We doen het SAMEN

Verkeersveiligheid vraagt om slagvaardigheid en blijvende samenwerking. We zetten de samenwerking voort en voegen daar, onder aansturing van het ambtelijk kernteam, drie inhoudelijke teams aan toe met bezetting vanuit alle BVVP-partners:

Focusteam Fietsers, Afleiding en Onervaren verkeersdeelnemers	Ontwikkelteam Gedragsaanpak	Ontwikkelteam Risicogestuurd en Datagedreven werken
Plan van aanpak Fietsers, Afleiding en Onervaren verkeersdeelnemers	Plan van aanpak Gedragsaanpak	Plan van aanpak Risicogestuurd & Datagedreven werken

JAARLIJKSE PROGRAMMERING

Principe 2:

We DOEN het samen

- **Activiteiten focusthema’s**
  Per focusthema geven we weer wat we komende jaren doen aan gedrag, infrastructuur en handhaving voor de focusthema's..
  - **Fietsers**
  - **Afleiding**
  - **Onervaren verkeersdeelnemers**

- **Basisniveau gedragsaanpak**
  De gedragsaanpak is een voortzetting van onze werkwijze en bestaat uit educatie op scholen, gedragsprojecten, campagnes, algemene communicatie en onderzoek naar verkeersgedrag.

- **Ontwikkelthema’s**
  De ontwikkelteams richten zich op de doorontwikkeling van de volgende thema's:

  A: Gedragsaanpak
  Het ontwikkelteam werkt aan de professionalisering van de gezamenlijke gedragsaanpak, en onderzoekt de vorm en financiering hiervan.

  B: Risicogestuurd en datagedreven werken
  BVVP-partners sturen proactief op geïdentificeerde risico’s. Hiervoor is data nodig. Het team houdt regie op deze data en op afspraken rondom risicogestuurd werken.

Uitvoeringsprogramma 2024
We gaan door met succesvolle activiteiten. Via het focusteam en de twee ontwikkelteams geven we komend half jaar invulling ‘hoe’ we dit samen kunnen organiseren (en financieren). Om deze drie teams vorm te geven, is er vanaf de tweede helft van 2024 capaciteit van BVVP-partners nodig.

Doorkijk jaarlijks uitvoeringsprogramma 2025-2027
In het najaar van 2024 volgt het uitvoeringsprogramma 2025-2027, dat jaarlijks wordt herijkt. De programmering is adaptief, zodat resultaten en ervaringen uit het recente verleden hierin opgenomen kunnen worden en er kan worden ingespeeld op trends en ontwikkelingen.



INHOUDSOPGAVE

Inleiding **5**

1 We doen het SAMEN

1.1 Rolverdeling en organisatie 7

1.2 Samenwerkingsafspraken 10

2 We DOEN het samen

2.1 Activiteiten focusthema's 15

2.2 Basisniveau gedragsaanpak 22

2.3 Ontwikkelthema's 26

3 Jaarlijkse programmering

3.1 Uitvoeringsprogramma 2024 30

3.2 Doorkijk jaarlijks uitvoeringsprogramma 2025-2027 32

INLEIDING

Volgens de leidende principes ‘we DOEN het SAMEN’, werken we als BVVP-partners (Rijkswaterstaat, provincie, gemeenten, Openbaar Ministerie en politie) in de jaren 2024-2027 aan een verkeersveiliger Brabant. Dit doen we aan de hand van het gezamenlijke Brabants verkeersveiligheidsplan (BVVP). De verkeerscijfers laten zien dat extra inspanning nodig is. NUL verkeersslachtoffers is een hoge ambitie, maar ieder slachtoffer is er één te veel. Dit vraagt om het structureel versterken van de gezamenlijke uitvoeringskracht. We benutten wat er al is en zoeken de samenwerking met andere opgaven, zodat ook daar het verschil wordt gemaakt. Met deze andere, bredere aanpak proberen we de trend te keren en het aantal slachtoffers structureel te verminderen.

Over de uitvoeringsagenda 2024-2027

Voorliggende uitvoeringsagenda is een uitwerking van BVVP Deel I: Leidende Principes en bevat onze gezamenlijke activiteiten en samenwerkingsafspraken voor de jaren 2024 t/m 2027. Het betreft activiteiten gericht op de drie focusthema’s (fietsers, afleiding en onervaren verkeersdeelnemers), het basisniveau van de gedragsaanpak en de twee ontwikkelthema’s (gedragsaanpak en risicogestuurd en datagedreven werken). Op basis van deze agenda maken de BVVP-partners jaarlijks een gezamenlijk uitvoeringsprogramma, met een nadere uitwerking en afspraken op maatregelniveau.

Jaarlijkse programmering (2024 en 2025-2027)

De programmering is adaptief, zodat resultaten en ervaringen uit het recente verleden hierin opgenomen kunnen worden en er kan worden ingespeeld op trends en ontwikkelingen. Afspraken over capaciteit en middelen, en de gezamenlijke werkafspraken, worden vastgelegd in de Meerjarige Multimodale Mobiliteitspakketten (MMMP's) en de daaruit voortvloeiende Regionale Mobiliteitsprogramma’s (RMP’s). In voorliggend document is alvast het uitvoeringsprogramma 2024 opgenomen, met de concrete activiteiten die we – aanvullend op de gemaakte afspraken in het RMP-2024 – de resterende helft van 2024 uitvoeren. In het najaar van 2024 volgt het uitvoeringsprogramma 2025-2027, dat jaarlijks herijkt wordt.

Brabants Verkeersveiligheidsplan 2024-2027 (BVVP)




PLAZA
SALE
SISSY-BOY

WE DOEN HET SAMEN

1.1 Rolverdeling en organisatie

WE DOEN HET SAMEN: ROLLEN EN TAKEN

Wettelijke taken en beleidstaken

De wegbeheerders – **Rijkswaterstaat, provincie** en de **gemeenten** – zijn verantwoordelijk voor de veiligheid van de wegen, fietspaden en bermen binnen hun beheersgebied (c.q. areaal). Dit betekent dat de wegbeheerders naast het beheer en onderhoud, ook moeten zorgdragen voor een veilige inrichting ervan. Onder andere door onze Brabantse wegen, fietspaden en bermen (als dat mogelijk is) conform de landelijke CROW-richtlijnen in te richten, aansluitend op de principes van Duurzaam Veilig. Voor een versnelde realisatie van verkeersveiligheidsprojecten maken de wegbeheerders gebruik van cofinanciering van medeoverheden, zoals de ministeriële Investeringsimpuls. Daarmee zorgen we voor een herkenbaar, uniform en vergevingsgezind verkeers- en vervoerssysteem, zodat alle weggebruikers weten welk verkeersgedrag van hen wordt verwacht als zij deelnemen aan het verkeer. Als er dan toch een ongeval voor doet, proberen we op deze manier de gevolgen (de ernst van het ongeval) zoveel mogelijk te beperken. In de uitwerking houden wij rekening met tegengestelde belangen en overleggen in het ontwerpproces altijd met bijvoorbeeld hulpdiensten en vervoerders.

De **politie** en het **Openbaar Ministerie** zijn wettelijk verantwoordelijk voor verkeershandhaving. Het Openbaar Ministerie stelt de kaders vast en de politie voert het uit. Er is een verschil in de werkwijze van het politieteam verkeer in Oost Brabant en Zeeland - West Brabant. In Zeeland - West Brabant heeft binnen het team verkeer een verdeling van de taken. Naast een groep handhavers kent men hier ook de verkeerssurveillance waarbij de primaire taak is het afhandelen van verkeersongevallen en de algemene politietaak (politie in verkeer). Handhaving vindt plaats, net als in Oost Brabant, op basis van ongevallenanalyses en overtredingspercentages. Ook voert de politie en het Openbaar Ministerie de regie bij grote handhavingsactiviteiten en hebben zij het handhavingsapparaat in beheer, zoals de Monocam. De Basisteams geven uitvoering aan de dagelijkse verkeershandhaving in onze Brabantse dorpen en steden naar hun capaciteit, en beschikken over kleinere apparatuur zoals de radargun.

