

Berenschot



Evaluatie BVVP 2016-2020

Eindrapportage

Wouter Metzlar, André Oostdijk, Martine Tragter, Niek Overgaauw

Inhoud

- 1 Inleiding
Aanleiding, context en vraag
- 2 Werking van het BVVP
Op papier en in de praktijk
- 3 Beoordeling functioneren
Meningen en analyse
- 4 Intermezzo
Confrontatie beleid met praktijk: terugblik naar uitgangspunten BVVP en vooruitblik op het Strategisch Plan Verkeersveiligheid
- 5 Conclusies
- 6 Aanbevelingen
- A Bijlage

Berenschot

The background of the slide is a photograph of a traffic light. The top part of the light shows a red arrow pointing left and a red arrow pointing right. The bottom part of the light shows a green arrow pointing left and a green arrow pointing right. The traffic light is set against a blurred background of green foliage.

1

Inleiding

Aanleiding, context en vraag

Aanleiding

Noord-Brabant gaat voor nul verkeersdoden.

- In het Brabants Verkeersveiligheidsplan 2016-2020 (BVVP) hebben de Brabantse verkeersveiligheidspartners samen afspraken gemaakt om te streven naar nul verkeersdoden. Het BVVP is een plan op hoofdlijnen, dat jaarlijks wordt uitgewerkt in (regionale) uitvoeringsplannen.
- De Brabantse verkeersveiligheidspartners werken aan een continue verbetering van de samenwerking en de inhoudelijke focus daarvan. Daarvoor is het voorlaatste BVVP vier jaar geleden geëvalueerd. Toen zijn een aantal aanbevelingen geformuleerd die grotendeels zijn overgenomen in het BVVP 2016-2020.

Het Brabants Verkeersveiligheidsplan 2016-2020 (BVVP) loopt december 2019 af.

- Voor de komende vier jaar moet een nieuw plan worden opgesteld. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de lessen die kunnen worden getrokken uit de uitvoering van het BVVP 2016-2020 in de afgelopen jaren.

Er is een nieuw landelijk Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030.

- Na decennia van dalende cijfers, stagneert de daling van het aantal verkeersdoden, terwijl het aantal verkeersgewonden al jaren toeneemt.
- Eind 2018 is daarom het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030) gepubliceerd. Dit is het nieuwe landelijke kader voor verkeersveiligheidsbeleid. Het streven van de verkeersveiligheidspartners in Noord-Brabant is om het BVVP daarop te laten aansluiten.

Berenschot is gevraagd om een lerende evaluatie uit te voeren.

- De provincie Noord-Brabant heeft gevraagd om een evaluatie die kan dienen als bouwsteen voor het nieuwe BVVP.
- Daarbij wordt aangesloten op de kaders die het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 stelt.
- Deze evaluatie is expliciet niet bedoeld om verantwoording af te leggen of partners op hun prestaties af te rekenen.



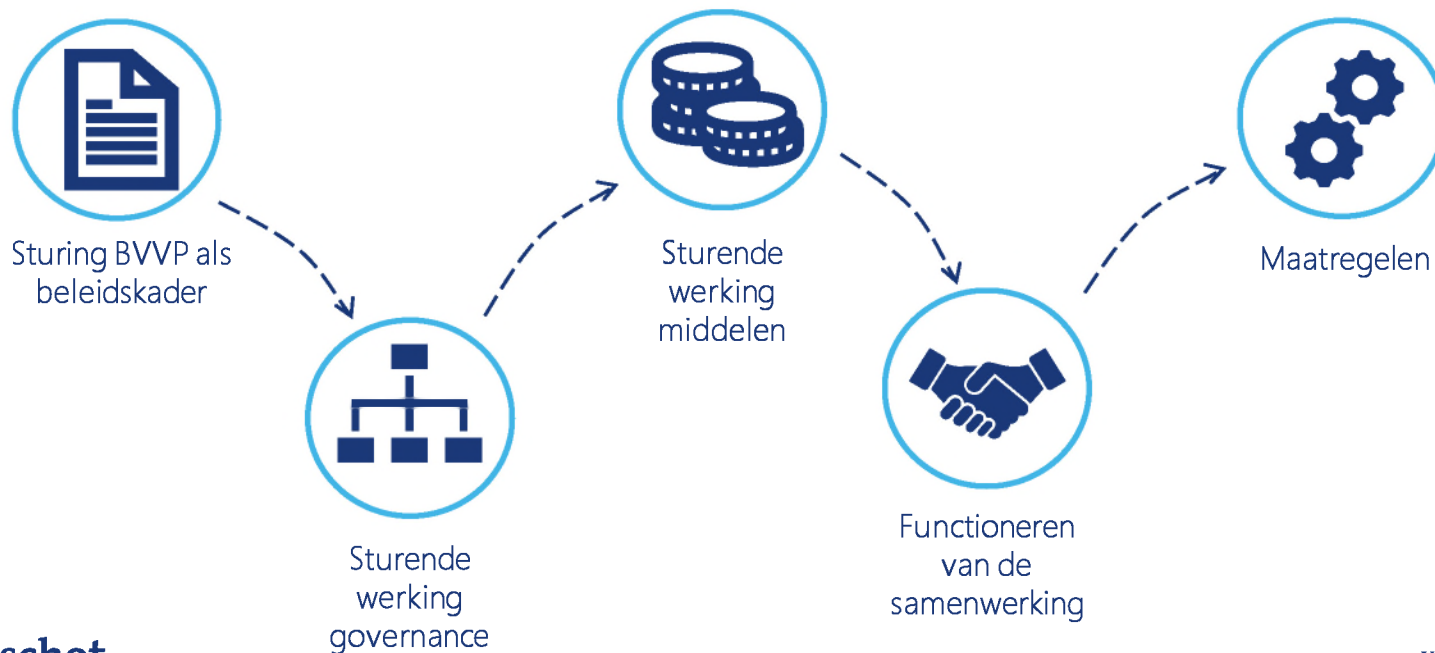
Hoe kijken verschillende verkeersveiligheidspartners terug op het BVVP en de hierin doorgevoerde veranderingen?

Hoe functioneert het samenwerkingsstelsel c.q. de governance van het BVVP?

Hoe kan de effectiviteit van de samenwerking rondom verkeersveiligheid in Noord-Brabant en van het gezamenlijke beleid verbeterd worden?

Om te onderzoeken hoe het BVVP van invloed is geweest op het Brabants verkeersveiligheid besteden we specifiek aandacht aan vijf onderwerpen

Premisse: BVVP is meer dan een beleidsplan, met het BVVP is een heel stelsel ingericht waarmee in Noord-Brabant gezamenlijk richting wordt gegeven aan verkeersveiligheidsbeleid. Dat stelsel bestaat uit vijf onderdelen:



De aanpak van de evaluatie

Om te komen tot de evaluatie hebben we de volgende stappen doorlopen.



Leeswijzer

Deze rapportage is als volgt opgebouwd:

- Hoofdstuk 2 bevat een feitelijke beschrijving van het Brabants VerkeersVeiligheidsPlan 2016-2020 en de manier waarop in Noord-Brabant verkeersveiligheid georganiseerd is.
- In hoofdstuk 3 staat op basis van de interviews en werksessie hoe het functioneren van het BVVP en het Brabants verkeersveiligheidsbeleid in de praktijk door de betrokken partijen ervaren en beoordeeld wordt.
- Hoofdstuk 4 is een intermezzo waarin gereflecteerd wordt op hoe de uitgangspunten van het BVVP de afgelopen jaren geoperationaliseerd zijn en in hoeverre het beleid aansluit bij het nationale Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030.
- Hoofdstuk 5 geeft een overzicht van de belangrijkste conclusies van de evaluatie.
- Tot slot worden in hoofdstuk 6 aanbevelingen gegeven voor het nieuwe BVVP en een verdere verbetering van de Brabantse verkeersveiligheid.

Berenschot

The background of the slide is a photograph of a traffic light. The top section of the traffic light is illuminated with a red arrow pointing left. The bottom section is illuminated with a green arrow pointing right. The traffic light is mounted on a white pole, and the background shows out-of-focus green foliage.

