

BRABANTS VERKEERSVEILIGHEIDSP 2024-2027

Deel 2: Uitvoeringsagenda
Conceptversie 17 april 2024

BRABANT
GAAT VOOR
NUL
VERKEERS
SLACHTOFFERS



INHOUDSOPGAVE

- 1 We doen het **SAMEN****
 - 1.1 Rolverdeling en organisatie
 - 1.2 Samenwerkingsafspraken

- 2 We **DOEN** het samen**
 - 2.1 Activiteiten focusthema's
 - 2.2 Basisniveau gedragsaanpak
 - 2.3 Ontwikkelthema's

- 3 Uitvoeringsprogramma 2024**

- 4 Doorkijk Uitvoeringsprogramma 2025-2027**

INLEIDING

Volgens de leidende principes 'we DOEN het SAMEN', werken de BVVP-partners (Rijkswaterstaat, provincie, gemeenten, Openbaar Ministerie en politie) in de jaren 2024-2027 aan het Brabants verkeersveiligheidsplan (BVVP). De verkeerscijfers laten zien dat een extra inspanning nodig is. NUL verkeersslachtoffers is een hoge ambitie, maar wel een die het waard is om actief na te streven. Ieder slachtoffer is er één te veel. Daarom streven we ernaar om het risico op een verkeersongeval in Brabant te verkleinen, door het aanbod (infrastructuur) en het gebruik (verkeersgedrag) te verbeteren.

Samen de schouders eronder zetten

Om dit te bereiken zetten we samen de schouders eronder. NUL verkeersslachtoffers vraagt om het structureel versterken van de gezamenlijke uitvoeringskracht, zodat onze inspanningen ook daadwerkelijk effect hebben op straat. Verkeer is mensenwerk en gedrag is de belangrijkste oorzaak van verkeersongevallen. Gedragsverandering is een zaak van de lange adem, waarbij we inzetten op een combinatie van maatregelen, acties en onderzoeken op gedrag, infrastructuur én handhaving. Het vraagt om gezamenlijke regie dat moet leiden tot een krachtiger samenspel en brede samenwerking. We benutten wat er is en zoeken de samenwerking met andere opgaven, zodat ook daar het verschil wordt gemaakt.

Over deze uitvoeringsagenda

Deze uitvoeringsagenda is een uitwerking van het **BVVP Leidende Principes**. Op basis van de richting die hier is gekozen zijn deze principes in deze **BVVP Uitvoeringsagenda 2024-2027** uitgewerkt in concrete activiteiten. Met deze agenda bieden wij duidelijkheid aan alle partijen die dezelfde ambitie nastreven. Voor specifiek het jaar 2024 is een uitvoeringprogramma bijgevoegd zodat ook voor het resterende deel van dit jaar duidelijk is aan welke activiteiten op de planning staan.

Op basis van de uitvoeringsagenda volgt dit najaar een **BVVP Uitvoeringsprogramma 2025-2027** met een nadere uitwerking van de BVVP-activiteiten voor 2025-2027 inclusief capaciteit en middelen (zie ook hoofdstuk 4).

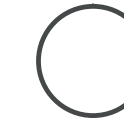
Brabants Verkeersveiligheidsplan 2024-2027 (BVVP)



Leidende principes
(Gereed: najaar 2023)



Uitvoeringsagenda 2024
Incl. programma 2024
(Gereed: voorjaar 2024)



**Uitvoeringsprogramma
2025-2027**
(Gereed: najaar 2024)

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

Principe 1:

We doen het **SAMEN**

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

ONZE LEIDENDE PRINCIPES

Principe 2:

We **DOEN** het samen

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

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

ONDERDELEN VAN ONZE AANPAK

1 Basis op orde

A) Continueren huidige inspanning

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

(B) Doorontwikkeling van onze aanpak

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

2 Inbedding verkeersveiligheid in brede maatschappelijke (mobiliteits-)opgaven

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

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

3 Onze focusgebieden

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



Fietsers



Afleiding



Oneervaren verkeersdeelnemers

UITVOERINGSAGENDA IN **EEN** OOGOPSLAG

We doen het **SAMEN**

Onder aansturing van het ambtelijk kernteam worden inhoudelijke teams van BVVP partners ingericht:

