

BRABANT
GAAT VOOR
NUL
VERKEERSDODEN





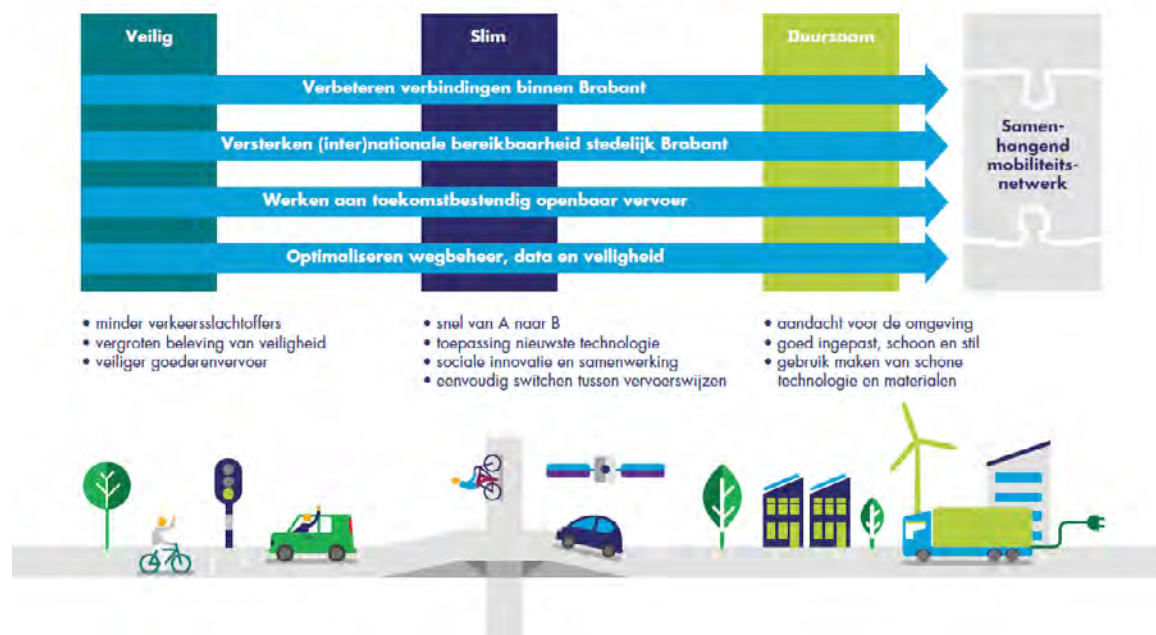
VOORWOORD

Mobiliteit is een belangrijk aspect van de moderne samenleving. Een uitgebreid netwerk van wegen, fietspaden, spoorlijnen, kanalen en wandelpaden zorgt ervoor dat we prettig kunnen wonen, werken en recreëren.

Het is belangrijk dat we ons op een prettige en veilige manier door Brabant kunnen bewegen. Dat is belangrijk voor de leefbaarheid en de economie. In tijden van economische groei zien we dat de mobiliteit toeneemt, wat consequenties heeft voor de verkeersveiligheid. Onze ambitie is Brabant goed bereikbaar te houden. Dat doen we op een veilige, slimme en duurzame manier. En bovenal doen we dat in Brabant met elkaar. Samen met de regio's werken we al vier jaar aan onze gezamenlijke ambitie 'streven naar NUL verkeersdoden', want iedere verkeersdode is er echt één te veel. Met deze samenwerking gaan we onverminderd verder. Ook voor de komende vier jaren hebben de provincie en de regio's een plan opgesteld waar we allen achterstaan. In dit plan besteden we aandacht aan de kwetsbare verkeersdeelnemers en benoemen we thema's waar we de komende vier jaar extra op in zetten: alertheid, clean in het verkeer, snelheid en zichtbaarheid zijn de thema's voor de komende jaren. Werken aan deze

Ontwikkellijnen naar de toekomst

Van ambitie en trendbeeld naar uitvoering vandaag, morgen en overmorgen



thema's draagt bij aan het veiliger worden van Brabant. Zeker zoals wij dat samen oppakken. Samen gaan we voor nul verkeersdoden!

Namens de Brabantse verkeersveiligheidsambassadeurs,
Christophe van der Maat
gedeputeerde Mobiliteit en Samenwerking

Inhoud

Voorwoord	2
1. Ambitie op weg naar nul	5
2. Programma op inhoud	10
3. Iedereen doet mee: de Brabantse werkwijze	17
4. Meten, analyseren en bijstellen	23



1. AMBITIE OP WEG NAAR NUL

NUL verkeersslachtoffers in Noord-Brabant. Daar gaan we voor. Iedereen moet daarom in actie komen en zelf bedenken: wat kan ik doen om Brabant op weg naar NUL verkeersdoden te helpen? Het aantal verkeersdoden is een aantal jaren achter elkaar gedaald, zoals in 2013 van 118 naar 81. Maar in 2014 zien we een lichte stijging. Aandacht voor verkeersveiligheid blijft belangrijk. Want elk slachtoffer is er één teveel. Daarom blijven we met onze partners ambitieus, op weg naar NUL.

In het Brabants VerkeersVeiligheidsPlan 2012-2016 staan de afspraken vastgelegd tussen partners en de provincie om te werken aan de verkeersveiligheid. Dit programma is in 2012 Brabantbreed gestart met de ambitie: streven naar NUL verkeersdoden. Het plan loopt in december 2015 af. Het Brabants VerkeersVeiligheidsPlan is geëvalueerd. De evaluatie is gebruikt bij het opstellen van het nieuwe plan.

Mensen willen zich veilig in de openbare ruimte kunnen bewegen. Een onveilig verkeerssysteem kan ertoe leiden dat mensen de straat niet meer op durven. Dat heeft grote gevolgen voor hun sociale leven. Het blijft dan ook belangrijk om ons voor verkeersveiligheid in te blijven zetten. Ook is

veiligheid belangrijk voor de mobiliteit en de economie: onveiligheid op de weg leidt tot grote maatschappelijke kosten en menselijk leed. Kortom, verkeersveiligheid is een cruciale randvoorwaarde voor de leefbaarheid, ons welzijn en de sociale cohesie. Het is dus gewenst opnieuw om een nieuw verkeersveiligheidsplan op te stellen. Dit nieuwe plan is ontwikkeld in samenwerking met de Brabantse GGA-regio's¹ (Gebieds Gerichte Aanpak), Rijkswaterstaat, Veilig Verkeer Nederland en de Politie.