2

Werking van het BVVP

Op papier en in de praktijk

Inleiding

- Het Brabants VerkeersVeiligheidsPlan heeft als gezamenlijke ambitie het 'streven naar NUL verkeersdoden'. Het is een plan op hoofdlijnen, geen lijst van maatregelen maar een richtinggevende aanpak om de samenwerking voor verkeersveiligheid in Brabant verder te verbeteren en meer inhoudelijk focus te geven. Het BVVP 2016-2020 kwam tot stand als gezamenlijk plan van de Brabantse verkeersveiligheidspartners: gemeenten, GGA-regio's, de provincie, de politie en het OM, Rijkswaterstaat en maatschappelijke organisaties. Het plan is de opvolger van het BVVP 2012-2016 en in het opstellen ervan zijn de lessen uit de evaluatie van het BVVP 2012-2016 meegenomen.
- Het BVVP en, meer algemeen, het Brabants verkeersveiligheidsbeleid, bevat een aantal belangrijke elementen:
 - Er worden beleidsdoelen gesteld en -focus aangebracht.
 - Daarbij wordt een twaalfstal uitgangspunten gehanteerd.
 - Het gaat uit van een integrale aanpak van verkeersveiligheid.
 - De verkeersveiligheidspartners bundelen hun krachten voor campagnes rondom jaarlijkse accenten.
 - Er is een duidelijke governancestructuur die de samenwerking rondom verkeersveiligheid stimuleert.
 - De Provincie stelt geld beschikbaar, in de vorm van RUP-middelen, voor cofinanciering van verkeersveiligheidsmaatregelen.
- Dit hoofdstuk bevat een feitelijke beschrijving van deze elementen op papier en in de praktijk.

Doelen van het BVVP



Plannen bundelen

- Regionale plannen worden op elkaar afgestemd.



Synergie door samenwerking:

- De samenwerking tussen veel partijen die in 2012 is gestart zal worden voortgezet en verbeterd. De ingezette koers zal worden blijven gevolgd.



Inzet op risicogroepen

- Uit een ongevalanalyse in 2011 is gebleken dat vooral senioren, jonge bestuurders en fietsers kwetsbaar zijn in het verkeer. Latere analyses bevestigden dat deze groepen onveranderd zijn. Deze groepen zullen de focus krijgen.



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.
- De politie maakt per regio een handhavingsplan. Deze plannen zijn in nauw overleg met de gemeenten vastgesteld.

Het BVVP 2016-2020 hanteert een twaalfal 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.*

Integrale aanpak: de drie pijlers (3 e's)* van het BVVP



Educatie

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. Via het Brabants Verkeersveiligheidslabel biedt de provincie al jaren verkeerseducatie voor kinderen in het basisonderwijs in Brabant.



Infrastructuur

De aanpak van fysieke knelpunten en de realisatie van een zo veilig mogelijke infrastructuur en de toepassing van techniek om verkeersveiligheid te verbeteren. Gemeenten en regio's blijven zich hard maken om hun gevaarlijke locaties aan te pakken.



Handhaving

Handhaving bij overtreding van de verkeersregels (door de politie). De politie stelt een handhavingsplan op in overleg met gemeenten.

Het BVVP 2016-2020 stelt jaarlijkse accenten.



Alertheid – 2016

“Het doel is om Brabanders te informeren over het belang van ‘op te letten’ in het verkeer en hen bewust te maken van hun gedrag. Er worden projecten uitgevoerd die de alertheid als belangrijkste invalshoek hebben. Er wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de landelijke campagnes van het Rijk.”



Clean in het verkeer – 2017

“De regelgeving in de verkeerswetgeving over drugs is in 2016 veranderd. Dit gaf aanleiding om in het jaar erna hieraan specifiek aandacht te besteden. Er worden nieuwe normen van toelaatbaarheid vastgesteld. Voor de combinatie alcohol en drugs wordt een zero tolerance beleid ingevoerd.”



Snelheid – 2018

“Handhaving, in combinatie met veilige en geloofwaardige snelheidslimieten, kunnen bijdragen aan het voorkomen van verkeersongevallen door snelheid. Ook voorlichting en educatie zijn noodzakelijk om de verkeersdeelnemer te informeren over maatregelen en het belang van snelheidsbeheersing.”



Zichtbaarheid - 2019

“Wanneer je als verkeersdeelnemer slecht zichtbaar bent loop je een groter risico om slachtoffer te worden van een ongeval. Zichtbaar zijn is belangrijk voor voetgangers, fietsers, motorrijders, scootmobielrijders én automobilisten. Er wordt op zoek gegaan naar passende projecten.”

Governancestructuur Brabantse Verkeersveiligheid

De governance van verkeersveiligheid in Noord-Brabant kent een **aantal dimensies**: Brabantbreed, de GGA-regio's, gemeenten en handhaving (politie en OM).

De afgelopen jaren zijn een aantal wijzigingen gedaan aan het governancemodel, met als doel de overlegstructuren te vereenvoudigen en de integrale aanpak van verkeersveiligheid beter in de governance te borgen. Het meest recente organogram is te zien op pagina 17.

Brabantbreed

- Bij aanvang van het BVVP 2016 was er op provincieniveau een ambassadeursoverleg, met daarin de gedeputeerde, een wethouder uit elke GGA-regio en bestuurders van beide politie-eenheden. Dat overlegorgaan is nu veranderd in het bestuurlijk kernteam verkeersveiligheid. De ambassadeurs behouden hun rol als aanjager van verkeersveiligheid.
- Analooq daaraan is wat voorheen de klankbordgroep heette nu veranderd in het ambtelijk kernteam verkeersveiligheid. In de klankbordgroep waren voorheen ook maatschappelijke partijen en handhaving betrokken.

De GGA-regio's

- Binnen de vier Gebiedsgerichte Aanpak Verkeer & Vervoerregio's (GGA-regio's) stemmen lokale overheden hun verkeer- en vervoerbeleid af. Daarbij gaat het in de eerste plaats om infrastructurele en mensgerichte maatregelen. De GGA-regio's worden voorgezeten door regiocoördinatoren. Jaarlijks stelt iedere regio een plan op met maatregelen die in aanmerking komen voor provinciale subsidie. Dat wordt verderop in dit hoofdstuk in meer detail behandeld.
- De GGA-regio's hebben naast een ambtelijke overlegstructuur ook een bestuurlijke, namelijk het *portefeuillehoudersoverleg* (POHO). In het POHO komen de wethouders van de betrokken gemeenten bijeen samen met vertegenwoordigers van politie en Rijkswaterstaat.
- Door twee fusies is het aantal GGA-regio's in Brabant sinds 2016 teruggebracht van zes naar vier. De motivering daarvoor was om als regio meer middelen en slagkracht te krijgen.

Governancestructuur Brabantse Verkeersveiligheid

Gemeenten

- Naast hun participatie binnen de GGA-regio's dienen gemeenten jaarlijks een gemeentelijk verkeersveiligheidsplan (of uitvoeringsplan) op te stellen.
- Ook sluit de burgemeester van elke gemeente aan in het lokale driehoeksoverleg waar verkeershandhaving afgestemd wordt (hieronder nader toegelicht).