- Het **focusteam** (voor de focusthema's)
- Het **ontwikkelteam doorontwikkeling gedragsaanpak**
- Het **ontwikkelteam risicogestuurd en datagedreven werken**

Ambtelijk kernteam

Focusteams

Ontwikkelteam
Gedragsaanpak

Ontwikkelteam
Risicogestuurd
& datagedreven
werken

We **DOEN** het samen

Zoals in BVVP Leidende Principes is benoemd, delen we onze activiteiten in op de focusthema's fietsers, afleiding en onervaren verkeersdeelnemers, met aandacht voor zowel infrastructurele maatregelen, gedragsaanpak en handhaving.

Basisniveau gedragsaanpak

Alsbelangrijkstepijler, richten we onze gedragsaanpak op een leven lang leren, van 0 tot 100 jaar. Hierin zetten we in op:

- Educatie op scholen
- Gedragsprojecten
- Campagnes
- Algemene communicatie naar verkeersdeelnemers
- Onderzoek naar verkeersgedrag

Ontwikkelthema's

A: Gedragsaanpak

Het ontwikkelteam werkt aan een gezamenlijke gedragsaanpak, en onderzoekt de vorm en de financiering van deze aanpak.

B: Risicogestuurd en datagedreven werken

BVVP-partners sturen proactief op geïdentificeerde risicofactoren. Hiervoor is data nodig. Het team houdt de regie op wat nodig is bij deze manier van werken.

ONDERDELEN VAN ONZE AANPAK

Uitvoeringsprogramma 2024

We gaan door met activiteiten die we al jaren doen, maar voeren in 2024 ook nieuwe activiteiten uit:

- Opzetten Focusteam, voor o.a. voor het ontwikkelen van de gedragsladder en een 'menukaart' met getoetste gedragsmaatregelen, die de partners kunnen inzetten
- Opzetten Ontwikkelteam gedragsaanpak, voor onderzoek naar organisatie en financiering van de gedragsaanpak
- Opzetten Ontwikkelteam risicogestuurd en datagedreven, voor o.a. het doorontwikkelen van dit onderwerp.

Doorkijk uitvoeringsprogramma 2025-2027

Aanvullend op deze uitvoeringsagenda, volgt er in het najaar van 2024 een uitvoeringsprogramma voor 2025 - 2027, bestaande uit: onder andere een gedetailleerde beschrijving van de activiteiten en heldere afspraken over capaciteit, middelen en financiering. Het uitvoeringsprogramma 2025-2027 wordt in het najaar van 2024 ter bestuurlijke besluitvorming aangeboden.

1. WE DOEN HET **SAMEN**

1.1 ROLVERDELING EN ORGANISATIE

1.2 SAMENWERKINGSAFSPRAKEN



1.1

ROLVERDELING

EN ORGANISATIE

WE DOEN HET SAMEN: ROLLEN EN TAKEN

Wettelijke taken

De wegbeheerders – **Rijkswaterstaat, provincie** en de **gemeenten** – zijn wettelijk verantwoordelijk voor de veiligheid van de wegen, fietspaden en bermen binnen hun beheersgebied (c.q. areaal). Dit betekent dat de wegbeheerders naast het beheeren en onderhoud, ook moeten zorgdragen voor een veilige inrichting ervan. Bijvoorbeeld door onze wegen, fietspaden en bermen conform de landelijke CROW-richtlijnen in te richten, aansluitend op de principes van Duurzaam Veilig. 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.