Er zijn drie pijlers waarmee verkeersveiligheid is te beïnvloeden.

1. verkeerseducatie, voorlichting en bewustwordingscampagnes om weggebruikers goed uit te rusten om zich veilig in het verkeer te bewegen en ze bewust te maken van de eigen rol in het verkeer;
2. de aanpak van fysieke knelpunten en de realisatie van een zo veilig mogelijke infrastructuur en de toepassing van techniek om verkeersveiligheid te verbeteren;
3. handhaving bij overtreding van de verkeersregels (door de politie).

¹ GGA-regio's West Brabant, Hart van Brabant, regio 's-Hertogenbosch, Noordoost Brabant, Zuidoost Brabant

VOORBEELD

UIT DE PRAKTIJK: MOTTOBORDEN LET OP UW SNELHEID

De provincie Noord-Brabant en een groot aantal gemeenten in de regio Oost-Brabant plaatsten mottoborden 'Let op uw snelheid'. Deze borden staan langs wegen waar de politie regelmatig controleert op snelheid. De mottoborden zijn bedoeld om bestuurders te waarschuwen voor de controles en hen erop te wijzen rekening te houden met de maximum toegestane snelheid.



Een duurzaam verkeersveiligheidsbeleid komt het meest tot zijn recht bij een integrale aanpak die bestaat uit maatregelen vanuit deze drie pijlers. Dit zorgt voor onderlinge versterking van de effecten van de maatregelen.

In Brabant werken we aan alle pijlers. De gezamenlijkheid voor een Brabantbreed programma zit op pijler 1. Uit analyses blijkt dat ruim 90% van de verkeersongevallen wordt veroorzaakt door gedrag. Pijler 1, waarbij voorlichting en educatie centraal staan, is daarom een belangrijke pijler in de aanpak van (gedragsbeïnvloeding en daarmee) het verbeteren van verkeersveiligheid. De uitvoering van pijler 2 pakken we op met partners in het veld. Alleen met een gezamenlijke ambitie, kan resultaat worden behaald. Sinds 2012 is gestart met de ambitie: streven naar NUL verkeersdoden, waarbij we ons richten op de beweging naar nul verkeersdoden. We zetten in op aandacht voor het eigen gedrag van mensen in het verkeer. Gedragsbeïnvloeding wordt gezien als een kansrijk instrumentarium om de verkeersveiligheid in Brabant te vergroten en zodoende het aantal verkeersslachtoffers te verminderen. Daarom gaat dit verkeersveiligheidsplan vooral over de mensgerichte maatregelen die door heel Brabant worden opgepakt.

Uitgaan van eigen gedrag: Brabant gaat voor nul verkeersdoden

Het eigen gedrag veroorzaakt 90% van de ongelukken: afleiding, bellen, roekeloos rijden et cetera. De aanleg van kruispunten en rotonden en plaatsen van borden voorkomt deze ongevallen niet, het gaat erom dat mensen zelf alert zijn. Vanuit die gedachte is de communicatie-campagne Brabant gaat voor NUL verkeersdoden gestart. Daarnaast vragen we met projecten aandacht voor de eigen verantwoordelijkheid. Iedere weggebruiker is zélf verantwoordelijk voor veilig weggebruik. Iedereen vraagt zich af: wat kan ik doen om Brabant te helpen op weg naar NUL verkeersdoden? Ik rijd niet met drank op in de auto of op de fiets, ik maak het achterlicht van de fiets van mijn dochter. Eigen verantwoordelijkheid vraagt om actie. Verkeer wordt alleen veiliger als mensen zelf in actie komen. De acties van mensen, partners en gemeenten komen bij elkaar tijdens de jaarlijkse Actieweek. Storytelling speelt daarbij een belangrijke rol. Mensen vertellen zelf wat zij ervaren, wat ze vinden en wat ze doen. Op www.nulverkeersdodenbrabant.nl is ruimte voor storytelling en het delen van informatie.

Handhaving wordt volledig door de politie verzorgd. De politie maakt per regio een handhavingplan. Deze plannen zijn in nauw overleg met de gemeenten vastgesteld. De samenwerking met de politie is de

afgelopen jaren versterkt, de politie sluit steeds vaker aan bij regionale overleggen om de handhavingsactiviteiten kort te sluiten met de activiteiten die in de regio's worden uitgevoerd. Deze lijn wordt verder doorgezet in de periode 2016–2020.

Provincie, gemeenten en Rijkswaterstaat nemen infrastructurele maatregelen op hun wegen. Knelpunten worden geanalyseerd en met behulp van een prioriteringssysteem (PRIOR) wordt beoordeeld welke knelpunten worden aangepakt. Zo blijven we ons inzetten om 'black-spots' aan te pakken. En blijven we ons onverminderd inzetten op een duurzaam veilige inrichting van onze wegen. Omdat dit maatregelen voor de desbetreffende regio/ gemeenten bevat vinden we de aandacht hiervoor terug in de uitvoeringsplannen van de regio's en gemeenten.

Synergie door samenwerking: de ingezette koers blijven volgen

Vele partijen hebben sinds de start in 2012 samengewerkt. Deze samenwerking willen we voortzetten en nog verbeteren. We blijven inzetten op eigen gedrag via educatie/voorlichting, infrastructuur en techniek en handhaving. Om beter te weten wat we moeten doen werken we samen met gedragswetenschappers en meten

we de effecten. We sluiten met onze campagne aan bij de landelijke campagnekalender.

Plannen bundelen

De tijd van ieder voor zich is voorbij. Regionale plannen worden op elkaar afgestemd. Dit zorgt voor draagvlak bij alle gemeenten. Het uitgangspunt is dat de ambitie NUL verkeersslachtoffers alleen gerealiseerd kan worden als alle partners samen optrekken en focussen op dezelfde kwetsbare verkeersdeelnemers. Dit kan de overheid niet alleen. Burgers, belangengroepen, ondernemers: iedereen heeft hierin een rol. Samen zijn we verantwoordelijk.