De politie en het OM

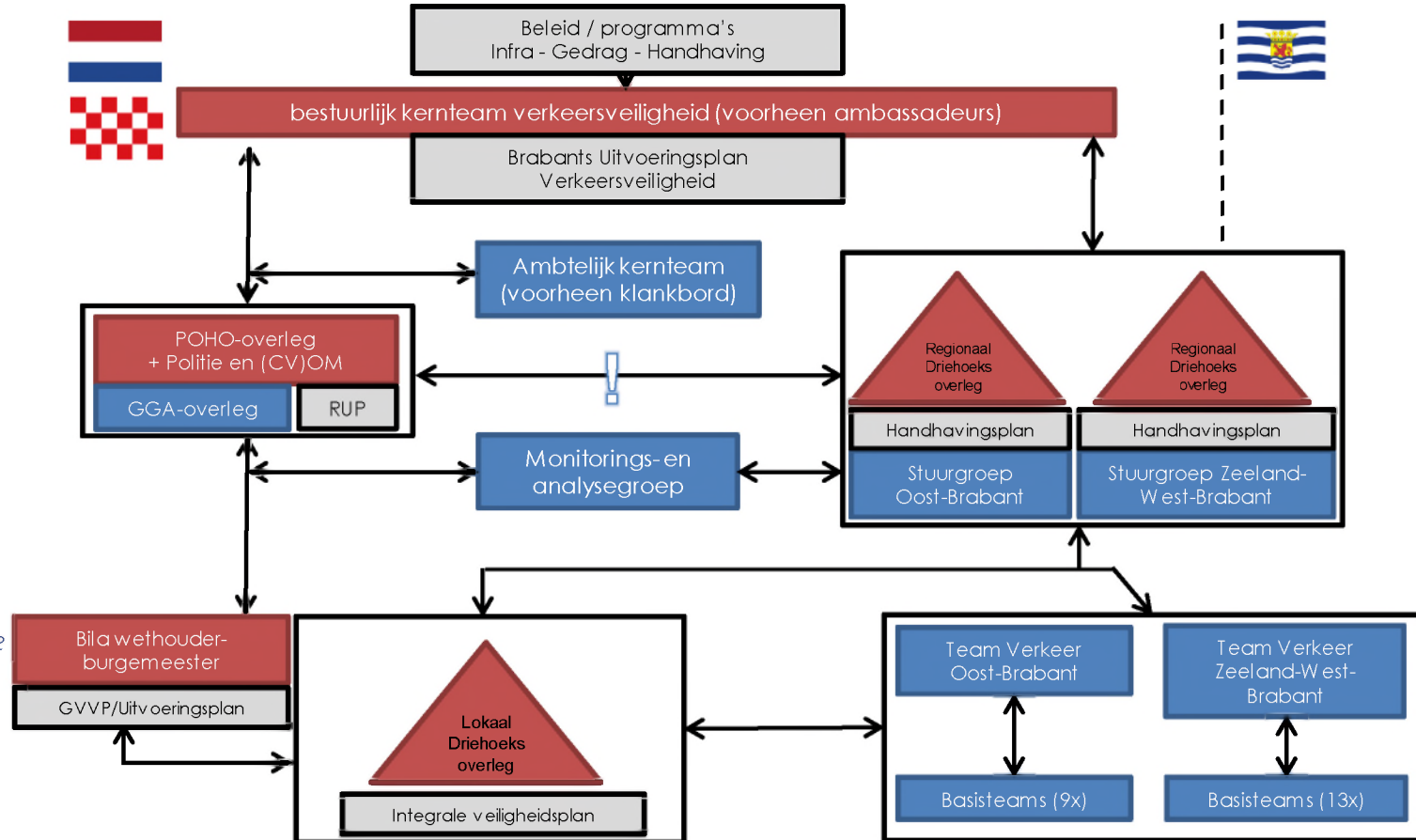
- In de provincie Noord-Brabant bevinden zich twee regionale politie-eenheden: Oost-Brabant en Zeeland-West-Brabant, waar ook de provincie Zeeland onder valt.
- Het Team Verkeer van elke politie-eenheid stelt op regionaal niveau een Handavingsplan op waarin afspraken met het OM over de inzet van het team worden uiteengezet. Het plan wordt door de politie-eenheidsleiding goedgekeurd en vervolgens gedeeld met de partners uit het bestuurlijk kernteam verkeersveiligheid.

- Op lokaal niveau vindt afstemming tussen gemeenten en politie plaats in het lokale driehoeksoverleg tussen de burgemeester, de officier van justitie en de teamchef. Afspraken binnen de lokale driehoek worden vastgelegd in lokale integrale verkeersveiligheidsplannen.
- Het OM maakt met de politie afspraken over de manier waarop de politie handhaaft in het verkeer. Alle parketten doen dat in hun regio en op nationaal niveau doet CVOM dat samen met de landelijke eenheid van de politie. Daarnaast ondersteunt CVOM de regio's met expertise.
- CVOM heeft budgetten voor volledig automatische handavingsinstrumenten. Gemeenten kunnen daarvoor een aanvraag indienen, met schriftelijk advies van de politie. CVOM maakt vervolgens een afweging of het de juiste locatie is en of er alternatieven zijn.

Organogram Verkeersveiligheid in Brabant

Verkeersveiligheid in Brabant is volgens deze structuur georganiseerd.

N.b. De namen van sommige overleggen zijn aangepast bij de herziening van de governance, omdat deze niet meer helemaal aansloten bij de functie en inhoud die het overleg nu heeft.



Beschikbare middelen voor verkeersveiligheid

RUP-middelen

- De provincie Noord-Brabant stelt jaarlijks ongeveer €12-14 miljoen aan RUP-middelen beschikbaar voor verkeers- of vervoersprojecten ten behoeve van verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid.
- RUP-middelen worden ingezet voor cofinanciering van mensgerichte en infrastructurele maatregelen. Mensgerichte maatregelen ontvangen 80% cofinanciering. Infrastructurele maatregelen ontvangen 50%. In de praktijk gaat het meeste geld daarvan naar infrastructuur. Tevens zit er een limiet op de fractie van het geld dat naar mensgerichte maatregelen gaat.
- De GGA-regio's stellen jaarlijks ieder een regionaal uitvoeringsprogramma (RUP) op: een lijst met infrastructurele en mensgerichte verkeers- en vervoersprojecten die in aanmerking komen voor cofinanciering uit de RUP-middelen die de provincie beschikbaar stelt. In de praktijk kunnen er tussen regio's behoorlijke accentverschillen zijn in investeringen in wegen, fiets, OV en niet-infra.
- Gedeputeerde Staten beslissen over de subsidieregeling en keuren de RUP's goed.
- De prioritering van infrastructurele projecten vindt plaats op basis van de PRIOR-methodiek. Afwegingscriteria zijn o.a. financiën, doorstroming en verkeersveiligheid.
- Voor mensgerichte maatregelen worden er in de regio's verschillende verdelingsmethodieken gehanteerd: cofinanciering kan per project/cursus of middels een normbedrag per deelnemer. Dit betekent dat er een vast bedrag per deelnemer wordt berekend wat van te voren is vastgesteld.

Besteding RUP-middelen (2019)



Berenschot

The background of the slide is a photograph of a traffic light. The top part of the light shows a red arrow pointing left, which is currently illuminated. The bottom part shows a green arrow pointing right, which is not illuminated. The traffic light is set against a backdrop of green foliage.

3

Beoordeling functioneren

Meningen en analyse

Inleiding

- De evaluatie biedt inzicht in hoe er in de praktijk invulling wordt gegeven aan het Brabantse verkeersveiligheid, hoe de verschillende partijen het functioneren van het BVVP ervaren en wat obstakels zijn in het streven naar nul verkeersdoden.
- Dit hoofdstuk bevat een beschrijving van hoe het functioneren van het BVVP en het verkeersveiligheidsbeleid in Brabant door de partners ervaren wordt. De analyse is gebaseerd op informatie en meningen die verzameld zijn tijdens de interviews en de werksessie. De analyse is opgebouwd aan de hand van de volgende vijf onderdelen:



BVVP als beleidskader



Governance



Samenwerking



Middelen



Maatregelen

BVVP als beleidskader



Er is onder betrokkenen brede waardering voor het BVVP. Veel gesprekspartners vinden verkeersveiligheid een belangrijk onderwerp wat desondanks snel tussen wal en schip valt. Daarom is er waardering voor dat de provincie hier werk van maakt met het BVVP.

- De inzet van de provincie in het opstellen van beleid wordt algemeen gewaardeerd. Ook is er waardering voor de vooruitstrevendheid van het beleidsplan; de waarde van integraal verkeersveiligheidsbeleid en het werken met risicogroepen wordt door de meeste gesprekspartners onderkend.
- Als belangrijkste belemmering voor het BVVP wordt naar voren gebracht dat het draagvlak in de regio soms ontbreekt en dat – in het verlengde daarvan – het beleid onvoldoende doorsijpelt naar gemeentelijk niveau.

- Hoewel het BVVP 2016-2020 opgesteld is met input uit klankbordgroepen, geeft een aantal gesprekspartners aan niet of nauwelijks betrokken te zijn geweest bij de totstandkoming van het plan.
- Daarnaast geeft een aantal gesprekspartners aan niet te weten wat er in het BVVP staat. Ook met name kleinere gemeenten zijn volgens sommige geïnterviewden niet bekend met (de inhoud van) het plan. Desondanks is de indruk dat de partners op hoofdlijnen wel op de hoogte zijn van het BVVP.

Quote: “De provincie Noord-Brabant geldt landelijk als voorbeeld als het gaat om verkeersveiligheidsbeleid”

- Het werken met doelgroepen wordt positief ervaren vanwege de focus die het aanbrengt in het verkeersveiligheidsbeleid.