Op dit moment is het voor kleinere, specifieke overtredingen ook mogelijk om **gemeentelijke BOA's** in te zetten voor verkeershandhaving (let op: niet-wettelijk). Onder verkeershandhaving voor BOA's valt specifiek ook een recommanderende en waarschuwende rol.

Niet-wettelijke taken

Wat betreft niet-wettelijke taken zijn gemeenten, provincie en Rijk verantwoordelijk voor een verkeersveilig mobiliteitssysteem als onderdeel van de brede welvaartdoelen. Specifiek gericht op verkeersveiligheid, geldt dat geen enkele organisatie een wettelijke verantwoordelijkheid draagt voor de pijler en de aanpak gericht op gedrag. Ook de onderlinge samenwerking (governance) en risicogestuurd en datagedreven werken zijn geen wettelijke verplichting. De BVVP-partners kunnen deze onderwerpen niet alleen aanpakken, daarom werken we intensief samen met andere partijen, zoals maatschappelijke organisaties, kennisinstellingen en bedrijven. Maatschappelijke organisaties, zoals de ANWB, Fietsersbond en VVN, adviseren binnen het regionale samenwerkingsverband op basis van hun individuele expertise over verkeersveiligheidsrisico's in de verschillende regio's.

Waarop is ons BVVP 2024-2027 gericht?

De kracht en de focus van ons gezamenlijke BVVP 2024-2027 ligt vooral op de niet-wettelijke taken en de samenwerking (governance). Daarom zijn, voor de werkzaamheden waarin we een gezamenlijke verantwoordelijkheid hebben, aanzienlijk meer activiteiten opgenomen en belegd in deze uitvoeringsagenda. Maar ook daar waar we een extra stap willen zetten ten aanzien van onze wettelijke taken en bevoegdheden is dat benoemd. Dit komt de integrale aanpak ten goede, waarbij maatregelen gericht op infrastructuur, gedrag en handhaving gelijktijdig ingezet worden om meer effect te bereiken.



ORGANISATIE

Verkeersveiligheid vraagt om slagvaardigheid en blijvende samenwerking

Brabant heeft sinds jaren een governance die past zoals deze in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030 wordt benoemd. Bij verkeersveiligheid zijn vertegenwoordigers van gemeenten, provincie, Rijkswaterstaat, Openbaar Ministerie en politie betrokken. Deze samenwerking zetten we de komende periode voort, waarbij we het samenspel tussen de partners onderling willen versterken. Dit vraagt om commitment van alle BVVP-partners, zowel in onderlinge samenwerking als in de doorvertaling richting de eigen achterban, ofwel de eigen organisatie of in de regio. We spreken af om de schaarse capaciteit en financiën waar mogelijk te bundelen en zo slagvaardiger te zijn. Om dit te faciliteren en de doorvertaling naar de lokale praktijk te versterken, voegen we een focusteam en twee ontwikkelteams toe aan de bestaande governance. Deze teams zijn de ambtelijke trekkers voor de specifieke opgaves namens hun achterban.

- Het **Bestuurlijk kernteam** verkeersveiligheid bestaat uit een afvaardiging van alle BVVP-partners en bewaakt op bestuurlijk niveau de algemene voortgang (resultaten) en geeft richting aan de strategische keuzes en activiteiten die gezamenlijk uitgevoerd worden. De leden van het Bestuurlijk kernteam hebben een ambassadeursrol, wat inhoudt dat zij hét gezicht zijn binnen hun regio of organisatie om de boodschap van NUL verkeersslachtoffers verder te verspreiden (richting collega-bestuurders, werknemers, andere bedrijven en bewoners). Voor de regio-ambassadeurs geldt dat zij geen beslissingsbevoegdheid hebben namens de regio. Besluiten worden genomen in de portefeuillehoudersoverleggen in de regio's, waarin alle gemeenten bestuurlijk vertegenwoordigd zijn.

- Het **Ambtelijk kernteam** verkeersveiligheid bestaat uit een afvaardiging van alle BVVP-partners en bewaakt op ambtelijk niveau de algemene voortgang (resultaten) en werkt onder andere aan de strategische keuzes en activiteiten waar we gezamenlijk voor staan. Het signaleert trends en ontwikkelingen, heeft zowel een proactieve en adviserende rol als uitvoerende rol richting het Bestuurlijk kernteam. Daarnaast stuurt het ambtelijk kernteam het focusteam en de ontwikkelteams aan. Tot slot zorgt het voor inbedding, doorvertaling en verspreiding van de beleidskeuzen en activiteiten binnen de eigen organisatie en daarbuiten.

- In Brabantse regio's vinden ambtelijke- als bestuurlijke regionale overleggen **(POHO's / Ontwikkeldagen/ Stedelijke regio)** plaats waar integrale thema's voor onder andere mobiliteit besproken worden. Rijkswaterstaat en politie nemen ambtelijk vaak al deel, op bestuurlijk niveau is dat mogelijk als daar aanleiding toe is. De ambassadeurs uit de regio's zijn de voortrekkers voor verkeersveiligheid bij deze regionale overlegtafels. Afspraken tussen de provincie, regio en gemeenten met betrekking tot verkeersveiligheid worden op regionaal niveau gemaakt en bekrachtigd in de Meerjarige Multimodale Mobiliteitspakketten (MMMP) en de uitwerking in de Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP). Eventuele afspraken met het ministerie hierover lopen via Meerjarige Multimodale Agenda (MMA). Zowel lokaal als regionaal wordt door gemeenten en politie verkeersveiligheidsbeleid opgesteld.

- Het **focusteam** bestaat uit vertegenwoordigers van gemeenten, regio's en provincie en wordt incidenteel aangevuld door andere BVVP-partners. Dit team richt zich voor de drie focusthema's op de integrale aanpak van de drie pijlers (gedrag, infrastructuur en handhaving), en houdt regie op de aanpak en de uitvoering van activiteiten (de "wat"-vraag) binnen de focusthema's, zie paragraaf 2.1. Het team laat o.a. een gedragsladder ontwikkelen om inzicht te krijgen in de gedragingen die het meeste impact hebben, en hoe we deze kunnen beïnvloeden. Ook stelt het team een menukaart op met getoetste projecten gericht op de focusthema's. De menukaart is richtinggevend voor de inzet van de BVVP-partners op gedragsmaatregelen.

- Het **ontwikkelteam gedragsaanpak** bestaat uit vertegenwoordigers van gemeenten, regio's en provincie en wordt incidenteel aangevuld door andere BVVP-partners. Het team houdt regie op de aanpak en uitvoering van de doorontwikkeling van de gedragsaanpak, zie paragraaf 2.3. Het team evalueert onder andere de (organisatie van) verkeerseducatie in Brabant en de manier waarop we andere gedragsprojecten inzetten, om te leren over het huidige aanbod en werkwijze. Het ontwikkelteam doet een voorstel voor een passende organisatie- en financieringsvorm voor de gezamenlijke gedragsaanpak, waarbij kwaliteit en efficiëntie (ontzorging) het uitgangspunt zijn (de "hoe"-vraag). Het team legt een koppeling met het focusteam en de ontwikkeling van de gedragsaanpak door SmartWayz.NL.

- Het **ontwikkelteam risicogestuurd en datagedreven aanpak** bestaat uit vertegenwoordigers van alle BVVP-partners. Het team houdt regie op de aanpak en de uitvoering van activiteiten gericht op de doorontwikkeling van risicogestuurd en datagedreven werken, zie paragraaf 2.3. Op basis van een eerste provinciale versie, wordt een gezamenlijk informatieplan opgesteld met daarin de databehoefte, planning en rolverdeling met betrekking tot de inwinning en ontsluiting van verkeersveiligheidsdata. Het ontwikkelteam krijgt een coördinerende rol in lopende data-onderzoeken, zoals het vormgevingskenmerken (wegen, fietspaden en bermen), het meetplan veilige verkeersdeelnemers Brabant (observatie van gedragingen) en de beschikbaarheid van spoedeisende hulp- en ambulancedata. Tot slot coördineert het team de monitoring en evaluatie van de BVVP-afspraken.