De **politie** en het **Openbaar Ministerie** zijn wettelijk verantwoordelijk voor verkeershandhaving. In de regionale teams verkeer wordt bepaald waar de beschikbare capaciteit zo effectief mogelijk op ingezet kan worden (zowel op het type overtredingen als ten aanzien van de locaties). Ook voeren zij de regie bij grotere handhavingsactiviteiten en hebben zij handhavingsapparatuur in beheer, zoals de Monocam. De Basisteams geven uitvoering aan de dagelijkse verkeershandhaving in onze Brabantse dorpen en steden, en beschikken over kleinere apparatuur, zoals de radargun.

Niet-wettelijk

Voor de gedragsaanpak - maar bijvoorbeeld ook voor onze onderlinge samenwerking (governance) en een voor een risicogestuurde en datagedreven verkeersveiligheidsaanpak - draagt geen enkele organisatie een wettelijke verantwoordelijkheid. De BVVP-partners kunnen dit niet alleen, daarom werken we intensief samen met andere partijen, zoals maatschappelijke organisaties, kennisinstellingen en bedrijven. daarom werken we intensief samen met andere partijen, zoals maatschappelijke organisaties, kennisinstellingen en bedrijven. Maatschappelijke partijen, zoals de ANWB, Fietsersbond

organisaties, kennisinstellingen en bedrijven. bedrijven. Maatschappelijke organisatie, 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. Op dit moment wordt ook onderzocht in hoeverre **gemeentelijke BOA's** een rol kunnen spelen in verkeershandhaving.

Waarop is ons BVVP 2024-2027 gericht?

Vooraf op de 'niet-wettelijke' taken ligt de kracht en de focus van ons gezamenlijke BVVP 2024-2027. 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.



ORGANISATIE

Verkeersveiligheid vraagt om slagvaardigheid en blijvende samenwerking

Brabant heeft sinds jaren een governance die past bij de governance zoals in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030 wordt benoemd. Bij verkeersveiligheid zijn vertegenwoordigers van gemeenten, provincie, Rijkswaterstaat (RWS), Openbaar Ministerie (OM) 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 (de eigen organisatie of in de regio). Dit helpt bovendien om de schaarse middelen (capaciteit en financiën) te bundelen en slagvaardiger te kunnen optreden. Concreet zetten we de bestaande overlegstructuren voort maar voegen we als plus een focusteam en ontwikkelteams toe:

- Het **Bestuurlijk kernteam verkeersveiligheid** bewaakt op bestuurlijk niveau de overall voortgang (resultaten) en bepaalt onder andere de strategische keuzes en activiteiten die uitgevoerd worden. De leden van het Bestuurlijk kernteam hebben een ambassadeursrol, wat inhoudt dat zij hét gezicht zijn binnen hun regio om de boodschap van NUL verkeersslachtoffers verder te verspreiden (richting collega-bestuurders, werknemers, andere bedrijven en de bewoners). Let op: zij heeft geen beslissingsbevoegdheid.
- Het **Ambtelijk kernteam verkeersveiligheid** bewaakt op ambtelijk niveau de overall voortgang (resultaten) en werkt onder andere aan de strategische keuzes en activiteiten waar we gezamenlijk aan werken en voor staan. Het signaleert trends en ontwikkelingen, heeft richting het Bestuurlijk kernteam zowel een proactieve en adviserende rol als uitvoerende rol en onderhoudt de contacten met het Focusteam en Ontwikkelteams (zorgt voor sturing hiervan). Tot slot zorgt het voor verspreiding, inbedding en doorvertaling van de beleidskeuzes en activiteiten die we uitvoeren bij hun achterban; dat wil zeggen binnen de eigen organisatie maar ook daarbuiten. Het ambtelijk kernteam stuurt het focusteam en ontwikkelteams aan.

In de Brabantse regio's vinden zowel ambtelijke- als bestuurlijk 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 die zitting hebben in het Bestuurlijk kernteam, zijn de linking pins naar deze regionale overlegtafels. (Werk)afspraken tussen de provincie, regio en gemeenten met betrekking tot verkeersveiligheid worden op regionaal niveau gemaakt en bekrachtigd in de Multimodale Mobiliteitspakketten (MMMP) en de concrete uitwerking daarvan in de Regionale Mobiliteitspakketten (RMP). Als ook (werk)afspraken met het ministerie gemaakt moeten worden, dan kan dat via de Multimodale Agenda (MMA) geagendeerd worden. Zowel lokaal als regionaal wordt door gemeenten en politie ook verkeersveiligheidsbeleid opgesteld.