BVVP als beleidskader

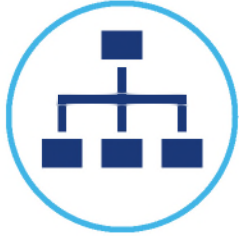


Er is waardering voor de communicatie-campagne van de provincie, maar over de accentjaren zijn de meningen verdeeld.

- De accentjaren zijn bekend en door veel partners is er invulling aan gegeven. Tegelijkertijd geeft men aan dat er op gemeenteniveau weinig mee gedaan wordt.
- Sommige partijen ervaren het werken met accentjaren als positief. Zo werden een aantal succesvolle, integraal opgepakte projecten genoemd waarbij handhaving en educatie hand in hand gingen.
- Bij andere partijen staat de toegevoegde waarde van de accentjaren ter discussie, zij geven aan dat de looptijd te kort is. Daarbij worden twee problemen genoemd. Enerzijds is een jaar te kort om een thema organisatorisch goed op gang te krijgen. Anderzijds is er voor effectieve gedragsverandering bij verkeersdeelnemers een langere adem nodig.
- Een veelgenoemde wens is om extra focus aan te brengen in de gedragscampagnes. Met name afleiding wordt als urgent probleem ervaren. Ook zou het wat een deel van de partners betreft beter zijn als er aangesloten wordt bij de landelijke campagnes. Volgens een aantal partners neemt door het werken met Brabantse accentjaren de flexibiliteit af, en belemmert dat de aansluiting bij landelijke campagnes.

Quote: "Provinciaal-gemeentelijk is er geen thematische focus."

Governance en samenwerking

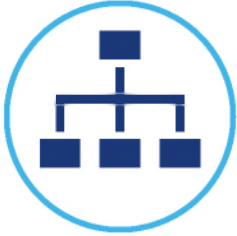


De governance en onderlinge samenwerking worden in de regel positief beoordeeld, hoewel er een aantal kanttekeningen bij is geplaatst. Betrokkenen zijn positief over de trekkersrol van de provincie, maar ervaren dat niet alle gemeenten goed zijn aangehaakt.



- Partijen weten elkaar te vinden en zijn in de regel positief over de overleggen waar zij aan deelnemen. Gesprekspartners hebben positieve verwachtingen van de nieuwe governancestructuur.
- Veel gesprekspartners spreken hun waardering uit voor de trekkende rol die de provincie neemt. Dat mag wat hen betreft zelfs in sterkere mate. Enkele ervaren dat de provincie zich terugtrekt en meer aan gemeenten overlaat. Zij zien dat als risico. Andere menen juist dat de provincie actiever is geworden en waarderen dat.
- Hier tegenover staat dat betrokkenen ervaren dat niet alle gemeenten goed zijn aangehaakt. Capaciteit wordt genoemd als een beperkende factor, met name bij de kleinere gemeenten.
- De GGA-regio's worden algemeen gezien als nuttige organisatielaag tussen gemeenten en provincie. Het bevordert de samenwerking tussen gemeenten en vergemakkelijkt de coördinatie vanuit de provincie. Op dit niveau vindt uitwisseling en afstemming plaats, maar uit de gesprekken blijkt dat van gezamenlijke prioritering nauwelijks sprake is.
- Maatschappelijke partijen geven aan dat het voor hen niet haalbaar is om binnen de provincie samen te werken met vier verschillende regio's. Zij zouden ook graag meer betrokken worden om mee te werken op strategisch niveau. Ook een partner als Rijkswaterstaat vindt makkelijker aansluiting op het provinciale schaalniveau.

Governance en samenwerking



Er zijn goede stappen gezet om de handhavingskolom beter bij verkeersveiligheid te laten aansluiten, maar wethouders ervaren nog altijd weinig grip op verkeershandhaving.



- Betrokkenen waarderen de toegenomen betrokkenheid van politie en OM. Het afstemmen van de handhavingsplannen wordt daarbij als waardevolle stap gezien.
- De handhavingspartijen ervaren het Brabantse verkeersveiligheidsbeleid en met name de nieuwe governance unaniem als positief. Brabant is wat hen betreft voorloper in Nederland op gebied van samenwerking voor verkeersveiligheid. Ook de bereidwilligheid van de partners om samen te werken wordt gewaardeerd.

- Tegelijkertijd geven de portefeuillehouders mobiliteit aan weinig grip op de inzet op verkeershandhaving te ervaren. De handhavingskolom sluit weliswaar aan bij overleggen, maar heeft daarbij geen mandaat om over handhavingsacties afspraken te maken.
- De achtergrond hiervan is dat prioritering van inzet gebeurt in de basisteams en het driehoeksoverleg en dat verkeersveiligheid daar over het algemeen geen prioriteit krijgt.

Quote: "Een groot deel van de verantwoordelijkheid ligt bij de burgemeester, maar deze is niet de portefeuillehouder voor mobiliteit."

Middelen voor infrastructurele maatregelen

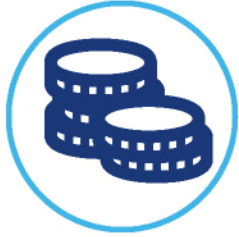


Er is algemene waardering voor de beschikbaarheid van RUP-middelen voor infrastructurele en mensgerichte maatregelen ten behoeve van verkeersveiligheid.

Infrastructurele maatregelen

- Verkeersveiligheid is niet het enige afwegingscriterium voor RUP-middelen ten behoeve van infrastructuurprojecten. In de praktijk is het echter wel onderdeel van de meeste projecten die cofinanciering ontvangen. Ook geeft een aantal gesprekspartners aan dat verkeersveiligheid in de meeste gevallen wordt gekoppeld in projecten, ook wanneer dat niet de initiële aanleiding van het project was.
- De RUP-middelen dragen er dus aan bij dat er verkeersveiligheidsmaatregelen worden genomen. Tegelijkertijd hebben ze slechts beperkt invloed op welke maatregelen dat zijn.
- Er zit volgens de geïnterviewden weinig sturing op de RUP-middelen in de vorm van een regionale afweging en prioritering. Dat komt mede doordat er doorgaans voor alle projectvoorstellen voldoende budget is.
- De meerwaarde van regionale prioritering wordt door de meeste partners erkend. Als obstakel wordt genoemd dat sommige gemeenten de RUP-middelen nog als 'eigen geld' lijken te beschouwen. Dat sentiment is terug te leiden naar de oorsprong van de middelen (de BDU-gelden) en bemoeilijkt de regionale prioritering en herverdeling van het geld.
- Met de PRIOR-methodiek wordt de prioritering van projecten enigszins geobjectiveerd. Vanuit GGA-regio is er een behoefte om daar sterker op te sturen, door te variëren met percentages voor cofinanciering. De subsidieregeling van de provincie biedt daar echter volgens gesprekspartners niet de benodigde ruimte voor.

Middelen voor mensgerichte maatregelen



Het is niet geheel duidelijk hoe de regels met betrekking tot de toekenning van subsidies voor mensgerichte maatregelen in de praktijk worden toegepast.

- Ons is uit de gevoerde gesprekken niet helemaal duidelijk geworden hoe de regels met betrekking tot de cofinanciering van mensgerichte maatregelen worden toegepast bij gemeenten en of dit overal wel op dezelfde of de juiste wijze gebeurd. De interviews geven een diffuus beeld van hoe toekenning van middelen tot stand komt en of de regels m.b.t. het aanvragen van subsidies wel consequent worden gevolgd.
- Daarnaast is niet geheel duidelijk wat er in de praktijk van cofinanciering terecht komt.* Er zijn signalen dat de 20% bijdrage van de gemeente niet altijd wordt geleverd. We constateren op basis van de door ons gevoerde gesprekken dat er ten aanzien van dit punt verschillende beelden leven.