Schema: verkeersslachtoffers 2012-2014 Noord-Brabant naar leeftijd en vervoerswijze

	0-11	12-17	18-24	25-29	30-39	40-49	50-59	60-74	75+	onb.	Totaal
Personenauto	1%	1%	8%	4%	5%	4%	4%	3%	2%	0%	31%
Motor	0%	0%	1%	1%	1%	1%	1%	0%	0%	0%	6%
Brom / snorfiets	0%	3%	3%	1%	1%	2%	2%	1%	0%	0%	14%
Fiets	1%	2%	2%	1%	1%	2%	3%	4%	2%	0%	17%
Voetganger	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	1%	0%	3%
Onbekend	1%	4%	5%	2%	3%	3%	4%	4%	3%	0%	28%
Overig	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%
Totaal	3%	10%	18%	9%	11%	13%	14%	13%	8%	1%	100%

De rol van de overheid is veranderd van regievoerder naar bruggebouwer, die anderen prikkelt/enthousiasmeert om zich ook in te zetten voor de NUL.

Inzet op risicogroepen

Uit de ongevalanalyse in 2011 bleek dat vooral senioren, jonge bestuurders en fietsers kwetsbaar zijn in het verkeer. We hebben de afgelopen drie jaar elke risicogroep één jaar centraal gezet in de communicatie en via de projecten. Ook uit de nieuwe ongevalanalyses blijkt dat deze risicogroepen niet zijn veranderd. Daarom blijven we onze aandacht richten op deze drie groepen.

Het VerkeersVeiligheidsPlan 2016-2020 in vogelvlucht

Voor het opstellen van het nieuwe VerkeersVeiligheidsPlan geldt: wat goed is, blijven we doen! Educatie en aandacht voor infrastructuur zijn al jaren van belang voor de verkeersveiligheid. Veranderingen die de laatste jaren zijn doorgevoerd en die werken, blijven bestaan. In het nieuwe plan leggen we een aantal nieuwe accenten. In hoofdstuk 2 staat de inhoud voor verkeersveiligheid beschreven, in hoofdstuk 3 de werkwijze en in hoofdstuk 4 het belang om effecten te blijven meten.

We hanteren voor de jaren 2016 tot 2020 de volgende uitgangspunten:

- qua werkwijze gaan we op dezelfde manier verder, uitgaande van een integrale benadering van verkeersveiligheid vanuit infra, educatie en voorlichting en handhaving;
- de samenwerking continueren en nog verder verbeteren, zowel buiten de organisatie met de 4 O's, als binnen de organisatie;
- de campagne Help Brabant mee op weg naar NUL verkeersdoden wordt iets aangepast in Brabant gaat voor Nul Verkeerdoden;
- de campagne wordt voornamelijk massa mediaal;
- aandacht voor gedrag, eigen verantwoordelijkheid en actie staan ook de komende jaren centraal;
- jonge bestuurders, fietsers en senioren blijven belangrijke risicogroepen;
- we blijven succesvolle en effectieve projecten uit de afgelopen jaren uitvoeren;
- voor 2016-2019 ligt het accent op respectievelijk alertheid (afleiding), clean in het verkeer (alcohol/drugs/medicatie), snelheid en zichtbaarheid;
- de BDU-budgetten van gemeenten en provincie blijven voor verkeersveiligheid beschikbaar;
- we blijven projecten evalueren, van een aantal (nieuwe) projecten wordt het effect gemeten;
- we zetten een gedragspsycholoog in voor optimalisatie/verbetering van gedragsbeïnvloeding;
- we gebruiken uitkomsten van de evaluatie om het programma te verbeteren.



2. PROGRAMMA OP INHOUD

Risicogroepen en accenten

Een Brabantbrede inzet van projecten voor de risicogroepen is het meest zinvol. Met elkaar maak je massa en zorg je voor aandacht en impact. Daarom is er jaarlijks afstemming over de in te zetten projecten voor de fietsers, senioren en jonge bestuurders. De GGA regio's willen op de volgende projecten (Brabantbreed) blijven inzetten². Daarnaast hebben de regio's ook de ruimte om lokale en/of regionale initiatieven te ondersteunen.

Accenten

Overkoepelend staat er jaarlijks een accent centraal. De exacte toedracht van een ongeval is op basis van registraties vaak niet goed te achterhalen. Op basis van eigen ervaringen heeft iedereen binnen het verkeersveiligheidsnetwerk wel een beeld bij de toedracht. Een ronde langs alle regio's leverde een voorkeur voor de volgende accenten op: alertheid, clean in het verkeer, snelheid en zichtbaarheid.

² Mochten onderzoeken en analyses de komende jaren laten zien dat deze projecten of risicogroepen achterhaald zijn, dan stellen we dit bij.

Risicogroepen

Fietsers

- fietstraining
- fietsverlichtingsactie



Fietsverlichtingscontrole groep 5 tot en met 8 op de Nutsschool Hertogin Johanna in Oss.

Jonge bestuurders (18 tot 24 jaar)

- BOB
- praktijkdag
- Shotgun



Kruispuntdebat: jongeren debatteren over hun eigen verkeersgedrag.

Senioren (60+)

- autotraining
- opfriscursus



Opfrissen van de kennis van verkeersregels in Veldhoven.

Er is een voorverkenning voor dit nieuwe programma uitgevoerd. Hieruit bleek dat we de afgelopen jaren vooral op basis van slachtoffercijfers hebben gehandeld en op de kwetsbare groep, zoals fietsers, senioren en jonge bestuurders hebben ingezet. De cijfers laten ook zien dat de automobilist tussen 20 en 50 jaar procentueel vaker veroorzaker is van een ongeval dan slachtoffer. Deze groep zal daarom de komende jaren ook aandacht krijgen. In dit plan noemen we alleen globaal de accenten. In werkgroepen worden accentjaren voorbereid, worden doelen gesteld en uitwerkingen voorgesteld.

2016: Accent **ALERTHEID (geen afleiding)**

Tal van factoren kunnen ervoor zorgen dat je afgeleid raakt. Onbewust, door bijvoorbeeld reclame. Maar ook bewust door het gebruik van je mobiele telefoon tijdens het rijden. In factsheets van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) over 'afleiding in het verkeer' wordt geschat dat 5 tot 25% van de auto-ongevallen ontstaat door afleiding. Om de risico's op afleiding te verkleinen, spreekt de SWOV van voorlichting, educatie en technische aanpassingen die bijvoorbeeld telefoongebruik tijdens het rijden onmogelijk maken. Het doel van het Jaar van alertheid is om Brabanders te informeren over het belang van 'op te letten' in het verkeer en hen bewust te maken van hun gedrag.