WE DOEN HET SAMEN

1.2 Samenwerkingsafspraken

Integraal werken

De BVVP-partners zetten in op drie pijlers die het verkeersgedrag beïnvloeden: gedrag (van verkeersdeelnemers), infrastructuur en handhaving. De kracht zit hem in de integraliteit van deze drie pijlers. Daarom blijven wij de komende jaren inzetten op het borgen en versterken van de integraliteit van deze pijlers en zoeken we samen naar manieren hoe deze pijlers gelijktijdig en naast elkaar kunnen worden ingezet.

Samenwerken met maatschappelijke organisaties, kennisinstellingen en overige partijen

De **maatschappelijke partners** (zoals Veilig Verkeer Nederland, TLN, ANWB, Fietsersbond), **kennisinstellingen** (zoals CROW-KPVV, SWOV, BUAS, VeiligheidNL) maken geen onderdeel uit van de governance, maar vormen een schil om de governance heen. Dit geldt bijvoorbeeld ook voor de OV bedrijven en hulpdiensten. Deze partners hebben een belangrijke rol bij kennisdeling en bij de uitvoering van verkeersveiligheidsprojecten en onderzoeken. We gaan halfjaarlijks met de maatschappelijke organisaties in gesprek over het ophalen van kennis, projecten en data met betrekking tot onze focus- en ontwikkelthema's en de doelgroepen die daaronder vallen. Een eventuele bijdrage van maatschappelijke organisaties dient bij voorkeur te passen in de gekozen focus van het BVVP. Het betreft bijeenkomsten waar organisaties ook elkaar ontmoeten en kennis uitwisselen. De provincie stelt ieder jaar een jaarplan op met online en live bijeenkomsten en legt dit voor aan het ambtelijk kernteam.

Inbedding verkeersveiligheid in brede opgaven

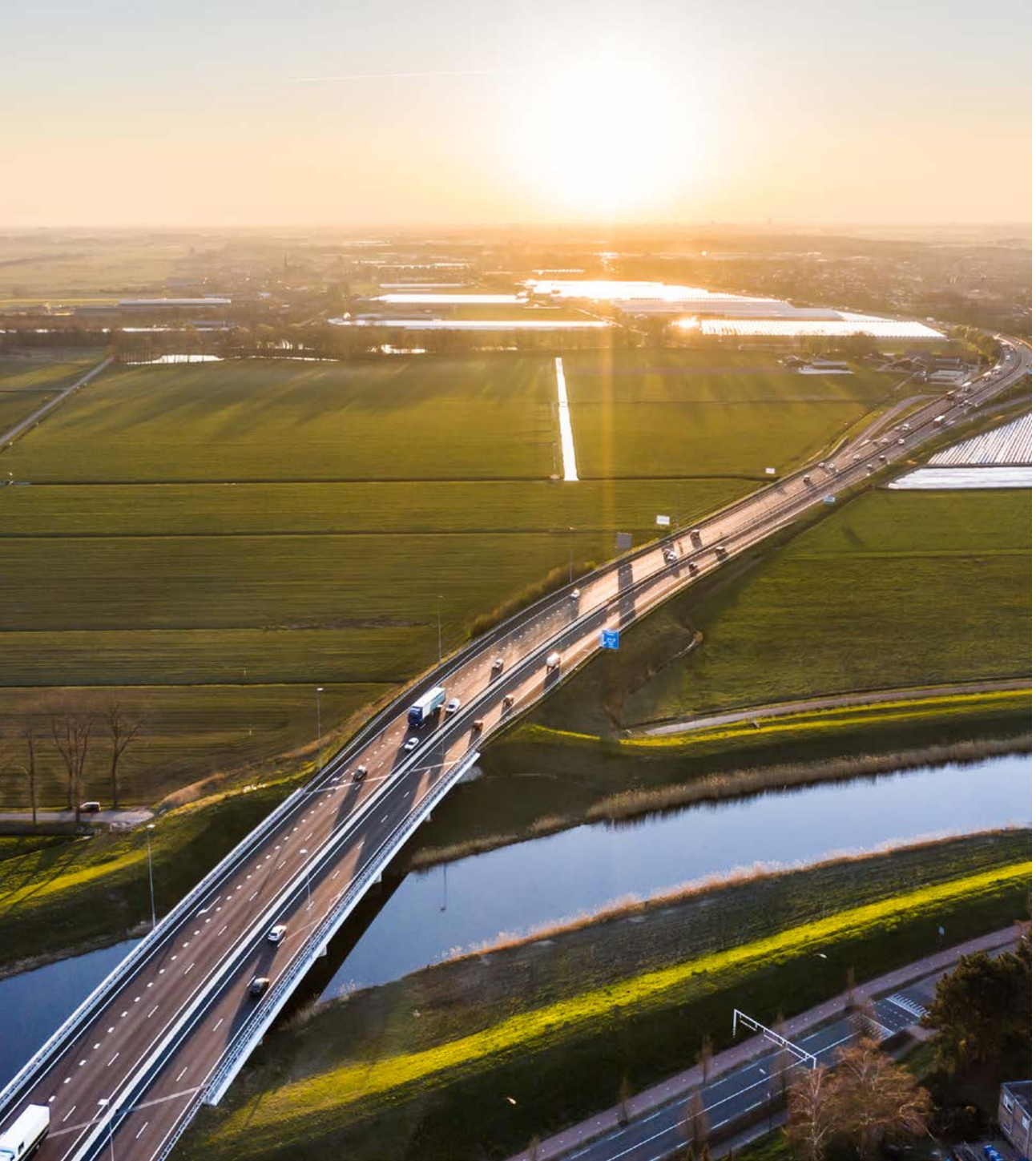
Om stappen te zetten, is het nodig om de koppeling te zoeken met de opgaven, zoals de ruimtelijke ontwikkelingen en verstedelijking, de mobiliteitstransitie, technologische ontwikkelingen en innovaties, en gezondheid en sociaal domein. Verkeersveiligheid moet een onderwerp zijn dat in deze opgaven wordt geborgd. Daarvoor moeten we gezamenlijk tijd investeren om vanuit verkeersveiligheidsoogpunt deel te nemen aan de gesprekken omtrent deze ontwikkelingen. Om dit te organiseren zijn er verschillende verantwoordelijkheden weggelegd:

- Op provinciaal niveau neemt team verkeersveiligheid deel aan gesprekken over bijvoorbeeld mobiliteitsontwikkelingen, inrichting van ruimten, ontwikkelingen op het gebied van gezondheid et cetera.
- Op regionaal niveau nemen de regiocoördinatoren de honneurs waar, op lokaal niveau zijn dit de beleidsambtenaren die contact leggen met collega's van andere beleidsterreinen.
  - In de regionaal ambtelijke overleggen vindt overleg plaats over de inbedding in bredere opgaven (uitwisselen van kennis, ervaring en ideeën).
  - Regiocoördinatoren nemen deze ervaringen mee naar het ambtelijk kernteam, waar ze met de andere leden gedeeld worden.

Komende tijd wijst uit of dit een handige manier van werken is en wordt de werkwijze zo nodig aangepast.

Parallel hieraan gaat de provincie samen met SmartwayZ.nl in 2024 het onderzoek Grensverleggende Aanpak Verkeersveiligheid uitvoeren. Grensverleggend omdat we (1) letterlijk over de grenzen heen gaan kijken, wat we van andere landen kunnen leren, en (2) op welke manier we verkeersveiligheid kunnen verankeren in de brede (maatschappelijke) opgaven en thema's gericht op brede welvaart.