** Wat hier meespeelt is dat bij subsidies tot €25.000,- achteraf controle niet is toegestaan. Dit is in de algemene subsidieverordening zo bepaald. Daarin volgt de provincie Noord-Brabant het Rijkssubsidiekader. Vaak wordt de grens van €25.000,- niet overschreden bij mensgerichte maatregelen*

- Besteding van de middelen is soms ongericht (t.o.v. de beleidslijn van het BVVP): een aantal betrokkenen geeft aan dat er regelmatig geld wordt uitgegeven aan maatregelen waarvan doel en effectiviteit voor hen niet geheel duidelijk is. De controle daarop door de provincie mag wat hen betreft strenger. Tegelijkertijd meldden enkele respondenten dat op dat vlak goede stappen gezet worden door de provincie. Het is ons niet duidelijk geworden wat die zijn.
- Een aantal gesprekspartners geeft aan dat normbedragen soms te hoog uitvallen. Wat hen betreft is strengere controle ook daarop gewenst.
- De maatschappelijke partijen die we hebben gesproken geven aan liever niet met normbedragen per deelnemer te werken. Ze hebben vaak beperkte invloed op het aantal aanmeldingen en bij te weinig deelnemers lopen ze een financieel risico.

Maatregelen



Er is onder de partners veel waardering voor de maatregelen die op provinciaal niveau worden genomen. De trekkende rol van de provincie daarin wordt geprezen.

Er zit veel energie op mensgerichte maatregelen.

- De langjarige educatieprogramma's van de provincie worden positief beoordeeld. Gesprekspartners onderstrepen het belang om de goede lijn in de komende jaren voort te zetten en de partijen aangehaakt te houden.

Quote: "Het Brabants Verkeersveiligheidslabel is een groot succes, nu moeten we oppassen dat het niet sleets wordt."

- De inzet van een gedragspsycholoog om gedragscampagnes en educatieprogramma's te toetsen wordt als waardevol ervaren. Tevens geeft een aantal partners aan dat er nog meer uit te halen is. Wat hen betreft heeft de evaluatie van de psycholoog momenteel een te vrijblijvend karakter; het gaat om een advies maar heeft geen bindende waarde. De provincie zou daar sterker op kunnen sturen, bijvoorbeeld via de subsidieregeling voor RUP-middelen.

Berenschot

- Zoals eerder vermeld geeft een aantal partners aan dat het voorkomt dat er maatregelen worden genomen waarvan doel en effectiviteit niet duidelijk zijn. Dat probleem speelt met name voor de mensgerichte maatregelen.

Over de rol van infrastructurele maatregelen zijn er verschillende standpunten.

- Een aantal gemeenten heeft aangegeven qua infrastructuur de zaken op orde te hebben ten aanzien van verkeersveiligheid. Verdere investeringen staan wat hen betreft niet in verhouding tot de te verwachten opbrengst hiervan. Hierin verschillen zij van mening met handhavingspartners die infra juist nog als leidend zien.

Een aantal gesprekspartners geeft aan veel van de risicoanalyse te verwachten.

- De risicoanalyse zou kunnen helpen in de afweging van maatregelen en zo de gerichtheid en effectiviteit bevorderen.
- Gemeenten geven aan de risicoanalyse lastig te vinden omdat vele daarvoor niet de tijd en capaciteit hebben. Als oplossing wordt genoemd dat de regio's op dat vlak een meer inhoudelijke zouden kunnen spelen.

Maatregelen



Door gesprekspartners van gemeenten en provincie is de wens uitgesproken om meer invloed op de inzet van handhaving te krijgen. Hier lijkt voorsnog geen algemeen geaccepteerde oplossing voor te zijn.

- Als oplossing wordt genoemd om de bevoegdheid van BOA's uit te breiden zodat gemeenten zelf meer handhavers kunnen inzetten. Of om de schotten tussen de budgetten voor verkeersveiligheid weg te halen, zodat bijvoorbeeld RUP-middelen ook voor handhaving kunnen worden aangewend.
- Dit wordt door het CVOM echter als onwenselijk gezien omdat zij ook een nationaal belang moeten afwegen: het handhavingsregime moet landelijk vergelijkbaar zijn.
- Daarnaast wijst het CVOM erop dat handhaving, hoewel op korte termijn misschien effectief, geen structurele oplossing biedt. Handhaving is wat hen betreft sluitpost. Het komt echter wel voor dat extra handhaving wordt ingezet waar inframaatregelen gepland zijn maar nog niet klaar.
- De handhavingspartners zijn van mening zijn dat er aan de infrastructurele kant nog veel te winnen is en dat er soms te snel naar handhaving wordt gekeken. Hun uitgangspunt is dat ze pas handhaven als de infra op orde is. Diverse wethouders brengen juist naar voren dat aan de infrastructurele kant alles wel zo ongeveer op orde is.

Quote: "Je zou de BOA's meer bevoegdheden moeten geven. Als ze op snelheid kunnen beboeten dan zal elke gemeente minstens een BOA inhuren."

Berenschot



4

Intermezzo

Confrontatie beleid met praktijk: terugblik naar uitgangspunten BVVP en vooruitblik op het Strategisch Plan Verkeersveiligheid

Inleiding

Dit hoofdstuk bevat een analyse van en antwoord op de volgende vragen:

BVVP:

In hoeverre zijn de uitgangspunten van het BVVP 2016-2020 geoperationaliseerd?

SPV:

In hoeverre sluit het Brabants verkeersveiligheidsbeleid aan op het nationale Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030?

Uitgangspunten BVVP 2016-2020 in de praktijk

- Op deze en de volgende pagina wordt voor de belangrijkste uitgangspunten uit het BVVP 2016-2020 opgesomd in hoeverre ze zijn geoperationaliseerd.

Vervolg van integrale benadering van verkeersveiligheid vanuit infra, educatie en voorlichting en handhaving.



- Er zijn goede stappen gezet; zo vindt er betere afstemming tussen regio's en handhaving plaats.
- De drie e's worden over het algemeen echter nog individueel afgewogen en geprioriteerd.

De BDU-budgetten van gemeenten en provincie blijven voor verkeersveiligheid beschikbaar.



- De BDU-budgetten, nu RUP-middelen, zijn beschikbaar voor mobiliteitsprojecten in de brede zin. In de praktijk hebben de meeste GGA-projecten een verkeersveiligheidscomponent.

Projecten zullen geëvalueerd blijven worden, van een aantal (nieuwe) projecten wordt het effect gemeten.



- Er hebben evaluaties en effectmetingen van projecten plaatsgevonden, maar de RUP's worden niet stelselmatig geëvalueerd.

Inzet van een gedragspsycholoog voor optimalisatie/verbetering van gedragsbeïnvloeding.



- De afgelopen jaren is een gedragspsycholoog ingezet om plannen voor mensgerichte maatregelen te toetsen. Het advies van de psycholoog was echter niet bindend en wordt niet altijd opgevolgd.

Uitgangspunten BVVP 2016-2020 in de praktijk

Jonge bestuurders, fietsers en senioren blijven belangrijke risicogroepen.



- Met name aan jonge bestuurders is veel aandacht geschonken in de verkeersveiligheidscampagnes.

Succesvolle en effectieve projecten uit de afgelopen jaren blijven uitgevoerd worden.



- Succesvolle projecten als het Brabants Verkeersveiligheidslabel en Totally Traffic zijn gecontinueerd.

Voor 2016-2019 ligt het accent op respectievelijk alertheid (afleiding), clean in het verkeer, snelheid en zichtbaarheid.



- Aan de accenten is de afgelopen jaren opvolging gegeven door de regio's en handhaving.
- Het kan op gemeentelijk niveau nog beter worden opgepakt.

De samenwerking continueren en nog verder verbeteren, zowel buiten (met de 4 O's) als binnen de organisatie.



- Met name de samenwerking tussen overheden is verbeterd.
- Samenwerking met ondernemingen, omgeving en onderzoek/onderwijs kan verder geïntensiveerd worden.

De uitkomsten van de evaluatie worden gebruikt om het programma te verbeteren.



- De aanbevelingen uit de evaluatie van 2015 en de herijking "Naar integrale verkeersveiligheidspakketten" (uit 2017) zijn duidelijk terug te zien in het BVVP 2016-2020 en het vernieuwde organisatiemodel.

Om verkeersveiligheid landelijk een nieuwe impuls te geven is het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030 opgesteld.

Het SPV 2030 is het nieuwe nationale beleidsplan voor verkeersveiligheid.

- De provincie Noord-Brabant heeft de ambitie om het nieuwe BVVP aan te laten sluiten bij de aanpak die in het SPV centraal staat. De SPV-aanpak is gebaseerd op onderstaande vijf kernelementen.