In het Jaar van alertheid worden projecten uitgevoerd die die alertheid als belangrijkste invalshoek hebben en wordt ook de campagne op alertheid toegespitst. We sluiten zo veel mogelijk aan bij de landelijke campagnes van het Rijk. Onze campagne blijven we meten.

Dit geeft voor de komende jaren het volgende beeld:

PROGRAMMAJAREN

2016
Alertheid

JONG

FIETS

SENIOR

2017
Clean in het verkeer

JONG

FIETS

SENIOR

2018
Snelheid

JONG

FIETS

SENIOR

2019
Zichtbaarheid

JONG

FIETS

SENIOR

VERKEERSEDUCATIE BASISCHOOL EN MIDDELBARE SCHOOL

2017: Accent CLEAN IN HET VERKEER (geen alcohol, drugs, geneesmiddelen)

Alcohol, drugs en medicatie hebben een verdoovende werking op de hersenen waardoor remmingen wegvallen, de concentratie en het geheugen verminderen, en zelfoverschatting bij de gebruiker toeneemt (bron: SWOV factsheets). Dit heeft effecten op het rijgedrag; bijvoorbeeld slingeren en verminderde reactiesnelheid. Al neemt het gebruik van alcohol en het aantal verkeersdoden door alcohol af, aandacht hiervoor blijft belangrijk. De regelgeving in de verkeerswetgeving over drugs verandert in 2016 wat een aanleiding is om het jaar erna hieraan specifieke aandacht te besteden. Er worden nieuwe normen van toelaatbaarheid vastgesteld. Voor de combinatie alcohol en drugs wordt een zero tolerance-beleid ingevoerd. Ook wordt het mogelijk om met spekseltesten hierop controle uit te voeren.

2018: Accent SNELHEID

Snelheid is één van de mogelijke oorzaken van verkeersongevallen. Uit de praktijk blijkt dat op 60 en 80 kilometer wegen vaak te hard wordt gereden, wat extra aandacht vraagt. Factsheets van de SWOV laten zien dat handhaving, in combinatie met veilige en geloofwaardige snelheidslimieten, hiertoe kunnen bijdragen. Denk aan limieten die bijvoorbeeld dynamisch zijn en rekening houden met weersomstandigheden. Daarnaast moet

duidelijk zijn welke limiet ergens geldt. Steeds meer auto's kunnen dit op het dashboard zichtbaar maken. Daarnaast zijn voorlichting en educatie noodzakelijk om de verkeersdeelnemer te informeren over maatregelen en het belang van snelheidsbeheersing.

Voor sommigen is het een keuze om te hard te rijden, voor anderen gebeurt het iets te hard intrappen van het gaspedaal onbewust. De onbewuste 'hardrijder' zou door gedragsbeïnvloedingmaatregelen geholpen kunnen worden omdat het niet zijn intentie is. Bijvoorbeeld het schilderen van een hinkelpad op de weg of het plaatsten van gele kleine poppen in wijken waar veel kinderen wonen.

2019: Accent ZICHTBAARHEID

Weersomstandigheden als mist of flinke regen kunnen het zicht en de zichtbaarheid beïnvloeden. Zo ben je in het donker in zwarte kleding en zonder licht slecht zichtbaar. Als verkeersdeelnemer loop je dan een groter risico om slachtoffer te worden van een ongeval. Maar ook op bepaalde plekken ben je slecht zichtbaar, zoals in de dodehoek van een auto of vrachtwagen. Zichtbaar zijn is belangrijk voor voetgangers, fietsers, motorrijders, scootmobielrijders én automobilisten. We gaan dan ook op zoek naar passende projecten.

VOORBEELD

EEN VOORBEELD UIT DE PRAKTIJK: REFLECTION DAY

Eindhoven hield in 2014 Reflection Day in het kader van zichtbaar zijn op de fiets. Groepen schoolkinderen reden 's avonds in het donker een tocht. De kinderen kregen reflecterende kleding aan en ze werden aangemoedigd om dat ook in de wintermaanden te doen zodat ze zichtbaar zijn op de fiets. Als ze tijdens de actieperiode geflitst (op de foto gezet) werden, konden ze een prijs winnen.

Campagne Brabant gaat voor NUL verkeersdoden

Bewustwording is een belangrijke voorwaarde voor veiliger verkeersgedrag. Dit doen we met de publieks-campagne Brabant gaat voor NUL Verkeersdoden. We willen graag zien dat Brabant bruist van (burger)acties en initiatieven voor verkeersveiligheid. De publieks-campagne heeft daarin de volgende functie:

- informatie verstrekken (onder meer naamsbekendheid);
- bewustwording creëren en het gedrag beïnvloeden.

We zetten door het jaar heen verschillende campagne-activiteiten en acties in om de accenten mede onder de aandacht te brengen en mensen te activeren om mee te werken aan een verkeersveilige omgeving. Het delen van verhalen (storytelling) speelt hierbij een belangrijke rol. Diverse communicatiemiddelen ondersteunen dit, waaronder een website (www.nulverkeersdodenbrabant.nl) en de facebookpagina. Ook het Brabant Veilig Voorlichtingsteam (BVV) draagt hiertoe bij. BVV-teamleden bezoeken grote evenementen om met bezoekers in gesprek te gaan over verkeersveiligheid.

Actieweek: ieders eigen bijdrage

Mensen activeren zelf een bijdrage te leveren om het verkeer veiliger te maken: dat is belangrijk in het programma. Gedurende het hele jaar voeren mensen acties uit en één keer per jaar is er specifieke aandacht voor tijdens de Actieweek. De beste regionale actie maakt jaarlijks kans op een prijs. Er zijn op meer dan 200 verschillende locaties uitgevoerd! Vanwege het succes ervan in het vorige programma geven we hieraan vervolg.

Verkeerseducatie op scholen

Via het Brabants VerkeersveiligheidsLabel (BVL) biedt de provincie al jaren verkeerseducatie voor kinderen in het basisonderwijs in Brabant. Alle Brabantse gemeenten doen mee aan het Labelprogramma, met steun van verkeersouders. Brabant telt 800 BVL-scholen waarvan er 700 het Label hebben. Op middelbare scholen loopt het educatieprogramma TotallyTraffic (TT), voor scholieren van 12 tot en met 18 jaar op alle niveaus. In Brabant werken 78 middelbare scholen met de Brabantse modulebox. We gaan hier in de komende jaren mee verder.