Monitoring en evaluatie

Monitoren heeft de volgende doelen:

1. Weten: weten hoe de beschikbaar gestelde middelen zijn ingezet.
2. Verbeteren: ervaringen en resultaten verwerken in de uitvoering van lopende projecten, in de opzet van nieuwe projecten en bijstelling van het beleid.
3. Versterken: stakeholders en omgeving enthousiasmeren over de aanpak en hun laten zien dat het voor hen meerwaarde heeft om actief te participeren.
4. Verantwoorden: aantonen dat de beschikbaar gestelde middelen volgens afspraak zijn ingezet en in hoeverre deze de beoogde effecten behalen;

Om te kunnen monitoren worden doelstellingen opgesteld, zowel voor de focusthema's in de breedte als de projecten. Monitoring en evaluatie vinden (twee)jaarlijks plaats. We brengen halverwege en aan het eind van de BVVP-periode in beeld wat we bereikt hebben en koppelen dit aan de doelen die gesteld zijn. De provincie voert de regie in afstemming met het ontwikkelteam risicogestuurd en datagedreven aanpak. De BVVP-partners wordt gevraagd mee te werken aan de monitoring en evaluatie door het aanleveren van gegevens.

Partnercommunicatie

Communicatie heeft een belangrijke rol in het verhogen en behouden van de urgentie op verkeersveiligheid en specifiek op de focusthema's. Het is belangrijk dat voor iedereen duidelijk is waar we aan werken en op welk moment we dit doen. Deze afspraken met betrekking tot communicatie nemen we op in de jaarlijkse uitvoeringsprogramma's. Het gaat over:

- Communicatie over voortgang n.a.v. de gemaakte afspraken.
- Communicatie tussen partners met o.a. de partnernieuwsbrief en Actie atlas
- Communicatie vanuit de partners afzonderlijk richting de Brabanders over verkeersveiligheid op lokaal/regionaal onder de noemer van Brabant gaat voor NUL.
- Communicatie vanuit alle partners richting de Brabanders over de gezamenlijke campagnes als AAN en MONO.

GOVERNANCE SCHEMA

Brabants Verkeersveiligheidsplan (BVVP)

Bestuurlijk kernteam verkeersveiligheid

BVVP Uitvoeringsprogramma - Jaarlijkse actualisatie

Ambtelijk kernteam verkeersveiligheid

Focusteam
Fietsers, Afleiding en
Onervaren verkeersdeelnemers

Plan van aanpak
Fietsers, Afleiding en
Onervaren verkeersdeelnemers

Ontwikkelteam
Gedragsaanpak

Plan van aanpak
Gedragsaanpak

Ontwikkelteam
Risicogestuurd en
Datagedreven werken

Plan van aanpak
Risicogestuurd
& Datagedreven werken

Bestuurlijke regionale ontwikkeldagen, omgevingsdagen, Poho's en stedelijke regio's (+ politie en RWS)

Ambtelijk overleg mobiliteit (+ politie, RWS)

Regionale en lokale beleidsplannen, met daaraan gekoppeld de risicoanalyses, uitvoeringsagenda's en -programma's verkeersveiligheid.

MMMP's, met nadere uitwerking in MMA's / RMP's

Overleg wethouder en burgemeester

Lokale Beleids- en Uitvoeringsplannen

Regionale Eenheid, Team Verkeer - OM

Overleg | **Overleg**

Handhavingsplan | Handhavingsplan

Lokaal Driehoeksoverleg
(Burgemeester - Basisteam politie - OM)

Integraal veiligheidsplan

Strategische overleggen politie, OM

Regionale Eenheid, Team Verkeer
- Zeeland West-Brabant
- Oost-Brabant

9 Basisteams | **9 Basisteams**

Bestuurlijke overlegtafel
Ambtelijke overlegtafel
Plannen en documenten



WE DOEN HET SAMEN

2.1 Activiteiten focusthema's

- Fietsers
- Afleiding
- Onervaren verkeersdeelnemers

FIETSERS

Uit onderzoek blijkt dat het merendeel van de verkeersslachtoffers fietser is. Niet alleen gemotoriseerd verkeer vormt een risico, ongevallen vinden ook plaats door beperkte vaardigheden en infrastructuur. Ook zijn er steeds meer verschillende soorten (elektrische) fietsen, waarmee het verschil in massa en snelheid toeneemt en de fietsvoorzieningen steeds drukker worden. Blijvende aandacht voor de veiligheid van fietsers is daarom van groot belang, in het bijzonder voor de jongeren en ouderen.

Doel focusthema fietsers: *Het risico van fietsers op een verkeersongeval verkleinen, door het aanbod (fietsinfrastructuur) en het gebruik (verkeersgedrag) te verbeteren ten opzichte van de nul-situatie in Brabant.**

**De nul-situatie betreft de situatie van 2024-2025. Dit wordt in beeld gebracht in een nader uit te voeren onderzoek.*



GEDRAG

- *Alle gemeenten* voeren projecten uit in het kader van het landelijke programma **Doortrappen** (gericht op seniore fietsers) (doorlopend).
- *Provincie en gemeenten* maken fietsveiligheid standaard onderdeel van **verkeerseducatie op scholen,** met nadrukkelijke aandacht voor de gedragsaanpak (doorlopend).
- *Provincie en regio-coördinatoren* zorgen dat fietsveiligheid onderdeel wordt van de **doelgroepenbenadering** van SmartwayZ.nl (2024-2025).
- *Alle BVVP-partners* sluiten aan bij en communiceren over activiteiten die geïnitieerd worden vanuit de **landelijke campagnekalender.** Het focusteam stelt een **inspiratiedocument** op van waardevolle activiteiten, zoals gedragsinterventies (2025).
- *Provincie* verzamelt **data** gericht op gedragingen van fietsers door het uitvoeren van gedragsobservaties (doorlopend).

HANDHAVING

- *Politie* stelt een **jaarlijkse handhavingskalender** op gerelateerd aan de landelijke campagnekalender en deelt deze kalender met het Ambtelijk- en Bestuurlijk kernteam ter bespreking (doorlopend).
- *Gemeenten* onderzoeken in afstemming met politie of **BOA's** kunnen bijdragen aan de handhaving van verkeersovertredingen voor fietsers (doorlopend).
- *Politie* verzamelt en analyseert in samenwerking met het *ontwikkelteam risicogestuurde* en *datagedreven aanpak* **handhavingsdata,** deelt dit met de partners om het te kunnen gebruiken bij het aanscherpen van beleid en interventies (doorlopend).

INFRASTRUCTUUR

- Wegbeheerders - *Rijkswaterstaat, provincie en gemeenten* - dragen binnen hun areaal zorg voor een **vergevingsgezinde infrastructuur** (doorlopend)
  - Inzetten op het aanpassen van de Brabantse fietsinfrastructuur conform de ontwerprichtlijnen van het CROW. Alle 30 km/u wegen verkeersveilig en conform de richtlijnen inrichten.Op 50 km/u of 80 km/h wegen, in overleg met belanghebbenden (huldiensten, OV-bedrijven, etc., onderzoeken of maximumsnelheid gereduceerd kan worden. Is dat niet mogelijk, dan scheiden we langzaam- en gemotoriseerd verkeer.
  - Op hoofdfietsroutes aanleggen van vrijliggende fietsvoorzieningen en bij voorkeur ongelijkvloerse (conflictvrije) kruisingen, maar tenminste een gefaseerde (geregelde) oversteek.
- Het *focusteam* zorgt dat de **(primaire) CROW-ontwerprichtlijnen** in een beknopt inspiratiedocument wordt neergezet en zorgt voor het opstellen van een **blauwdruk, met concrete ontwerptips per omgeving** (bijvoorbeeld schoolomgeving of bedrijventerrein) om zo de veiligheid van fietsers te borgen (2025).
- *Gemeenten en de provincie* nemen deel aan het onderzoek **LEVerage** om lichte elektrische voertuigen (LEV's) in infrastructuur te passen (2024 t/m 2027).
- *Provincie* faciliteert in nauwe samenwerking met het focusteam het inwinnen van **vormgevingsdata van de fietsinfrastructuur** om te komen tot (betrouwbare) fietsdata (2024 t/m 2025).

AFLEIDING

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 om ook gebruik te maken van functies die niet bedoeld zijn voor in het verkeer, zoals sociale media of whatsapp. Daar komt bij dat de groep die de komende jaren het rijbewijs gaat halen, van jongs af aan is opgegroeid met de mobiele telefoon. Het gevaar van afleiding ligt daarmee steeds op de loer.