Planning SPV

- In 2019 dienen per verkeersveiligheidsregio de belangrijkste risico's in kaart te worden gebracht, zodat een goed beeld bestaat van de opgaven. Vervolgens zullen de regio's in 2020 regionale uitvoeringsplannen opstellen waarin de opgaven zijn geprioriteerd en gekoppeld aan maatregelen en middelen.



Figuur: het SPV 2030 bevat vijf kernelementen.

In hoeverre sluit het Brabantse verkeersveiligheidsbeleid aan op het nationale Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030?

- Op deze en de volgende pagina wordt geanalyseerd hoe het huidige Brabantse verkeersveiligheidsbeleid aansluit op de vijf kernelementen van het SPV 2030.
- De uitgangspunten van het Brabantse verkeersveiligheidsbeleid sluiten naadloos aan bij de uitgangspunten van het SPV. In de uitvoering zijn kansen om deze principes nog meer gestalte te geven.

Meer structurele aandacht voor verkeersveiligheid.



- Er is een continue communicatiecampagne Nul verkeersdoden Brabant.
- Er zijn ambassadeurs benoemd.
- Verkeersveiligheid maakt onderdeel uit van de PRIOR-systematiek, waarbij verkeersveiligheid altijd wordt meegewogen bij projecten die onderdeel uitmaken van de RUP's.

Meer verbondenheid en samenwerking tussen overheden en maatschappelijke organisaties.



- In het bestuurlijk kernteam en het ambtelijk kernteam verkeersveiligheid zijn de overheden (provincie, gemeenten en handhavingpartners) vertegenwoordigd, net als in de POHO-overleggen op regionaal niveau.
- Maatschappelijke organisaties waren voorheen betrokken via klankbordgroepen en zijn nu betrokken bij de uitvoering, maar niet meer op strategisch niveau.

In hoeverre sluit het Brabantse verkeersveiligheidsbeleid aan op het nationale Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030?

Risico gestuurd beleid door analyse van de grootste risico's.



- Het Brabantse verkeersveiligheidsbeleid richt zich al op specifieke risicogroepen: jonge bestuurders, fietsers en ouderen.
- Risicoanalyses op basis van data zijn er echter nog weinig. Een aantal gesprekspartners geeft aan dat daar nog veel winst te behalen is. Tegelijkertijd merken zij op dat de benodigde kennis en capaciteit nog ontbreekt. De provincie is nu gestart met een (grootschalige) risicoanalyse.

Bevorderen van integraal verkeersveiligheidsbeleid.



- Er zijn goede stappen gezet in de afstemming tussen de drie e's; zo vindt er betere afstemming tussen regio's en handhaving plaats en maken de drie e's onderdeel uit van de RUP's.
- De drie e's worden over het algemeen echter nog individueel afgewogen en geprioriteerd. Met name de aansluiting van handhaving blijft achter in de praktijk.

Monitoren en bijsturen van de uitvoering in overleg.



- Het Brabantse verkeersveiligheidsbeleid wordt vierjaarlijks geëvalueerd.
- De projecten uit de RUP's worden niet stelselmatig geëvalueerd.
- Er vindt regelmatig overleg plaats waarin de uitvoering wordt afgestemd.

Berenschot

5

Conclusies

Noord-Brabant is vooruitstrevend en actief op het gebied van verkeersveiligheid, het is zaak gemeenten nog meer hierbij aan te haken.



Algemeen

- Over het algemeen is men in Noord-Brabant tevreden met de wijze waarop verkeersveiligheidsbeleid in Noord-Brabant tot stand komt en met de uitvoering die hieraan wordt gegeven.
- Het Brabantse verkeersveiligheidsbeleid is vooruitstrevend, de provincie Noord-Brabant heeft al flinke stappen gezet om in lijn met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 te werken. Daarmee is Noord-Brabant echt een voorloper in Nederland.
- De provincie Noord-Brabant heeft in de afgelopen periode duidelijk een meer regisserende en energieke rol op zich genomen. Dit wordt breed gewaardeerd. De keerzijde hiervan is wel dat er soms zoveel wordt georganiseerd dat gemeenten het niet meer kunnen bijbenen.
- De capaciteit bij gemeenten is in algemene zin een aandachtspunt. Niet alle gemeenten doen actief mee aan de regionale samenwerkingen. Niet alle gemeenten zijn actief bezig met verkeersveiligheidsbeleid.

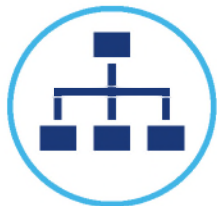
Het BVVP heeft als beleidsplan maar in beperkte mate een sturende werking.



Sturing BVVP als
beleidskader

- De sturende werking van het BVVP als beleidsplan is onzes inziens beperkt. Het beleid sijpelt onvoldoende door naar de uitvoering.
- Dat komt deels door de wat algemene en abstracte wijze waarop doelen in het BVVP zijn geformuleerd. Dit maakt het lastig om in lijn met het BVVP te werken. Het plan is hierdoor ook minder relevant voor specifieke regionale situaties.
- Ook zijn er geen concrete afspraken gemaakt over uitvoering van het BVVP, dit maakt het eenvoudig om het BVVP te negeren. De accentjaren zijn hier een voorbeeld van. Deze worden wel herkend maar nauwelijks gevolgd.
- We concluderen dat er te weinig sprake is van eigenaarschap voor het BVVP bij alle partners. Hoewel het een gezamenlijk plan is wordt het soms vooral gezien als plan van de provincie. Dit zou kunnen komen doordat partijen/personen te weinig zijn aangehaakt bij totstandkoming van het BVVP (i.e. teveel ontzorgd in het schrijfproces).

Er zijn grote stappen gezet ten aanzien van de governance.



Sturende
werking
governance

- In de afgelopen vier jaar zijn forse stappen gezet op het gebied van governance. Vorig jaar is een nieuwe governancestructuur ingevoerd, waar veel van wordt verwacht.
- We constateren dat de governance op papier goed is uitgewerkt maar in de praktijk nog niet altijd zo werkt als bedoeld is. Handhavingspartijen zitten 'zonder mandaat' of soms helemaal niet aan tafel. Dit speelt met name op het niveau van de GGA-regio's.
- Er wordt wel steeds meer samengewerkt tussen de 'drie e's' in Noord-Brabant, de kennis van- en aandacht voor integraal verkeersveiligheidsbeleid neemt daardoor toe. Wel ontstijgt samenwerking nog niet vaak het niveau van afstemming (dat is: elkaar vertellen wat ieder afzonderlijk doet).
- De samenwerking verloopt in goede harmonie. Partijen weten elkaar te vinden.



Functioneren
van de
samenwerking

Financiering verkeersveiligheidsbeleid kan als instrument beter worden benut. Ook zijn er aandachtspunten t.a.v. de kennis over subsidieregels.



Sturende
werking
middelen

- Een aandachtspunt is de wijze waarop binnen het BVVP stelsel met financiële middelen wordt omgegaan.
- De sturende werking hiervan, d.w.z. de koppeling tussen het beleid en de besteding van middelen, lijkt beperkt te zijn. Het gebruikte subsidieinstrument is ouder dan het BVVP en is ook niet met het oog op het BVVP ontworpen.
- Het is niet geheel duidelijk hoe de toekenning van subsidies voor mensgerichte maatregelen in de praktijk geschiedt. Toepassing van systematieken kan verschillen per regio.
- Daarnaast bleek dat men soms de regels m.b.t. cofinanciering niet goed kent. Hier wordt per GGA-regio wisselend mee omgesprongen.
- Wij hebben de indruk gekregen dat er niet altijd achteraf cofinanciering door gemeenten plaatsvindt, terwijl er wel subsidie is verleend.
- De kennis in de regio's t.a.v. de subsidieregels is een punt van aandacht.

Maatregelen die gemeenten nemen zijn niet altijd in lijn met BVVP. Het is niet altijd duidelijk waarom bepaalde maatregelen genomen worden en of ze effectief zijn.