VOORBEELD

EEN VOORBEELD UIT DE PRAKTIJK: WEAR IF YOU CARE

In 2014 is een campagne Wear if you Care! gehouden in het jaar gericht op 'jonge bestuurders': Twee jongeren laten op indringende wijze zien dat zij staan voor NUL verkeersdoden. Door het dragen van een polsbandje waarop de naam staat van een jong verkeersslachtoffer: Ted, Sheila of Matthew. En door het vertellen van hun verhaal en dat van hun nabestaanden.



Handhaving

De afgelopen jaren is de samenwerking tussen wegbeheerders en politie verbeterd. Zo zijn er structureel gezamenlijke overleggen en zijn er in het kader van de campagne mottoborden 'Let op uw snelheid' geplaatst met daarop het NUL verkeersdoden-logo. Handhaving is binnen gedragsbeïnvloeding één van de drie pijlers. Voldoende en effectieve handhaving is noodzakelijk om effectief te kunnen zijn. In het nieuwe programma kijken we samen hoe we de handhaving in Brabant nog verder kunnen versterken en gaan regio's, provincies en politie hierover in gesprek met elkaar. De politie stelt een handhavingplan op in overleg met gemeenten. Dat wordt in de regio's gecommuniceerd. Ook de regio's denken na over het betrekken van politie in hun projecten. In Oost-Brabant (Metropool Regio Eindhoven, GGA Den Bosch en GGA Noordoost) is er een structureel overleg waar gemeenten, politie en OM handhaving aan de orde stellen. De verkeersveiligheidsambassadeurs hebben zitting in het overleg.

Veilige infrastructuur en techniek

Bij aanleg en beheer van wegen speelt continu een veiligheidsafweging. Gemeenten en regio's blijven zich de komende jaren hard maken om hun gevaarlijke locaties aan te pakken. De provincie zet zich in om de provinciale wegen zo verkeersveilig mogelijk te maken. In 2014 heeft de ANWB met het European Road Assessment Programme de provinciale wegen beoordeeld. Van deze uitkomsten maken we gebruik.

Infrastructurele maatregelen beïnvloeden het gedrag van verkeersdeelnemers, maar met enkel infrastructuur komen we er niet. Bij het analyseren van verkeersknelpunten en het vinden van een oplossing wordt tot nu toe bijna altijd gezocht naar een infrastructurele aanpassing. Daarnaast kunnen we een mobiliteitsvraagstuk ook vanuit gedrag bekijken. Dat betekent dat je ook motieven en weerstanden van verkeersdeelnemers meeneemt en zoekt naar projecten of aanpassingen die het gedrag van mensen beïnvloeden. De provincie, gemeenten en andere O's gaan hiermee de komende jaren experimenteren.

VOORBEELD

ACTIE UIT DE PRAKTIJK: VRIJWILLIGE ACTIE VAN BRABANTSE RIJSCHOLEN

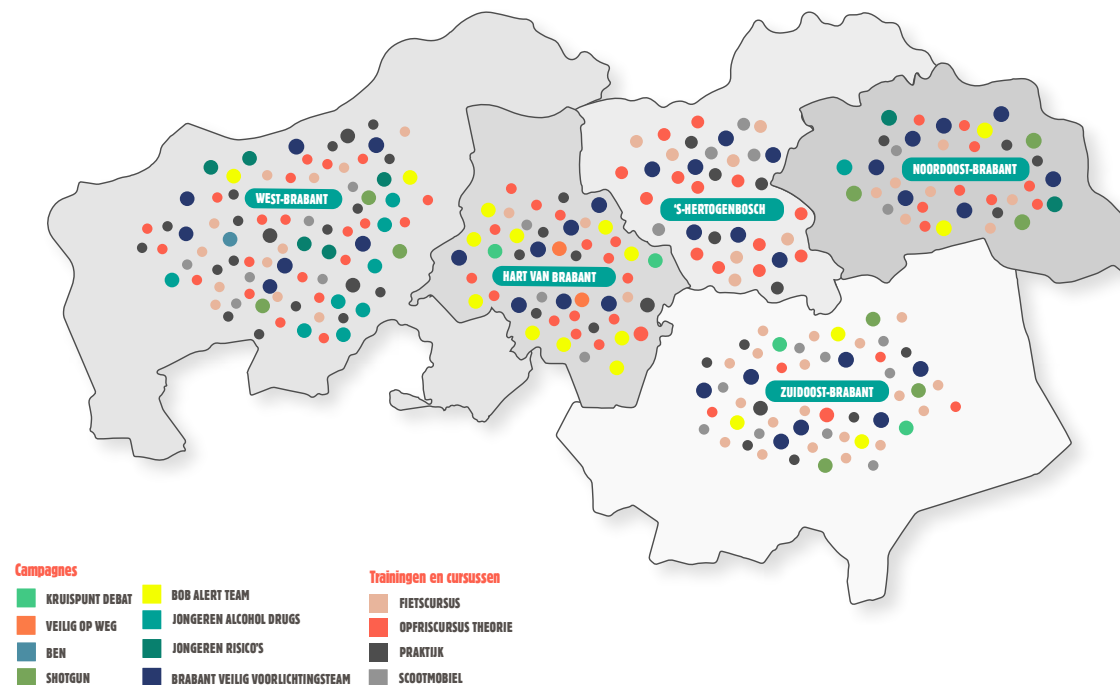
In Berghem kregen mensen tijdens de Actiedag les in het remmen op glad wegdek. De instructeur gaf vooral uitleg over de werking van ABS: "Want jonge automobilisten schrikken nogal eens wanneer dat systeem in werking treedt." Ook reden kandidaten onder begeleiding rond met een promillagebril. Dat bootst het zicht op de weg na dat een automobilist heeft bij verschillende promillages alcohol in het bloed.

Om infrastructurele projecten tegen elkaar af te wegen, gebruiken provincie en gemeenten in Brabant de PRIOR-methodiek. Deze methodiek helpt om de volgorde van uitvoering van projecten in de tijd weg te zetten. Het programma prioriteert op basis van enkele relevante criteria waaronder doorstroming, verkeersveiligheid en financiën.