Doel focusthema afleiding: *Het risico verminderen, dat zich een verkeersongeval voordoet als gevolg van afleiding, door het aanbod (infrastructuur) en het gebruik (verkeersgedrag) te verbeteren ten opzichte van de nul-situatie in Brabant.**

**De nul-situatie betreft de situatie van 2024-2025.*
Dit wordt in beeld gebracht in een nader uit te voeren onderzoek.



GEDRAG

- Binnen onze **verkeerseducatie op scholen** zorgen de *provincie en gemeenten* dat de aanpak op afleiding standaard onderdeel uitmaakt van het aanbod, met nadrukkelijke aandacht voor de gedragsaanpak (doorlopend).
- *Provincie en gemeenten* ontwikkelen en voeren – gezien de voorbeeldfunctie – een campagne **gericht op ouders en de opvoeders** uit. Dit doen we in samenwerking met educatie voor basisonderwijs (2026).
- *Alle BVVP-partners* sluiten aan bij **de landelijke MONO campagnes** en we stimuleren bedrijven om deel te nemen aan MONO zakelijk en MONO-helden. Ook stimuleren we het gebruik van de **onderweg-modus op smartphones.** (zie campagnekalender).
- *De provincie* onderzoekt de mogelijkheden om extra in te zetten op het bereiken van bedrijven, bijvoorbeeld via de **doelgroepenbenadering** van SmartwayZ.nl (2024 t/m 2025).
- *Alle BVVP-partners* verzamelen en sturen o.b.v. **data** gericht op afleiding in het verkeer, en anticiperen op innovaties in **voertuigtechnologie** (in-car). De provincie brengt de netwerken, ontwikkeltafels en initiatieven in beeld, om van daaruit te bepalen waar we in participeren en welke BVVP-partner daar een rol in kan pakken (2025 t/m 2026).

HANDHAVING

- *Politie* **handhaaft op het verbod op het vasthouden van mobiele elektronische apparaten** bedoeld voor communicatie en informatieverwerking (waaronder telefoons, navigatiesystemen, tablets en muziekspelers) (doorlopend).
- Handhaving op deze feiten wordt opgenomen in het jaarlijks op te stellen **Handhavingsplan** en uitgewerkt in de jaarlijkse **Handhavingskalender** door de *politie* (doorlopend).
- Uitvoeren van de **MONO acties**, waaronder staandehoudingen, inzet MONOcam en inzet Focusflitser door *de politie en het OM* (zie campagnekalender).
- *Provincie* organiseert samen met de politie periodiek de actie **'Ogen op de weg'** (zie campagnekalender).
- *Gemeenten* nemen verkeersveiligheid op in de integrale veiligheidsplannen. Burgemeester en verantwoordelijk wethouder voeren hierover het gesprek.
- *Gemeenten* onderzoeken in afstemming met politie of **BOA's** kunnen bijdragen aan de handhaving van verkeersovertredingen op het gebied van afleiding voor fietsers (zoals telefoongebruik) (doorlopend).
- *Politie* verzamelt en analyseert in samenwerking met het *ontwikkelteam risicogestuurd en datagedreven aanpak* **handhavingsdata,** deelt dit met de partners om het te kunnen gebruiken bij het aanscherpen van beleid en interventies (doorlopend).

INFRASTRUCTUUR

- De wegbeheerders – *Rijkswaterstaat, provincie en gemeenten* – dragen binnen hun areaal zorg voor een **vergevingsgezinde infrastructuur** (doorlopend).
- De wegbeheerders – *Rijkswaterstaat, provincie en gemeenten* – zetten in op het voorkomen van onnodige **reclame- en verkeersborden** langs de wegen die voor verwarring en afleiding zorgen. De *provincie* organiseert een Brabantbrede bijeenkomst over afleiding door (reclame)borden, onder andere gericht op gemeentelijk reclamebeleid (2026 t/m 2027).



ONERVAREN VERKEERSDEELNEMERS

Uit de cijfers komt naar voren dat onervaren verkeersdeelnemers een risico vormen in het verkeer. Onervarenheid zorgt er in belangrijke mate voor dat deze groep vaker dan gemiddeld betrokken is bij ongevallen. Speciale aandacht gaat uit naar voor de volgende groepen:

- 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: Op deze leeftijd halen jongeren hun scooter- of autorijbewijs. Asociaal rijgedrag onder beginnende bestuurders vraagt speciale aandacht.
- Ouderen (65+): Ouderen staan voor nieuwe uitdagingen zoals 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).
- Tot slot hebben we ook aandacht voor mensen die nieuw zijn in Nederland en nog minder bekend zijn met de verkeersregels.

Doel focusthema onervaren verkeersdeelnemers: *Het risico van onervaren verkeersdeelnemers op een verkeersongeval verminderen, door het aanbod (infrastructuur) en gebruik (verkeersgedrag) te verbeteren, ten opzichte van de nul-situatie in Brabant.**

**De nul-situatie betreft de situatie van 2024-2025. Dit wordt in beeld gebracht in een nader uit te voeren onderzoek.*



GEDRAG

- Binnen de **verkeerseducatie** op scholen is aandacht voor het ontwikkelen van vaardigheden. Zowel in groep 8 (basisschool) als in groep 1 van het voortgezet onderwijs wordt extra aandacht besteed aan het zelfstandig reizen naar school op de fiets (doorlopend).
- Gemeenten organiseren **Doortrappen** activiteiten voor ouderen (zie ook focusthema Fietsers).
- *Alle BVVP-partners* intensiveren het gebruik van **social media** in campagnes om jongeren te bereiken (2025-2027).
- Jonge bestuurders bewust maken van de **sociale norm,** zodat **asociaal rijgedrag** aan banden wordt gelegd (2025-2027).
- Het *focusteam* onderzoekt hoe projecten voor **scooterrijders en fatbikers** in het voortgezet onderwijs en het vervolgonderwijs aangeboden kunnen worden (2025-2027).
- Het *focusteam* brengt in beeld wat aanvullend gedaan kan worden voor de doelgroep **ouderen op e-bikes en scootmobiels** (2025 – 2027).
- Educatie en voorlichting wordt zo ingericht dat er geanticipeerd wordt op **nieuwe modaliteiten** of vormen van (deel)mobiliteit, zodat gebruikers deze ook veilig weten te gebruiken (doorlopend).
- Alle BVVP-partners verzamelen **data** door het uitvoeren van onderzoek middels bijvoorbeeld observatie of zelfrapportage (doorlopend).

HANDHAVING

- *Politie* voert continu handhaving uit op de **meest risicovolle overtredingen** in het verkeer, onder andere snelheid, alcohol & drugs, afleiding en asociaal rijgedrag. Zie ook de **Handhavingskalender.** Politie verzamelt en analyseert **handhavingsdata,** deelt dit met de partners om het te kunnen gebruiken bij het aanscherpen van beleid en interventies (doorlopend).
- Waar mogelijk uitbreiden van succesvolle **Halt en Verkeer** van Midden en West-Brabant naar de rest van Brabant (zie campagnekalender).

INFRASTRUCTUUR

- *Provincie* zorgt voor het opstellen van een **inspiratiedocument van de CROW-richtlijnen** en **blauwdruk** met concrete ontwerptips per omgeving om zo de veiligheid van onervaren verkeersdeelnemers te borgen (overlap met focusthema Fietsers) (2024 - 2025).

WE DOEN HET SAMEN

2.2 Basisniveau gedragsaanpak

BASISNIVEAU GEDRAGSAANPAK

Waarom investeren in een 'basisniveau gedragsaanpak'?

Ruim 90% van de verkeersongevallen wordt veroorzaakt door menselijk gedrag. Waar de verantwoordelijkheden voor de pijlers infrastructuur en handhaving wettelijk zijn belegd, is dat voor de pijler gedrag niet het geval. De pijler gedrag is een gedeelde verantwoordelijkheid van de verkeersveiligheidspartners. In het BVVP 2024-2027 staat de gedragsaanpak daarom centraal.