Maatregelen

- De maatregelen op provincieniveau ten bate van verkeersveiligheid zijn in lijn met het BVVP en worden positief beoordeeld.
- De maatregelen die gemeenten nemen (m.n. gedrag en educatie) komen niet altijd voort uit een duidelijke afweging of beleid. De effectiviteit van maatregelen is ook niet altijd duidelijk. Inzet van een gedragspsycholoog om dit te toetsen is een goede stap.
- Het maken van een integrale afweging over welk type maatregel (van de 3e's) ingezet moet worden staat nog in de kinderschoenen. Zeker op gemeenteniveau.
- Gemeenten en provincie ervaren weinig grip op handhaving. Handhaving is hierdoor eigenlijk nog geen instrument dat gezamenlijk ingezet kan worden. Dit is een barrière om tot echt integraal verkeersveiligheidsbeleid te komen.
- Het in kaart brengen van verkeersveiligheidsrisico's, waar mee is gestart, kan gaan helpen om meer gecoördineerde en meer effectieve maatregelen te nemen.

Berenschot

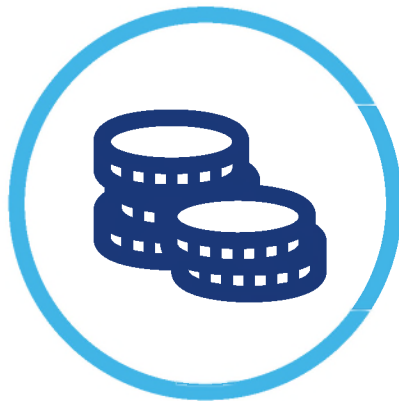
6

Aanbevelingen

Besteed bij de totstandkoming van het nieuwe BVVP extra aandacht aan vier sporen:



Het BVVP als
beleidsplan



Subsidies



De betrokkenheid
van gemeenten



Handhaving

Door actief in te zetten op deze vier sporen kan het nieuwe BVVP eraan bijdragen dat verkeersveiligheidsbeleid in Noord-Brabant nog effectiever wordt. Op de volgende pagina's doen we voor elk spoor enkele concrete aanbevelingen.

Een scherp beleidsplan begint bij een inclusief en strak voortraject.

Verhoog de sturende werking van het BVVP door:

- Heldere gezamenlijke doelstellingen op output-niveau, d.w.z. de maatregelen die men neemt.*
- SMART-afspraken: wie doet wat wanneer. Daarbij aansluiten op risicoanalyse / risico-gestuurde aanpak.
- Aansluiten bij landelijke thema's, in plaats van zelf thema's te bedenken.
- Lagere omloopsnelheid thema's: langjarige aandacht.
- Wat kan worden onderzocht is het maken van beleid / stellen van specifieke doelen per regio. Dit kan de regionale samenwerking en effectiviteit RUP's versterken.

Dit kan alleen wanneer het BVVP van iedereen is:

- Betrek elkaar bij het organiseren van het proces om tot een nieuw BVVP te komen.
- Schrijf het plan ook daadwerkelijk samen: laat de provincie niet automatisch de rol van penvoerder pakken.
- Denk na over gezamenlijke monitoring. Wij bevelen aan om deze monitoring te richten op de directe effecten van het beleid (bijvoorbeeld gekoppeld aan oplossen risico's uit risicoanalyse, intensiveren van het aantal verkeerscontroles, etc.).

** Zie toelichting in de bijlage waarom we niet adviseren om doelstellingen op outcome-niveau (d.w.z. maatschappelijke effecten) te formuleren.*

Gebruik de RUP-middelen meer als sturingsinstrument.

- Door vanuit de provincie als subsidieverstrekker meer voorwaarden te stellen aan de verstrekking van de RUP-middelen kan het beschikbare geld meer gericht en effectiever worden ingezet. Er is ons inziens voldoende draagvlak om dit te doen.
- De provincie zou bijvoorbeeld de volgende voorwaarden kunnen stellen:
 - Onderbouwde koppeling van maatregelen aan de verkeersveiligheidsrisico's (resultaten risicoanalyse) in de regio.
 - Onderbouwde koppeling aan doelen BVVP (NB. hier zijn wel scherpe doelen voor nodig).
 - Voorwaarden t.a.v. regionale samenwerking / proces waarin de subsidieaanvraag tot stand komt.
 - Voorwaarden t.a.v. toetsing effectiviteit gedragsmaatregelen door gedragspsycholoog.
- Voorwaarden zouden idealiter niet enkel door de provincie moeten worden bedacht maar moeten voortkomen uit het gezamenlijke proces om het nieuwe BVVP te maken.
- Blijf daarnaast ook ruimte bieden voor regionale/gemeentelijke accenten: dit zorgt voor draagvlak en effectieve maatregelen op lokaal niveau.
- Maak het niet te moeilijk: voorwaarden moeten er niet toe leiden dat er niets meer gebeurt.

Verhoog het kennisniveau ten aanzien van subsidieregels.

- We adviseren om de door ons op basis van de gesprekken geconstateerde verschillende inzichten ten aanzien van subsidieregels op te lossen door de kennis over de regels te vergroten. Onduidelijkheid over wat de regels zijn werkt verkeerd gebruik van subsidies in de hand, wat kan leiden tot onwenselijke situaties.
- De kennis van de subsidieregeling moet in ieder geval goed verankerd zijn binnen het team Verkeersveiligheid van de provincie en bij de GGA coördinatoren.
- Onderzocht zou kunnen worden of de subsidieregels ten aanzien van verkeersveiligheid vereenvoudigd zou kunnen worden. Hoe meer er namelijk gewerkt wordt met systematieken met normbedragen, staffels etc., hoe groter de kans dat er onduidelijkheid gaat ontstaan en hoe lastiger het is om te controleren of subsidies wel op de juiste wijze worden ingezet.

Versterk de betrokkenheid van gemeenten en help hen maatregelen te nemen.

- Gebrek aan capaciteit is soms ook een gebrek aan prioriteit. Probeer de urgentie voor verkeersveiligheid bij gemeenten (bestuurders én ambtenaren) te verhogen. We realiseren ons dat dit heel ingewikkeld is. Voortdurende bestuurlijke aandacht en communicatie zijn nodig.
- Zorg ervoor dat er, ook wanneer de urgentie ontbreekt, toch lokaal de juiste maatregelen kunnen worden genomen. Hiervoor zou het volgende kunnen worden gedaan:
 - Creëer meer mogelijkheden om als regio's gezamenlijk maatregelen te nemen. Dit betekent in de praktijk een uitbreiding van de rol van de regiocoördinatoren. Hierdoor kunnen gemeenteambtenaren enigszins worden ontzorgd. Hier moet een goede balans in worden gezocht: teveel ontzorgen zorgt ervoor dat gemeenten afhaken, te weinig ook.
 - Biedt meer 'van de plank' mensgerichte maatregelen aan vanuit de provincie. Ook hier geldt dat de balans moet worden gezocht tussen teveel en te weinig aanbieden.
 - Prioriteer meer. Bedenk dat er veel wordt gevraagd van gemeenteambtenaren terwijl ze vaak maar weinig tijd hebben. Vraag van hen daarom alleen datgene wat echt belangrijk is. Gevolg hiervan zou kunnen zijn dat er minder doelen worden gesteld.

Probeer handhaving meer onderdeel te laten worden van integraal verkeersveiligheidsbeleid

- Meer inzet op handhaving is nodig, maar er zijn geen voor de hand liggende aanbevelingen die er direct aan bij kunnen dragen dat deze inzet er ook komt.
- Inzet van handhaving hangt samen met de betrokkenheid van gemeentebesturen, wanneer verkeersveiligheid in het overleg van de lokale driehoek meer prioritair wordt, zal er ook meer aan handhaving worden gedaan. In het overleg van de lokale driehoek zit de burgemeester namens de gemeente. Stimuleer verkeerswethouders daarom om met hun burgemeester over verkeersveiligheid te spreken en de urgentie hiervan te onderstrepen.
- Inzet van handhaving hangt ook samen met de wijze waarop de politie en het OM zijn georganiseerd. Team verkeer van de politie is goed aangesloten bij het Brabantse verkeersveiligheidsbeleid maar heeft geen invloed op de daadwerkelijke inzet vanuit de Basisteams. Kijk of er mogelijkheden zijn om niet alleen team verkeer van de politie maar ook de (leidinggevenden van de) basisteams meer bij het Brabantse verkeersveiligheidsbeleid te betrekken, zodat de urgentie van verkeersveiligheid ook bij hen duidelijker wordt.