- Het **Focusteam** houdt regie op de aanpak en de uitvoering van de activiteiten binnen de focusthema's. Het team laat een gedragsladder ontwikkelen om inzicht te krijgen in de gedragingen die het meeste impact hebben en hoe we deze kunnen aanpakken. Het team stelt een menukaart op met projecten gericht op focusthema's. Een aantal leden van het team neemt deel aan het LEVerage onderzoek, over hoe we onze infrastructuur ontwikkelen om nieuwe voertuigen te accommoderen.
- Het **Ontwikkelteam 'Doorontwikkeling gedragsaanpak'** houdt regie op de aanpak en de uitvoering van de activiteiten in de doorontwikkeling van de gedragsaanpak. Het team evalueert de (organisatie van) verkeerseducatie in Brabant, om te leren over het huidige aanbod en deze zo nodig te verbeteren. Het ontwikkelteam doet een voorstel voor organisatie- en financieringsvorm voor de gezamenlijke gedragsaanpak.
- Het **Ontwikkelteam 'Doorontwikkelen van de risicogestuurde en datagedreven aanpak'** houdt regie op de aanpak en de uitvoering van de activiteiten in de doorontwikkeling van de risicogestuurde en datagedreven aanpak. Het team stelt een gezamenlijk informatieplan op met daarin de databehoeftes, de planning en de rolverdeling voor inwinning van data. Het team zorgt dat het meetplan op verkeersgedrag uitgevoerd wordt. Het team volgt het onderzoek naar de beschikbaarheid van ambulancedata en data van de spoedeisende hulp in Brabant.
- De **maatschappelijke partners** maken geen onderdeel uit van de governance maar worden wel jaarlijks betrokken bij de uitvoering en het ophalen van kennis op het gebied van deze verschillende focus- en ontwikkelthema's.

1.2 SAMENWERKINGS- AFSPRAKEN

Integraal werken

We werken volgens de drie pijlers: gedrag, infrastructuur en handhaving. De kracht zit hem in de integraliteit van deze drie pijlers. Daarom zetten we de komende jaren extra in 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

Maatschappelijke organisaties worden zijn nadrukkelijk betrokken in dit BVVP, bijvoorbeeld in de rol van uitvoerder van verkeersveiligheidsprojecten. 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. Het betreft fysieke bijeenkomsten waar organisaties ook elkaar ontmoeten en kennis uitwisselen. In het ambtelijk kernteam wordt besproken wie bij deze overleggen aansluit en welke thema's besproken worden. De provincie neemt het initiatief om de bijeenkomsten te organiseren.

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 hierover plaats, en terugkoppeling van gevoerde gesprekken.
 - Regiocoördinatoren nemen ontwikkelingen mee naar het ambtelijk kernteam, waar deze ontwikkelingen een vast agendapunt worden.

Komende tijd zal uitwijzen of dit een handige manier van werken is en zullen we de werkwijze zo nodig aanpassen.





Monitoren

Monitoren heeft globaal drie doelen:

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

Om te kunnen monitoren worden doelstellingen opgesteld, zowel voor de (focus)thema's in de breedte als de projecten. Monitoring en evaluatie vinden (twee)jaarlijks plaats. We brengen halverwege de BVVP-periode in beeld wat we bereikt hebben en koppelen dit aan de doelen die gesteld zijn. De provincie voert de regie. De 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. Het gaat over:

- Communicatie over voortgang, resultaten etc n.a.v. de gemaakte afspraken
- Communicatie tussen partners met oa de partner nieuwsbrief en actie atlas (hangt deels samen met het eerste punt).
- 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
Fietzers, Afleiding en
Onervaren verkeersdeelnemers**