De gedragsaanpak richt zich op een leven lang leren, van 0 tot 100 jaar. Met onze aanpak willen we alle Brabanders bereiken, passend bij hun levensfase. Van jonge kinderen op de basisschool tot de seniore verkeersdeelnemers. Het gaat om een preventieve aanpak, gericht op het voorkomen van risico's in het verkeer. De gedragsaanpak is een voortzetting van onze werkwijze en bestaat uit:

- Educatie op scholen (basisonderwijs, voortgezet onderwijs en middelbaar beroepsonderwijs)
- Gedragsprojecten gericht op Brabantse burgers
- Campagnes
- Algemene communicatie over verkeersveiligheid richting verkeersdeelnemers
- Onderzoek naar verkeersgedrag

Gedrag is niet iets dat zomaar verandert, maar een zaak van de lange adem. Het is daarom belangrijk om hier blijvend op in te zetten en dit goed met elkaar te organiseren. We zetten dus in op effectieve en efficiënte gedragsbeïnvloeding. Effectief, zodat we de juiste dingen doen, en efficiënt, zodat we deze dingen goed doen.

Binnen de gedragsaanpak gaat extra aandacht uit naar onze focusthema's; fietsers, afleiding en onervaren verkeersdeelnemers. Maar ook voor andere thema's en doelgroepen binnen onze gedragsaanpak willen we een basisniveau aanbieden. Thema's als **alcohol & drugs, snelheid en normvervaging (asociaal rijgedrag)** hebben, naast afleiding, grote invloed op verkeersveiligheid. Deze gedragingen komen overal in Brabant voor, maar de mate waarin het risico zich voor doet kan per gemeente of regio verschillen. Daarom sluiten we in Brabant breed aan op de landelijke campagnekalender, en leggen we de combinatie met handhaving (en waar mogelijk infrastructuur) op deze thema's. Als op gemeente- of regionaal niveau blijkt dat extra inzet (interventies) nodig zijn op deze (of andere) thema's, op basis van risicoanalyses en ervaring, dan kan dat ook lokaal of in de regio worden opgepakt.

Ook naar **24-64-jarigen** gaat structureel aandacht uit binnen onze gedragsaanpak. Zij worden bereikt via de campagnes (vanuit de landelijke campagnekalender) en de communicatie-activiteiten die we op de verschillende gedragingen uitvoeren. Daarnaast onderzoeken we op welke manier verkeersveiligheid zo goed mogelijk opgenomen kan worden in de Doelgroepenbenadering (SmartwayZ.nl), ook gericht op verkeersveiligheidsactiviteiten voor deze leeftijdsklasse.

Uit de **data** die we verzamelen en analyseren, bijvoorbeeld vanuit ongevalleninformatie via diverse bronnen, een observatieonderzoek en vanuit zelfgerapporteerd gedrag, houden we de trends en ontwikkelingen in de gaten. Uitkomsten gebruiken we voor beleid en keuzes in te nemen interventies, en die kunnen ook gericht zijn op het scherp kiezen (intensiveren of beperken) van de activiteiten die we inzetten binnen het basisniveau van onze gedragsaanpak.

Om meer grip te krijgen op gedragsbeïnvloeding, starten we in de tweede helft van 2024 met het ontwikkelen van de **gedragsladder** voor verkeersveiligheid (zowel focusthema's als andere thema's). We geven gedragswetenschappers opdracht om deze ladder op te stellen. De uitkomsten van de gedragsladder geven handvatten welke gedragingen op welke manier het beste aangepakt kunnen worden, en in welke volgorde.

Handhaving

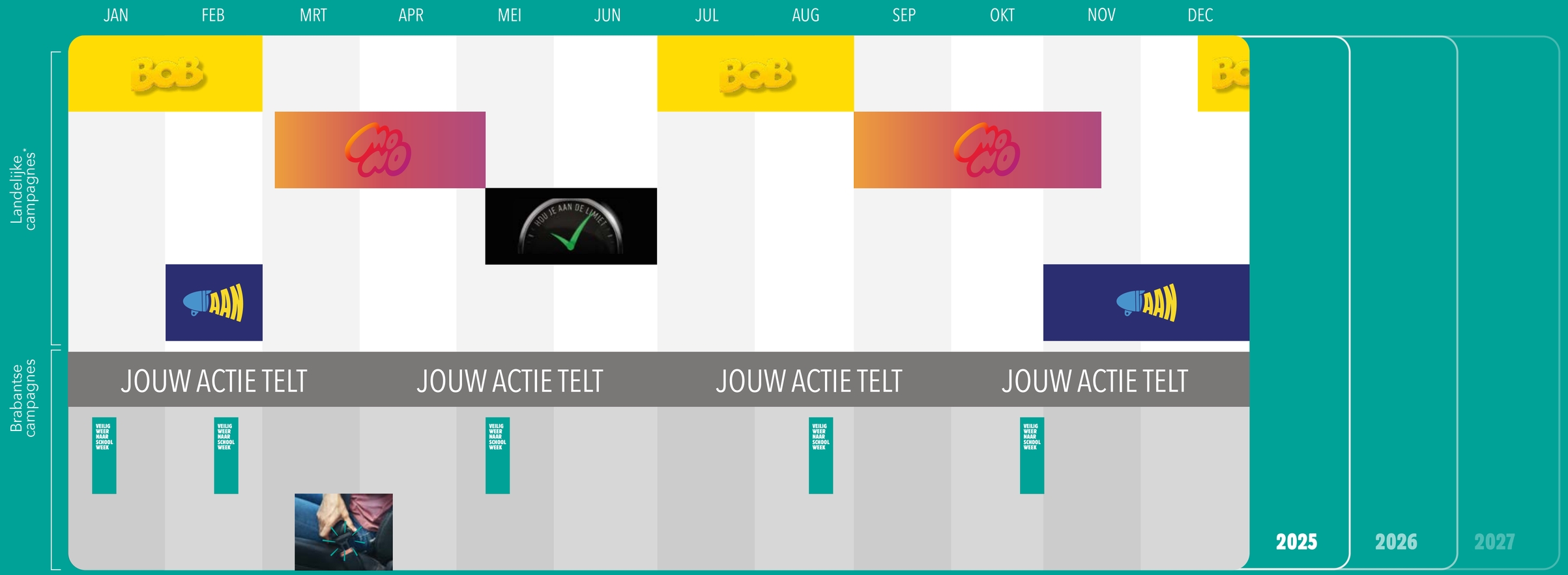
Bij gedragingen zoals te hard rijden, alcohol & drugs en asociaal rijgedrag is verkeershandhaving erg belangrijk. Het gaat dan zowel over de **objectieve- als subjectieve pakkans.** We maken hiervoor slimme keuzes in de thema's waarop en locaties waar gehandhaafd wordt. Daarbij maken we ook gebruik van de inzet van **technologische innovaties** in handhavingsmethoden.
Ook **communiceren we over onze handhavingsinzetten,** zodat de Brabantse burger steeds meer bewust is van het feit dat zij een boete kunnen krijgen als zij risicovol gedrag vertonen **(vergroten pakkans).**
We bespreken ook de mogelijkheden om op **30 km/h-wegen** te gaan handhaven, en gemeenten onderzoeken of de inzet van **BOA's** in hun gemeente kan bijdragen aan het verminderen van specifieke overtredingen, zoals telefoongebruik op de fiets. Tot slot proberen we verkeershandhaving standaard onderdeel van gesprek te laten zijn binnen de **lokale driehoek** (burgemeester-politie-OM), de gemeenten zijn hiervoor in de lead. Daarbij helpt het om verkeersveiligheid op te nemen in de lokale **integrale veiligheidsplannen (IVP's).**

Naast de focus op de gedragsaanpak, wordt er ook ingezet op de doorontwikkeling van de gedragsaanpak. Hier wordt in de volgende paragraaf meer over uitgelegd.



CAMPAGNEKALENDER VERKEERSVEILIGHEID 2024

(Gericht op gedrag en handhaving)



*Tijdens de campagneperiodes wordt er door de politie extra gehandhaafd op de betreffende thema's.