Bij dit alles geldt dat gemeenten en provincie verantwoordelijk zijn voor hun eigen wegen en stellen daartoe hun eigen programma's op. Dit zijn geen Brabantbrede programma's en worden daarom niet in dit plan meegenomen. Uiteraard is er wel een samenhang. In de regionale (meerjaren) Uitvoeringsprogramma's van de regio's en het 'Programma provinciale wegen' komen infraprojecten en gedragsprojecten samen. Daar vindt afstemming plaats om ook gedragsbeïnvloeding te laten meewegen bij aanpassingen aan infrastructuur.

In samenhang met verkeersveiligheid is er aandacht voor ontwikkeling die te maken hebben met techniek, zowel op het gebied van wegenontwerp (spookfiles) als ook het ontwikkelen van een fiets die signalen afgeeft wanneer verkeer nadert.

OVERZICHT 2016





3. IEDEREEN DOET MEE: DE BRABANTSE WERKWIJZE

Overheden alléén kunnen de beweging naar NUL verkeersslachtoffers onvoldoende effectief inzetten. Provincie en gemeenten zijn slechts een partner in een groter netwerk van partijen. Samen met politie, maatschappelijke organisaties, scholen en andere betrokkenen geven we invulling aan het programma.

De ambitie NUL verkeersdoden komt alleen binnen handbereik als iedereen een actieve bijdrage levert. Hiervoor is de start de afgelopen jaren gemaakt. Gemeenten en provincie hebben taken afgestemd. Deze werkwijze willen we ook in het VerkeersVeiligheidsPlan 2016-2020 handhaven. In dit hoofdstuk staat de Brabantse werkwijze beschreven.

Iedereen doet mee: Brabant provincie van de participatie

Noord-Brabant kenmerkt zich door een sterk ontwikkelde vrijwilligers- en verenigingsstructuur. Voor verkeersveiligheidsprojecten maken we hiervan dankbaar gebruik en proberen dit zoveel mogelijk te ondersteunen. De uitvoering van verkeersprojecten door vrijwilligers is misschien niet altijd met het grootste effect, maar is wel precies het voorbeeld van 'eigen verantwoordelijkheid

nemen' en 'meedoen'. Werken met vrijwilligers blijven we dan ook toejuichen. We kijken samen met de partners waar en hoe we vrijwilligers inzetten en hoe we kunnen ondersteunen om dit netwerk vitaal te houden. We betrekken ook ondernemers, scholen en belangenorganisaties zo veel mogelijk en dagen ze uit om een bijdrage aan een verkeersveilig Brabant te leveren.

De Brabantse overleggen

De werkwijze in Brabant kenmerkt zich door een aantal specifieke afstemmingsoverleggen voor verkeersveiligheid. Brabantbreed zijn dat het ambassadeursoverleg, de klankbordgroep, de werkgroep accenten en het campagneteam. Daarnaast maken we gebruik van bestaande overlevormen om te zorgen voor een goede afstemming in de regio: het coördinatorenoverleg, de ambtelijk overleggen en de portefeuillehouders verleggen (die staan hieronder niet specifiek toegelicht). Uit de evaluatie blijkt dat de rollen voor de verschillende overlegstructuren kunnen worden aangescherpt. Dit wordt begin 2016 opgepakt.

Bestuurlijk ambassadeurs

In Brabant hebben we negen bestuurlijk ambassadeurs. Dit zijn de gedeputeerde van de provincie, zes wethouders uit de Brabantse regio's en twee bestuurders van de politie.

TIP

TIP VANUIT DE PRAKTIJK: HET GESPREK AANGAAN MET DE BURGER

Een verkeersveiligheidsambassadeur, en eigenlijk elke wethouder, heeft regelmatig gesprekken met burgers en belangenbehartigers over bijvoorbeeld de aanleg van een verkeersdrempel. Juist dit soort gesprekken zijn van belang om mensen te attenderen op mogelijke aanpassingen in hun gedrag, en dat een drempel niet altijd het juiste antwoord op hun vraag is. De kunst is om dit ook zó te kunnen overbrengen dat burgers ook hun eigen gedrag onder de loep gaan nemen en niet teleurgesteld naar huis gaan omdat er geen drempel komt!

Zij zijn het gezicht van verkeersveiligheid, geven mede richting aan de campagne en dragen de NUL-boodschap uit in hun regio, bijvoorbeeld bij ontmoeting met scholen, ondernemers, dorpsraden. Zij zetten zich er samen voor in dat verkeersveiligheid op de politieke agenda komt/blijft in hun regio en ook in de bestuurlijk regionale overleggen. Zij houden elkaar en de collega-wethouders in de regio's op de hoogte van activiteiten en ontwikkelingen.

De ambassadeurs hebben viermaal per jaar overleg met elkaar om te spreken over actuele thema's en ontwikkelingen, daarbij ondersteund door de provincie. Ook spelen de ambassadeurs een grote rol tijdens de Actieweek verkeersveiligheid, waar zij acties bezoeken en stimuleren.

Klankbordgroep

Vanuit de regio's, provincie en politie is een klankbordgroep gevormd die jaarlijks ongeveer viermaal bijeenkomt om na te denken over de thema's en ontwikkelingen en om de provinciale afstemming te waarborgen. De leden van de klankbordgroep koppelen terug over en geven feedback op inhoud, proces van het lopende verkeersveiligheidsjaar, de communicatiecampagne, de effectmeting en andere zaken die voor de leden van belang zijn. De deelnemers namens de regio's (een GGA-coördinator of ambtenaar van één van de gemeenten uit een regio) bespreken de uitkomsten van de klankbordgroep in hun

regio-overleg met andere ambtenaren en hun regioambassadeur. Zij zorgen er op deze manier voor dat verkeersveiligheid goed geborgd is in de ambtelijk en bestuurlijk overleggen in de regio's. De klankbordgroep bereidt de agenda voor het ambassadeursoverleg voor en geeft aan wanneer de inzet van één van de ambassadeurs wenselijk is.

Werkgroepen voor accentjaren

Gezamenlijk zijn de accenten voor de komende jaren bepaald. Jaarlijks werkt een werkgroep deze accenten met betrokken partners verder uit. De werkgroep bepaalt de doelen, kijkt welk project of campagne bij het accent past en zet de uitvoering in de steigers.