Plan van aanpak
Fietzers, 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

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

Regionale Eenheid, Team Verkeer - CVOM

Overleg **Overleg**

Handhavingsplan Handhavingsplan

Overleg wethouder en burgemeester

Lokale Beleids- en Uitvoeringsplannen

Lokaal Driehoeksoverleg
(Burgemeester - Basisteam politie - OM)

Integraal veiligheidsplan

Directieoverleggen politie, CVOM

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

9 Basisteams **9 Basisteams**

- Bestuurlijke overlegtafel
- Ambtelijke overlegtafel
- Plannen en documenten

2. WE **DOEN** HET SAMEN

- 2.1 ACTIVITEITEN FOCUSTHEMA'S
- 2.2 BASISNIVEAU GEDRAGSAANPAK
- 2.3 ONTWIKKELTHEMA'S



2.1 ACTIVITEITEN

FOCUSTHEMA'S

- FIETSERS
- AFLEIDING
- ONERVAREN VERKEERSDEELNEMERS



FIETSERS

Doelstelling

- 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.





GEDRAG

- **Doortrappen** inzetten in alle gemeenten (doorlopend).
- Provincie en gemeenten maken fietsveiligheid standaard onderdeel van **verkeerseducatie op scholen** (doorlopend). Daarmee ligt er een prioriteit op de gedragsaanpak op scholen. Provincie draagt hierbij in principe 80% bij en de rest gaat via de **MMP's**.
- Provincie en regio-coördinatoren zorgen dat fietsveiligheid een plek krijgt in de **doelgroepenbenadering** van SmartwayZ.
- Alle *BVVP-partners* sluiten aan bij en communiceren over activiteiten die geïnitieerd worden vanuit de **landelijke campagnekalender** (zie campagnekalender). Focusteam stelt een keuzemenu op van waardevolle activiteiten, zoals gedragsinterventies.
- Provincie verzamelt **data** gericht op gedragingen van fietsers door het uitvoeren van gedragsobservaties.



HANDHAVING

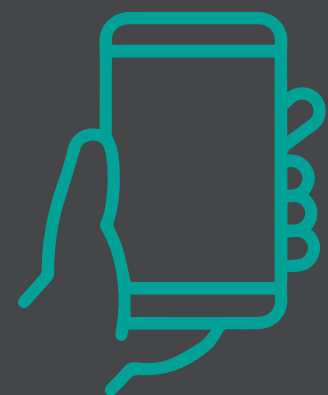
- *Politie* stelt een **jaarlijkse handhavingskalender** op gerelateerd aan de landelijke campagnekalender.
- Gemeenten onderzoeken of **BOA's** verkeersovertredingen van fietsers kunnen handhaven.
- *Politie* verzamelt en analyseert **handhavingsdata**, deelt dit met de partners om het te kunnen gebruiken bij het aanscherpen van beleid en interventies.



INFRASTRUCTUUR

- Wegbeheerders - *Rijkswaterstaat, provincie en gemeenten* - dragen binnen hun areaal zorg voor een **vergevinggezinde infrastructuur** (doorlopend)
- Inzetten op het aanpassen van de Brabantse fietsinfrastructuur conform de ontwerprichtlijnen van het CROW.
- Alle (GOW-)30 km/u wegen verkeersveilig en conform de richtlijnen inrichten, redenerend vanuit het STOMP-principe
- Op 50 km/u of 80 km/h wegen onderzoeken of maximumsnelheid gereduceerd kan worden (GOW-30 of GOW-60). Is dat niet mogelijk, dan scheiden we langzaam en gemotoriseerd verkeer.
- Op hoofdfietsroutes aanleggen van vrijliggende fietsvoorzieningen en bijvoorkeur ongelijkvloerse kruisingen, tenminste een gefaseerde oversteekop hoofdfietsroutes.
- Het focusteam zorgt dat de (primaire) CROW-ontwerprichtlijnen in een kort inspiratiedocument wordt neergezet en zorgt voor het opstellen van een blauwdruk, met concrete ontwerptips per omgeving om zo de veiligheid van fietsers te borgen. (2024 t/m 2025)
- Gemeenten en de provincie nemen deel aan het onderzoek LEverage om LEV's in infrastructuur te passen (2024 t/m 2027)
- Provincie faciliteert in nauwe samenwerking met het focusteam het inwinnen vormgevingsdata van de fietsinfrastructuur om de (betrouwbare) fietsdata te realiseren, om te komen tot (betrouwbare) fietsdata. (2024 t/m 2025)





AFLEIDING

Doelstelling

- 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.