WE DOEN HET SAMEN

2.3 Ontwikkelthema's

- Gedragsaanpak
- Risicogestuurd en datagedreven werken

GEDRAGSAANPAK

Organisatie gedragsaanpak

De regie van de gedragsaanpak ligt bij de provincie en dit wordt de komende BVVP-periode geïntensiveerd. Gemeenten, maatschappelijke partners en kennisinstellingen blijven (mede) verantwoordelijk voor het uitvoeren van gedragsinterventies. De doorvertaling van het strategische en tactische beleid naar lokale uitvoeringspraktijk behoeft verbetering en de activiteiten voor gedragsbeïnvloeding zijn nog te versnipperd, zo blijkt uit de evaluatie van het BVVP 2020-2024. Concreet betekent dit:

- De BVVP-partners stellen een ontwikkelteam samen dat zich richt op de doorontwikkeling van de gedragsaanpak, met primaire vertegenwoordigers of op afroep beschikbare medewerkers van alle BVVP-partners. De regio's hebben hierin een coördinerende rol voor de vertegenwoordiging vanuit hun regio.
- Het ontwikkelteam werkt in 2024 een nieuwe organisatie- en financieringsvorm uit voor de gezamenlijke gedragsaanpak. Het ontwikkelteam stemt dit voorstel af met het ambtelijk kernteam, het focusteam en het ontwikkelteam gericht op de risicogestuurde en datagedreven aanpak.

Het is de ambitie van provincie en gemeenten om samen op te trekken en de krachten te bundelen in de uitvoering van verkeerseducatie (op scholen) en de gedragsprojecten. Dit betekent dat we een gezamenlijke bijdrage leveren in capaciteit en middelen voor deze educatie- en gedragsprojecten. Deze afspraken tussen gemeenten, regio's en provincie worden gemaakt in de MMMP's en RMP's. In de gezamenlijke aanpak kan onder andere gedacht worden aan:

- Gebundeld projecten inkopen;
- Uitvoering faciliteren met menukaarten;
- Binnen menukaarten aansturen op de inzet van getoetste projecten.





Taken voor het ontwikkelteam

Uitgangspunt van de gezamenlijke gedragsaanpak is een toegankelijke en uniforme werkwijze voor de partners, die zo laagdrempelig mogelijk is in de uitvoering (oftewel: de “hoe”-vraag). Voor de verschillende onderdelen van de gedragsaanpak betekent dit dat het ontwikkelteam gedragsaanpak werkt aan:

- **Evaluatie van (de organisatie en financiering van) de verkeerseducatieprogramma’s.** Zowel gemeenten, scholen als aanbieders worden hierover bevraagd. We leren van de manier van aanbieden van de afgelopen jaren en beoordelen waar dit efficiënter georganiseerd kan worden. De provincie en gemeenten stellen middelen beschikbaar voor verkeerseducatie op scholen; ook de wijze waarop de financiering is geregeld maakt onderdeel uit van de werkzaamheden.
- **Een menukaart met getoetste gedragsmaatregelen,** die de BVVP-partners kunnen inzetten op de focusthema’s en op andere (provinciale, regionale of lokale) thema’s. De provincie en gemeenten stellen middelen beschikbaar voor de uitvoering van deze gedragsinterventies en delen de kennis en ervaringen die wordt met de projecten wordt opgedaan. Het ontwikkelteam werkt ten behoeve van het opstellen van de menukaart samen met (maatschappelijke) organisaties die interventies aanbieden.
- **Gezamenlijke campagnekalender met communicatiemiddelen,** die iedere BVVP-partner laagdrempelig kan inzetten in de daarvoor afgesproken periode.
- **Communicatie naar verkeersdeelnemers gericht op doelgroepen.** De BVVP-partners nemen deze communicatie over door (bestaande of persoonlijke) berichten te delen via hun eigen communicatiekanalen.
- **Onderzoeken naar verkeersgedrag,** passend bij de risicogestuurde en datagedreven werkwijze. Alle BVVP-partners delen de opgedane kennis en kunnen projecten/pilots uitvoeren, passend bij de nieuwe inzichten over verkeersgedrag.
- Tenslotte laat het ontwikkelteam onderzoeken in hoeverre verkeerseducatie op Middelbaar Beroepsonderwijs, uitgebreid kan worden naar het **Hoger Beroepsonderwijs** en **Wetenschappelijk Onderwijs.**

RISICOGESTUURD EN DATAGEDREVEN WERKEN

Risicogestuurd werken

Risicogestuurd werken is een proactieve aanpak om ongevallen en slachtoffers te verminderen door de belangrijkste risicofactoren in het verkeerssysteem aan te pakken. BVVP-partners brengen deze risicofactoren – wegkenmerken, omstandigheden of gedragingen – in beeld die de kans op gevaarlijke verkeerssituaties kunnen vergroten. Deze manier van werken biedt zowel houvast op het gebied van infrastructuur als op gedrag en handhaving. Het ontwikkelteam werkt concreet aan een plan van aanpak gericht op:

- Het opstellen van risicoanalyses, zowel op lokaal, regionaal als provinciaal niveau. Een extern bureau heeft in de periode 2021 t/m 2023 voor alle Brabantse gemeenten en regio's risicoanalyses opgesteld, deze worden komende BVVP-periode geactualiseerd.
- Op basis van deze risicoanalyses wordt, eveneens op regionaal én lokaal niveau, een uitvoeringsagenda en -programma opgesteld waar de concrete verkeersveiligheidsmaatregelen voor de komende BVVP-periode in landen.

Datagedreven werken: waar zetten we op in?

Eventuele vernieuwende en relevante data(-bronnen) blijven we verkennen en we streven ernaar om onze data uit te breiden. Dit gaan we doen door:

- Het contact met het Regionaal Datateam en met innovatieve partijen (zoals SmartwayZ.nl) over verkeersveiligheid te intensiveren.
- Het contact met (maatschappelijk) organisaties, landelijke kenniscentra (CROW-KpVV, Taskforce verkeersveiligheidsdata) en advies- en ingenieursbureaus up-to-date te houden of te intensiveren.

De grootste stappen worden in 2024 en 2025 gezet, maar gedurende de hele BVVP-periode zetten we hierop in.

Naast data gaan we ook investeren in 'tooling' waarmee het mogelijk wordt om de verzamelde data te combineren, te analyseren en te ontsluiten, zodat zowel de data als de resultaten beschikbaar komen voor alle BVVP-partners. Daarom:

- Starten we eind 2024 met een aanbesteding voor tooling.
- Richten de BVVP-partners half 2024 een ontwikkelteam in op risicogestuurd en datagedreven werken. Dit team houdt zich bezig met de doorontwikkeling van dit belangrijke thema, borgt de voortgang van de verschillende activiteiten en zorgt voor communicatie en afstemming met het ambtelijk kernteam, het focusteam en het ontwikkelteam gedragsaanpak.

Welke data verzamelen we?

Eventuele vernieuwende en relevante data(-bronnen) blijven we verkennen en we streven ernaar om onze data uit te breiden. Dit gaan we doen door:

- Het ontwikkelteam gaat aan de slag met het opstellen van een gezamenlijk informatieplan.
  De provincie heeft een eerste versie van een informatieplan opgesteld, daar kan op worden voortgebouwd. Data die verzameld wordt, is gericht op:
  - Functie (routes) van en intensiteiten op onze wegen en fietspaden (hoofdwegennet vrachtauto, auto, fiets, landbouw, etc).
  - Vormgevingskenmerken van wegen, fietspaden en bermen.
  - Verkeersgedrag (zoals lichtvoering op de fiets/scooter, mobielgebruik, helmgebruik en gordeldracht).
  - Conflicten op kruispunten.
  - Informatie over verkeersongevallen en -slachtoffers (BRON, spoedeisende hulp, ambulance, verzekeraars).
  - Bereik en effect van onze campagnes en interventies.