Campagneteam

Het campagneteam zet maandelijks de lijnen uit voor de campagne. Ook bespreken de leden de voortgang van en de acties voor de campagne. Het campagneteam bestaat uit het uitvoerende communicatiebureau, medewerkers van het team verkeersveiligheid, de communicatieadviseur van de provincie en een (roulerend) regiocoördinator. De regiocoördinator zorgt dat de regio's goed aangehaakt zijn en dat de plannen van de campagne ook uitvoerbaar zijn voor de regio. De communicatie over de projecten en accenten wordt via het campagneteam gestroomlijnd.

Inzet van regio en gemeenten

De vijf regio's met hun gemeenten zijn en blijven de spil in de uitvoering. De regio's maken jaarlijks een Regionaal Uitvoeringsprogramma waarin de projecten staan opgenomen die ze gaan uitvoeren. Dit zijn de projecten voor de risicogroepen zo mogelijk toegespitst op het jaarlijkse accent. Afstemming hierover vindt plaats in de klankbordgroep en het ambassadeursoverleg, besluitvorming vindt plaats in de regio's. Er is ook ruimte voor regionaal en lokaal maatwerk. De gemeenten of de regio's zijn de opdrachtgevers voor de projectuitvoerders. De regio's nemen de uitvoering in samenspraak met politie, maatschappelijke partners, onderwijs, lokale ondernemers en vertegenwoordigers van weggebruikers ter hand. Ze ontwikkelen daarvoor een sterk netwerk van actieve actoren. De regio's hanteren een actieve aanpak voor grotere betrokkenheid van burgers. Ze stimuleren hun partners om in actie te komen en ook gebruik te maken van de bestaande campagne-uitingen.

De projecten worden met regio's en de provincie afgestemd om zo te zorgen voor een brede dekking van projecten in Brabant en projecten goed zichtbaar te maken. Er is samenhang tussen infrastructurele en mensgerichte maatregelen; bij de beoordeling van de infraprojecten laat de regio de ideeën over gedragsbeïnvloeding meewegen.

De coördinatoren en contactpersonen zijn een belangrijke schakel in de communicatie vanuit de campagne Brabant gaat voor NUL verkeersdoden naar de eigen regio en de achterban. Ook koppelen zij opgehaalde informatie weer terug naar de regio en attenderen collega's en partners op komende acties. Bijvoorbeeld bij grote Brabantbrede acties ontvangen de coördinatoren het Brabantbrede persbericht, vullen dit aan met regionale informatie en verspreiden het onder hun gemeenten. Zij brengen de voortgang over projecten en campagne in bij de regio via de ambtelijk en bestuurlijk overleggen.

De regio's en gemeenten leveren een actieve bijdrage bij het uitvoeren van de Actieweek. Zij kunnen bijvoorbeeld de hun bekende ondernemers of organisaties activeren om deel te nemen aan de Actieweek, ze zorgen voor verspreiding van promotiemateriaal en ze betrekken de lokale wethouders en communicatieadviseurs bij de Actieweek.

TIP

CONTACTEN MET ONDERNEMERS IN DE GEMEENTE

Ondernemers kunnen een grote bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid. Vaak hebben zij een duidelijke relatie met één of meer van de risicogroepen. Daarmee hebben zij ook een sleutel in handen om het gedrag van die groepen te veranderen. Zo kunnen fietswinkels bij de verkoop van een elektrische fiets ook een cursus aanbieden om er veilig mee te leren rijden of een achteruitkijkspiegel promoten. Gemeenten kunnen de ondernemers stimuleren een bijdrage te leveren.

Inzet van de provincie

De provincie faciliteert en bewaakt de voortgang van de educatieve activiteiten die op provinciaal niveau worden uitgevoerd, zoals BVL en TT. De provincie neemt de communicatiecampagne Brabant gaat voor NUL verkeersdoden op zich en laat de campagne ondersteunen door het Brabant Veilig Voorlichtingsteam (BVV). Afstemming over de campagne vindt plaats in de klankbordgroep en het ambassadeursoverleg. Op deze manier wordt in heel Brabant de aandacht voor verkeersveiligheid zichtbaar.

De site www.nulverkeersdodenbrabant.nl is een medium waarop informatie over projecten te vinden is en waar ervaringen en projecten worden gedeeld. Ook blijven we burgers, ondernemers, scholen et cetera vragen om onder de vlag van Brabant gaat voor NUL verkeersdoden in actie te komen. De provincie verzorgt de coördinatie van de klankbordgroep, het ambassadeursoverleg, de jaarlijkse aftrap van het verkeersveiligheidsjaar en de actieweek.

De provincie zorgt, meer dan de afgelopen jaren, voor afstemming en samenwerking met andere provinciale programma's zoals Fiets in de Versnelling/Ons Brabant Fietst/, Dynamisch verkeersmanagement/ITS (bijvoorbeeld

gebruik informatie in de voertuigen) om goede ideeën op te halen en te delen. De provincie sluit aan bij de landelijk overleggen met andere provincies, het Rijk, SWOV en CROW-KPVV. De kennis die uit die overleggen wordt opgedaan, deelt de provincie met de regio's. De provincie haalt de uitkomsten van de effectmeting van de projecten op en deelt die met de partners.

Zo nodig zorgt de provincie voor het actualiseren van het VerkeersVeiligheidsPlan. Ook neemt de provincie in de beslissingen over infrastructurele projecten de mogelijkheden van gedragsbeïnvloeding mee.



Inzet van middelen

De gezamenlijke ambitie voor NUL verkeersdoden vereist dat de beschikbare budgetten worden ingezet op de Brabantbrede kwetsbare groepen en accenten. De provincie levert een financiële bijdrage aan het programma door onder meer de campagne te bekostigen, verkeerseducatie te begeleiden en te financieren, te evalueren en effecten te meten.

Er zijn cofinancieringsmiddelen beschikbaar voor het jaarlijks inkopen van projecten door de regio's/gemeenten vanuit de BDU. De regio's/gemeenten investeren jaarlijks in projecten voor mensgerichte maatregelen. De provincie zorgt voor cofinanciering van ongeveer 80% voor die projecten. Dit gebeurt via normbedragen per project of per deelnemer aan een project. De normbedragen zijn opgesteld om de administratieve lasten te beperken en kunnen bijgesteld worden naar aanleiding van evaluaties.