GEDRAG

- Binnen onze **verkeerseducatie** op scholen zijn *provincie en gemeenten* verantwoordelijk dat de aanpak op afleiding standaard onderdeel uitmaakt van het aanbod (doorlopend)
- Vanwege de voorbeeldfunctie van ouders hebben alle *BVVP-partners* aandacht voor het geven van het goede voorbeeld van ouders
- 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**. De provincie brengt de netwerken, ontwikkelafels 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)



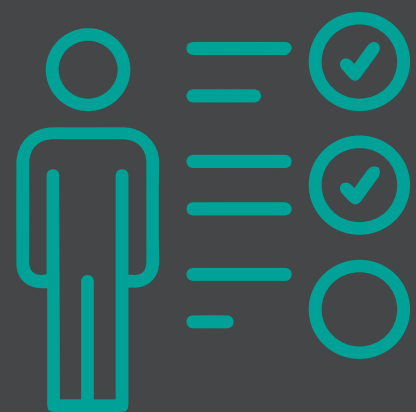
HANDHAVING

- **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 staandhoudingen, 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**'.
- Opnemen van verkeershandhaving in integrale **veiligheidsplannen** van gemeenten.
- Stimuleren van de gemeentelijke BOA's om te handhaven op afleiding t.b.v. fietsveiligheid (doorlopend)
- We verzamelen en analyseren handhavingsdata van de politie en het *Openbaar Ministerie* en gebruiken dit bij het aanscherpen van beleid en interventies. (doorlopend)

INFRASTRUCTUUR

- 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, met name voor (gemeentelijk) reclamebeleid (2026 t/m 2027)





ONERVAREN VERKEERS- DEELNEMERS

Doelstelling

- 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





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)
- Voor ouderen organiseren de gemeenten **Doortrappen** activiteiten. (zie ook focusthema fietsers)
- Provincie en gemeenten voeren een **campagne gericht op ouders** en de opvoeders. Dit doen we in samenwerking met educatie voor basisonderwijs (2026).
- Alle *BVVP-partners* intensiveren gebruik van **social media** in onze campagnes om jongeren te bereiken. (2025-2027)
- Bewust maken van de **sociale norm** (onder jonge bestuurders) zodat **asociaal rijgedrag** aan banden wordt gelegd.
- Het focusteam onderzoekt hoe projecten voor **scooterrijders en fatbikers** in het voortgezet onderwijs en het vervolgonderwijs aangeboden kunnen worden.
- Het focusteam brengt in beeld wat aanvullend gedaan kan worden voor de doelgroep **ouderen op e-bikes en scootmobiels**. Dit wordt vanaf 2025 uitgevoerd.
- Educatie en voorlichting wordt zo ingericht dat er geanticipeerd wordt op **nieuwe modaliteiten** of vormen van deelmobiliteit, zodat gebruikers deze ook veilig weten te gebruiken (doorlopend),
- Alle *BVVP-partners* verzamelen **data** door het uitvoeren van onderzoeksmiddelen 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 **politiekalender**.
- Waar mogelijk uitbreiden van succesvolle **Halt en Verkeer** van Midden en West Brabant naar de rest van Brabant



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). (Q3 2024 t/m Q2 2025)



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. Onder de gedragsaanpak verstaan wij:

- 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, dat we de 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** 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), 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 **gedragssladder** 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 handavingsinzetten**, zodat de Brabantse burger steeds meer bewust is van het feit dat zij een boete kunnen krijgen als zij risicovol gedrag vertonen (vergoten pakkans). We bespreken ook de mogelijkheden om op **30 km/h-wegen** te gaan handhaven en gemeenten onderzoeken beoordelen of de inzet van **BOA's** kan bijdragen aan specifieke overtredingen, zoals alcohol- of drugsgebruik 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)**. Of regionaal blijkt dat extra inzet (interventies) nodig zijn op deze (of andere) thema's, op basis van risicoanalyses en ervaring, dan kan dat lokaal of in de regio worden opgepakt.