JAARLIJKSE PROGRAMMERING

3.1 Uitvoeringsprogramma 2024

Doorgaan met activiteiten

In 2024 zitten we niet stil. We blijven doorgaan met de verkeersveiligheidsactiviteiten die we al jaren doen, zoals beschreven in het basisniveau gedragsaanpak. Zo blijven we inzetten op verkeerseducatie op scholen, gedragsprojecten, campagnes, handhaving, risicogestuurd en datagedreven werken en het nemen van infrastructurele maatregelen. In het RMP-2024 zijn afspraken gemaakt tussen de provincie en de gemeenten over deze activiteiten, zowel praktische werkafspraken als de financiering. In 2024 helpt het expertteam wegbeheerders met de aanvraag van de derde tranche van de ministeriële Investeringsimpuls Verkeersveiligheid.

Gezien de focus van het BVVP 2024-2027, waarbij we onze samenwerking vooral richten op de gedragsaanpak, weten we dat we meer moeten doen en soms ook anders moeten organiseren. In de evaluatie van Berenschot waren belangrijke aandachtspunten om **focus aan te brengen,** de **gedragsaanpak verder te professionaliseren** en het **risicogestuurd en datagedreven werken** verder te ontwikkelen. In het BVVP 2024-2027 geven we hier invulling aan en dit zijn opgaven die we alleen gezamenlijk kunnen vormgegeven.

Via het focusteam en de twee ontwikkelteams willen we het komende half jaar verdere invulling geven ‘hoe’ we dit samen kunnen organiseren. Om deze drie teams vorm te geven, is er in de tweede helft van 2024 capaciteit van de BVVP-partners nodig. Op basis van de ervaringen in 2024, kunnen we de capaciteit (en kosten) voor 2025 en verder bepalen.



Nieuwe activiteiten 2024

- Onderzoek Grensverleggende Aanpak Verkeersveiligheid (provincie en SmartwayZ.nl)

Focusteam:

- Voor de focusthema’s wordt in 2024 een focusteam opgezet, met daarin vertegenwoordiging van de provincie, minimaal één (gemeente per of medewerker van de) regio, en op onderdelen aangevuld met de andere BVVP-partners.
- Het focusteam bestaat uit mensen met inhoudelijke kennis.
- Het focusteam werkt aan de gedragsladder en zet dit uit bij een gedragswetenschappelijk bureau.
- Het focusteam stelt de menukaarten met de maatregelen voor de focusthema’s voor 2025 (en verder) op.
- Het focusteam is nauw betrokken bij de doorontwikkeling van de gedragsaanpak.
- De inzet per deelnemer bedraagt in 2024 ongeveer 32 uur.

Ontwikkelteam gedragsaanpak:

- We richten een ontwikkelteam in dat onderzoekt hoe de gedragsaanpak het beste kan worden vormgeven, zowel qua organisatie als de financieringsstructuur.
- Het ontwikkelteam bestaat uit minimaal één medewerker van de provincie, van een regio en uit een aantal gemeenten (op basis van expertise).
- De inzet per deelnemer bedraagt in 2024 ongeveer 48 uur.
- De gedragsaanpak gaat iedere BVVP-partner aan, dus daarom is het belangrijk dat alle partners (vooral provincie en gemeenten) daarvoor tijd vrijmaken. We gaan uit van het bijwonen van bijeenkomsten en meelezen of meedenken in ontwikkelvoorstellen. We schatten in dat elke partner hiervoor 8 tot 16 uur moet reserveren.

Ontwikkelteam risicogestuurd en datagedreven aanpak:

- We richten een ontwikkelteam in, dat regie houdt op de uitvoering van de activiteiten voor de doorontwikkeling van de risicogestuurde en datagedreven aanpak.
- Aan het team nemen Rijkswaterstaat, politie, provincie en een aantal gemeenten deel (primair, of op afroep).
- De inzet per deelnemer bedraagt in 2024 ongeveer 32 uur.

JAARLIJKSE PROGRAMMERING

3.2 Doorkijk jaarlijks uitvoeringsprogramma **2025-2027**

Volgende stap: een BVVP Uitvoeringsprogramma 2025-2027, met jaarlijkse herijking

Na de bestuurlijke vaststelling (commitment) van BVVP Deel II: Uitvoeringsagenda 2024-2027 en het Uitvoeringsprogramma 2024, maken we een gezamenlijk uitvoeringsprogramma 2025-2027 met een nadere uitwerking van de activiteiten op maatregelniveau, dat we jaarlijks herijken. Op deze manier is de programmering adaptief, zodat resultaten en ervaringen uit het recente verleden hierin meegenomen kunnen worden en er kan worden ingespeeld op trends en ontwikkelingen. Hierin worden de concrete activiteiten verder uitgewerkt, met per activiteit:

- Op welke doelgroep de activiteit zich richt.
- Wanneer de activiteit plaatsvindt.
- Wie waarvoor aan zet is.
- Wat we willen bereiken met de activiteiten (doelstelling).
- Eventuele praktijkvoorbeelden.

In overleg met de twee ontwikkelteams zal het uitvoeringsprogramma 2025-2027 ingaan op wat er nodig is om te komen tot een gezamenlijke gedragsaanpak (de 'hoe'-vraag) en het risicogestuurd en datagedreven werken, en de activiteiten die daarbij horen, met aandacht voor capaciteit en financiën.

Het Ambtelijk kernteam werkt nauw samen met het focusteam en de twee ontwikkelteams voor het opstellen van het Uitvoeringsprogramma 2025-2027, en de jaarlijkse herijking. Uiteindelijk wordt de programmering voorgelegd aan en besproken in een vergadering van het Bestuurlijk kernteam en de Bestuurlijke overleggen in de regio's. Afspraken uit het BVVP en de daarvoor benodigde capaciteit en financiën worden vastgelegd in de Meerjarige Multimodale Mobiliteitspakketten (MMMPs) en de daaruit voortvloeiende jaarlijkse Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP's). Voor de andere BVVP-partners geldt dat het uitvoeringsprogramma 2025-2027 en de jaarlijkse herijking intern binnen de eigen organisatie vastgesteld kan worden.

Want ieder slachtoffer is er één teveel.



BIJLAGE

ACTIVITEITEN UITVOERINGSPROGRAMMA 2025-2027

Eén voorbeeld van een activiteitsomschrijving is opgenomen.

ACTIVITEIT: VERKEERSVEILIGHEID VERHOGEN ONDER OUDEREN MET BEHULP VAN DOORTRAPPEN

Wat?

Uit het SWOV-onderzoek ‘kiezen en delen’, blijkt dat het aantal verkeersslachtoffers onder ouderen, vooral op e-bikes en scootmobiels, sterk zal gaan toenemen en mogelijk verdubbelt richting 2040. De oudere fietser (65+) behoeft binnen het focusthema fietsers aandacht. Dit sluit aan bij de visie van en de verwachtingen uit het Integraal Zorgakkoord, waar vergrijzing en zelfredzaamheid (lopen en fietsen) sleutelbegrippen vormen. Landelijk is het programma “Doortrappen: veiliger fietsen tot je 100ste” geïnitieerd en daar sluiten wij in Brabant op aan. We zorgen dat ouderen in alle Brabantse gemeenten gebruik kunnen maken van dit educatieprogramma. Op kosten van de provincie is gedurende de looptijd van het BVVP een kwartiermaker aangesteld die de activiteiten in de Brabantse regio’s en gemeenten onder de aandacht brengt en helpt met het vormgeven van het educatiepakket, afgestemd op de behoeften en risico’s. Gemeenten kunnen de activiteiten die vallen onder Doortrappen, opvoeren voor het MMMP.

Doelgroep



Wie?

- Provincie financiert deze BVVP-periode kwartiermaker Doortrappen.
- Gemeenten (laten) organiseren Doortrappen activiteiten in hun eigen gemeente of gemeenten pakken dit regionaal op.
- Gemeenten en provincie maken afspraken over de financiering van de Doortrappen activiteiten.

Goede voorbeelden

In veel gemeenten worden trainingen voor senioren aangeboden.

Wanneer?

2024
en verder

BVVP Doelstelling

Veiliger laten fietsen van alle ouderen in Brabant

BRABANT
GAAT VOOR
NUL
VERKEERS
SLACHTOFFERS