The screenshot shows the homepage of the NUL website. At the top left is the logo 'BRABANT GAAT VOOR NUL VERKEERSDODEN' with a sub-tagline 'LET HI NOG OP?'. To the right are navigation links: HOME, ACTIES, ACTUEEL, DE BELOFTE, DOE MEE, and social media icons for Twitter, Facebook, and LinkedIn. A small text block states: '2016 is het jaar van de Alertheid. De focus van 'Brabant gaat voor NUL verkeersdoden' ligt op hoe scherp jij bent in het verkeer. Omdat elk verkeersslachtoffer er één teveel is.'

IK BELOOF MIJN OGEN OP DE WEG TE HOUDEN IN HET VERKEER

...EN NIET OP MIJN MOBIELTJE

IK BELOOF

8.934

BELOFTES TOT NU TOE

ACTIES

- VVN GLOW YOUR BIKE-EVENT**
Zaterdag 7 november 2015, aanvang 13:00 uur, Eindhoven, het station. [LEES MEER](#)
- GROTE FIETSLICHTACTIE MET FIETSLICHTCONTROLES EN EEN WILDBEAM CAMPAGNE**
Verdien leuke gadgets als je licht het donk en laat je fiets pompen door echte graffiti kunstenaars. Ook met glow in the dark. [LEES MEER](#)
- MET SLIPPENDE BANDEN EN GIERENDE REMMEN**
Zaterdag 3 september 2015, aanvang 11:00 uur, 't Hertogenbosch, de markt. [LEES MEER](#)

[BEKIJK ALLE ACTIES](#)

ZITTE ER GEEN ACTIES VOOR JOU TUSSEN? KLIK DAN IN JOUW REGIO OF WOONPLAATS

Selecteer je regio: DB

De vernieuwde website



4. METEN, ANALYSEREN EN BIJSTELLEN

Succesvolle gedragsbeïnvloeding

Je kunt ook aan de voorkant van een project veel invloed uitoefenen. Bijvoorbeeld door een gedragspsycholoog mee te laten kijken naar de projectplannen. Er zijn veel zaken waarmee je vooraf rekening kunt houden om te kunnen bepalen of een project in essentie het gedrag wel gaat beïnvloeden.

Door doelgedrag, probleemgedrag, weerstanden en motieven vooraf in kaart te brengen, kunnen we beter bepalen welke techniek we inzetten om het gedrag te beïnvloeden.

Het afgelopen programma laat ons zien dat het meten van gedragseffect een lange adem vraagt. We blijven daarom tussentijds de projecten monitoren en we proberen de oorzaken van verkeersdoden te achterhalen. Voor effectmetingen gaan we samenwerken met landelijke partners.

Effectmeting en partners daarin

De verkeersveiligheidsprojecten die we in Brabant uitvoeren, beogen effect op de onderdelen kennis, houding, intentie en/of gedrag. Monitoring werkt als volgt:

- we voeren jaarlijks evaluaties uit van alle projecten;
- bij nieuwe projecten én bij lopende projecten voeren we zo mogelijk elke drie jaar een effectmeting uit. Afhankelijk van de kosten per project en het aantal personen waarbij effect is bereikt, kunnen we ook iets zeggen over de kosteneffectiviteit.

CROW-KpVV toetst of producten/programma's voor verkeerseducatie goed zijn opgezet. Daarnaast zijn provincies, de SWOV en CROW-KpVV een traject gestart met de ontwikkeling van een meer structurele manier van evaluatie. We willen komen tot een vergelijkingsmaat



ANALYSE

- WAT IS HET DOELGEDRAG?
- WAT IS HET PROBLEEMGEDRAG?
- WELKE WEERSTANDEN ZIJN VAN BELANG?
- WAT ZIJN MOTIEVEN?



INTERVENTIE

- MEER DAN HONDERD TECHNIKEN
- WANNEER ZET JE WELKE TECHNIEK IN?
 - HOE KUN JE MEER LOKKEN?
 - HOE GA JE OM MET WEERSTAND?



EVALUATIE

- HOE MEET JE HET EFFECT VAN JE MAATREGEL?
- WAT MOET ER VERANDEREN?

(meetlat) om uiteindelijk verkeersveiligheidsprojecten onderling met elkaar te kunnen vergelijken. De meetlat wordt een universele maat die zo dicht mogelijk bij het echte gedrag staat. Hierdoor is een 'benchmark' mogelijk per doelgroep voor verkeerseducatie. We steunen deze ontwikkeling en leveren hieraan een zo goed mogelijke bijdrage.

Ongevallencijfers in Brabant

Een nieuwe analyse van de meest recente cijfers laat zien dat de risicogroepen nog dezelfde zijn bij het vorige programma. Cijfers over ongevallen zijn onontbeerlijk om te weten hoe het met de verkeersveiligheid staat. De registratie van ongevallen kan echter beter. Daarom zijn we in 2013 gestart met het project STAR (Smart Traffic Accident Registration). Dit is een samenwerking van de politie, het Verbond van Verzekeraars en ICT-bureau Via met als doel alle verkeersongevallen te registreren. De app schademelden voor de mobiel, die niet alleen de schade meldt bij de verzekeraar maar ook het ongeval registreert, moet hieraan bijdragen. De provincie blijft ook in dit programma ongevallen in heel Noord-Brabant meten en analyseren.

Risico's in kaart brengen

Met behulp van veiligheidsindicatoren proberen we in Brabant zoveel mogelijk vooraf in kaart te brengen waar mogelijke risico's zijn als het gaat om veiligheid (zogenaamde safety performance indicatoren). Dit zijn voornamelijk kwaliteitskenmerken van de weginrichting, maar denk ook aan gedragsindicatoren. Je kunt hiermee aan de voorkant sturen op een grotere veiligheid op de wegen. Samen met instanties als de SWOV kijken we komende jaren welke indicatoren en methodieken hiervoor het meest effectief zijn.

Monitoren accenten

De accenten voor de komende jaren liggen weliswaar vast, maar de exacte uitwerking pakken we samen op. Werkgroepen met verschillende betrokken partners gaan hiermee aan de slag. Die hebben ook aandacht voor de monitoring van de campagne of het project dat bedacht is voor dat jaar. Zodat we tussentijds kunnen bijsturen en na afloop een oordeel kunnen geven over de meerwaarde van de inzet.

Ook in de periode 2016-2020 gaan we samen met alle partners voor Nul Verkeersdoden.