CAMPAGNEKALENDER VERKEERSVEILIGHEID 2024

(Gericht op gedrag en handhaving)



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

2.3 **ONTWIKKELTHEMA'S**

- GEDRAGSAANPAK
- RISICOGESTUURD EN DATAGEDREVEN WERKEN

GEDRAGSAANPAK

Organisatie gedragsaanpak

De regie van de gedragsaanpak ligt bij de provincie en dit zal de komende BVVP-periode worden geïntensiveerd. *Gemeenten, maatschappelijke partners en kennisinstellingen* blijven (mede) verantwoordelijk voor het uitvoeren van dergelijke interventies. 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 dat:

- *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. Regio's hebben een coördinerende rol van vertegenwoordiging namens hun regio.
- Het *ontwikkelteam* werkt in 2024 een nieuwe organisatie- en financieringsvorm uit voor de gezamenlijke gedragsaanpak, en dit voorstel wordt in het najaar van 2024 ter besluitvorming aangeboden. Het ontwikkelteam stemt dit voorstel af met het ambtelijk kernteam, het focusteam en het ontwikkelteam gericht op de risicogestuurde en datagedreven aanpak.
- Hier wordt in afgestemd met het ambtelijk kernteam, het focusteam en het ontwikkelteam voor risicogestuurde aanpak en data.

Het is de ambitie van *provincie en gemeenten* om de beschikbare middelen voor verkeerseducatie en gedragsprojecten samen te voegen. Daarbij blijft de provincie een bijdrage leveren aan gedrags- en educatieprojecten. De gemeenten blijven daar een bijdrage naast zetten. In de gezamenlijke aanpak kan o.a. 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. Voor de verschillende onderdelen van de gedragsaanpak betekent dit het volgende. Het ontwikkelteam Gedragsaanpak werkt aan:

- **Evaluatie van (de organisatie van) de verkeerseducatieprogramma's.** Zowel gemeenten, scholen als aanbieders worden hierover bevestigd. We leren van de manier van aanbieden van de afgelopen jaren en passen dit aan indien nodig. De provincie en gemeenten stellen middelen beschikbaar voor verkeerseducatie op scholen.
- **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, delen de kennis en ervaringen die zij opdoen en verstrekkende opdracht voor het uitvoeren van de interventies. 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 de 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 kennis en kunnen projecten/pilots uit, 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 is een proactieve aanpak om ongevallen en slachtoffers te voorkomen, door de belangrijkste risicofactoren in het verkeerssysteem aan te pakken. BVVP-partners brengen deze risicofactoren – wegkenmerken, omstandigheden of gedragingen – die de kans op gevaarlijke verkeerssituaties kunnen vergroten. Door aan de voorkant in te grijpen op de risicofactoren kunnen we ongevallen en slachtoffers vergroten. Deze manier van werken biedt zowel houvast op het gebied van infrastructuur 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. RoyalHaskoningDHV heeft in de periode 2021 t/m 2023 voor alle Brabantse gemeenten en regio's risicoanalyses opgesteld, deze zullen komende BVVP-periode geactualiseerd moeten worden.
- 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. Deze maatregelen zijn gericht op de onderdelen uit dit BVVP, onder andere op de drie pijlers: infrastructuur, gedrag en handhaving.

Waar zetten we op in?

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

- Het contact met het Regionaal Datateam en met innovatieve partijen (zoals SmartwayZ) over verkeersveiligheid te intensiveren.
- Ook willen we het contact met andere maatschappelijk partners, zoals landelijke kenniscentra (CROW-KpVV, Taskforce verkeersveiligheidsdata) en andere 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 een ontwikkelteam in gericht op risicogestuurd en datagedreven werken. Dit team houdt zich bezig met de doorontwikkeling van dit belangrijke thema, borgt ze de voortgang van de verschillende activiteiten en zorgt ze voor communicatie en afstemming met het Ambtelijk kernteam, het focusteam en het ontwikkelteam gedragsaanpak.

Welke data verzamelen we?

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)
- Conflict op kruispunten
- Informatie over verkeersongevallen en -slachtoffers (BRON, spoedeisende hulp, ambulance, verzekeraars)
- Bereik en effect van onze campagnes en interventies.

3. 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 en infrastructurele maatregelen. In het RMP-2024 zijn afspraken tussen de provincie en gemeenten over verkeerseducatie ogedragsprojecten gemaakt, zowel ten aanzien van de werkafspraken als de gezamenlijke financiering. 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. 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**. Dit zijn opgaven die gezamenlijk vormgegeven moet worden. In de tweede helft van 2024 is – via het focusteam en de ontwikkelteams – capaciteit van de BVVP-partners nodig om verdere invulling te geven 'hoe' we dit samen kunnen organiseren. Op basis van de ervaringen in 2024, kunnen we de capaciteit (en kosten) voor 2025 en verder bepalen.



Nieuwe activiteiten 2024

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 zal in 2024 ongeveer 32 uur vragen.

Ontwikkelteam gedragsaanpak:

- We richten een ontwikkelteam op dat onderzoekt hoe de gedragsaanpak het beste kan worden vormgegeven, 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 zal in 2024 ongeveer 40 uur vragen.
- 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 denken dat elke partner hiervoor 16 uur moet reserveren.

Ontwikkelteam risicogestuurde en datagedreven aanpak:

- We richten een ontwikkelteam in, dat regie houdt op de uitvoering van de activiteiten voor de doorontwikkeling van de risico gestuurde en data gedreven aanpak.
- Aan het team nemen RWS, politie, provincie en een aantal (primair, of op afroep).
- De inzet per deelnemer zal in 2024 ongeveer 32 uur vragen.

4. DOORKIJK UITVOERINGSPROGRAMMA 2025-2027

Volgende stap: BVVP Uitvoeringsprogramma 2025-2027

Na bestuurlijke vaststelling (commitment) van de uitvoeringsagenda en het uitvoeringsprogramma 2024, zetten we de stap naar een Uitvoeringsprogramma 2025-2027. Daarin geven we een doorkijk van de activiteiten in de jaren 2025, 2026 en 2027 en worden de concrete activiteiten verder uitgewerkt (zie het voorbeeld op de volgende pagina), met daarin 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

Ook zal het uitvoeringsprogramma dieper ingaan op de wijze waarop we ons organiseren voor de gezamenlijke activiteiten (onder andere capaciteit en middelen).

Voor de activiteiten genoemd onder de focusthema's geldt: BVVP-partners kunnen naar eigen behoefte (afhankelijk van omvang problematiek) participeren, waarbij ook inbreng van capaciteit en middelen hoort. Door onze krachten slim te bundelen kunnen we gezamenlijk gericht en efficiënter inzetten op maatregelen en samen meer impact maken. Het Uitvoeringsprogramma 2025-2027 wordt in het najaar van 2024 ter bestuurlijke besluitvorming aangeboden.

Want ieder slachtoffer is er één teveel.

Een provincie met NUL verkeersslachtoffers, dat wil toch iedereen!



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 scootmobiel, sterk zal gaan toenemen en mogelijk verdubbelt richting 2040. De oudere fietser (65+) heeft 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.

Goede voorbeelden

In veel gemeenten worden trainingen voor senioren aangeboden.

Wanneer?



2024
en verder

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.

BVVP Doelstelling

Veiliger laten fietsen van alle ouderen in Brabant

**BRABANT
GAAT VOOR
NUL
VERKEERS
SLACHTOFFERS**