Berenschot

A

Bijlage

Afkorting

- BDU - Brede doeluitkering
- BOA - Buitengewoon Opsporingsambtenaar
- BVVP - Brabants Verkeersveiligheidsplan 2016-2020
- CVOM - Centrale Verwerking Openbaar Ministerie
- GGA - Gebiedsgerichte aanpak
- OM - Openbaar Ministerie
- POHO - Portefeuillehoudersoverleg
- RUP - Regionaal Uitvoeringsprogramma
- SMART - Specifiek, Meetbaar, Acceptabel, Realistisch, Tijdgebonden
- SPV - Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

Vragen uit het evaluatiekader en plaats in dit rapport waar ze aan bod komen.

Deelvragen	Hoofdstuk(ken)
• Hoe kan het Noord-Brabantse verkeersveiligheidsbeleid worden omschreven?	2
• Welke veranderingen introduceerde het BVVP 2016-2020 qua governance, inhoudelijke focus en uitvoering?	2
• In hoeverre zijn die veranderingen gerealiseerd?	3, 4
• Hoe worden die veranderingen beoordeeld door verkeersveiligheidspartners?	3
• Hoe beoordelen verkeersveiligheidspartners de sturende werking van het BVVP voor hun verkeersveiligheidsbeleid?	3
• Welke afspraken zijn er per regio gemaakt over het regionale verkeersveiligheidsbeleid en tot welke maatregelen heeft dit geleid? *	*
• Welke middelen zijn er per regio besteed voor welke maatregelen (type / thema).*	*
• Hoe wordt de samenwerking en governance op provinciaal niveau beoordeeld?	3
• Hoe beoordelen verkeersveiligheidspartners de samenwerking met elkaar in de verschillende regio's?	3
• In hoeverre sluit de regionale uitvoeringspraktijk aan op doelen, governancebeschrijving en afspraken uit het BVVP 2016-2020?	3, 4
• Welke veranderingen van het Noord-Brabantse verkeersveiligheidsbeleid zijn gewenst in het kader van het SPV 2030?	4, 6
• Welke veranderingen zijn gewenst door de verkeersveiligheidspartners?	3
• Wat zijn de aanbevelingen om de samenwerking te verbeteren?	6
• Wat zijn de aanbevelingen om de sturende werking van het BVVP te verbeteren?	6

** Deze vragen uit het evaluatiekader zijn door ons onderzocht en in kaart gebracht. Omwille van de leesbaarheid van de rapportage is deze informatie echter niet in dit rapport opgenomen. We rapporteren hierover op meer geabstraheerd niveau.*

In het kader van deze evaluatie gesproken personen:

- GGA Den Bosch en NO-Br: Rian Snijder, Koen Gijsbrechts en Ralph van den Boom
- Fietzersbond Noord-Brabant: Aad Smit
- Veilig Verkeer Nederland: Leo Lamb en Lufenda Miedema
- ANWB regio Zuid: Janique Huijbregts
- CVOM: Jeroen van Leeuwen, Esther Veldkamp en Jasmijn Smeets
- Politie Zeeland en W-Br: Fred Polderdijk en Louis Walhout
- Gedeputeerde Provincie: Christophe van der Maat
- Team Verkeersveiligheid Provincie Noord-Brabant: Trude Rietveld, Mariëtte Meulenbroek, Selinde Vetkamp, Ruth Jochems, Helga van 't Hof en Bart van de Wetering
- GGA Metropoolregio Eindhoven: Nelleke Knipscheer en Paul Konings
- Wethouder gemeente Asten: Theo Martens
- Wethouder gemeente Woudrichem: Renze Bergsma
- Ambassadeur VVH en wethouder gemeente Oss: Joop van Orsouw
- Ambassadeur VVH en wethouder gemeente Boxmeer: Jeu Verstraaten
- GGA West-Brabant: Janneke Schoonen en Arne Schouten
- Politie Oost-Brabant: Ger van de Schans en Geert Jan van Gestel
- Rijkswaterstaat: Paskal Morrien, ambtenaar
- Wethouder gemeente Rucphen: René Lazeroms

Leden begeleidingsgroep

- Trude Rietveld
- Selinde Vetkamp
- Anneke Broekema
- Esther Veldkamp
- Ger van de Schans
- Fred Polderdijk
- Henri van den Ouweland
- Jasmijn Smeets
- Rian Snijder
- Ronald Soemers
- J-L. Withaar

Bronnenlijst

Algemeen

- Brabants VerkeersVeiligheidsPlan 2016-2020
- Notitie onderzoek herijking naar integrale verkeersveiligheidspakketten
- Rapportage fietsongevallen Noord-Brabant
- Rapportage verkeersongevallen Noord-Brabant
- Uitvoeringsplan Brabant (2018)
- Uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid in Brabant (2019)
- Evaluatie samenwerking verkeersveiligheid 2012-2016
- Projecten RUP (2019)
- Statenmededeling RUP – lijst projecten (2019)
- Rapport gedragspotentie verkeersveiligheidsprojecten Noord-Brabant (juni 2018)
- GGA indeling (2015)
- Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

Regio Hart van Brabant

- Verzamelstaat mensgerichte projecten GGA HvB (2016)
- Oplegnotitie RUP (2017)
- RUP GGA HvB na PoHo met projectnummer en PRIOR (2017)
- Input RUP regionaal mensgericht maatregelenpakket (2017)
- Definitief RUP GGA HvB (2016)
- Oplegnotitie RUP (2016)
- Definitief RUP GGA HvB (2018)
- RUP regionaal mensgericht maatregelenpakket (2018)
- RUP GGA HvB na PoHo (2019)
- Input RUP regionaal mensgericht maatregelenpakket (2019)
- Oplegnotitie RUP (2019)
- Oplegnotitie RUP met adviezen (2018)

Regio West Brabant

- Gebiedsgerichte aanpak GGA
- Procesbeschrijving RUP West Brabant (2017)
- Voorstel vaststellen RUP West Brabant (2018)
- Procesbeschrijving RUP West Brabant (2018)
- Vaststellen regionale uitvoeringsprogramma (2019)
- Verkeersveiligheidsparagraaf bij RUP (2019)
- Procesbeschrijving bij RUP GGA West Brabant (2019)

Bronnenlijst (2)

Regio Noordoost Brabant (en Den Bosch)

- Concept RUP GGA NOB (2016)
- Advies werkgroep UVP (2016)
- Concept RUP (2017)
- RUP (2017)
- Concept RUP GGA NOB (2017)
- Regionaal verkeersveiligheidsplan (2016)
- Regionaalpakket mensgerichte maatregelen UVP (2016)
- Memo concept RUP GGA NOB (2018)
- Regionaal pakket mensgerichte maatregelen UVP (1) (2018)
- Regionaal pakket mensgerichte maatregelen UVP (2) (2018)
- Concept regionaal pakket mensgerichte maatregelen UVP Den Bosch (2019)
- Concept regionaal pakket mensgerichte maatregelen UVP NOB (2019)
- Regiodag, gezamenlijk POHO Economie, Ruimte & Mobiliteit (2019)
- Ambtelijk advies concept RUP GGA NOB & DB (2019)

Regio Zuidoost Brabant

- Bijlage Cofinanciering niet infrastructureel RUP (2017)
- Werkbudget POHO mobiliteit GGA ZoB (2017)
- Conceptverslag POHO Mobiliteit en Innovatie PG (2016)
- Werkbudget GGA en verkeersveiligheid (2018)
- Concept RUP (2018)
- Verslag POHO Mobiliteit en Innovatie BdJ, GS
- Overzicht RUP aanvragen
- Werkbudget portefeuillehoudersoverleg mobiliteit GGA ZoB (2019)
- Toelichting bij het werkbudget (2019)
- Verslag POHO mobiliteit (2018)
- RUP mensgericht, verkeersveiligheid en fiets (2016)
- Bijlage bij werkbudget POHO mobiliteit ZoB (2016)
- Bijlage bij verslag RUP mensgericht, verkeersveiligheid en fiets zoals ingestemd door POHO (2016)
- Conceptverslag POHO mobiliteit (2015)

Achtergrond: thema's SPV 2030

Het SPV 2030 beschrijft negen beleidsthema's met de belangrijkste risico's voor verkeersveiligheid.

Thema's die kijken naar risico's vanuit het verkeerssysteem en het voertuig:

1. Veilige infrastructuur
2. Heterogeniteit in het verkeer
3. Technologische ontwikkelingen

Thema's die specifieke risicogroepen (jongeren, ouderen) en modaliteiten (tweewielers, voetgangers) betreffen:

4. Kwetsbare verkeersdeelnemers
5. Onervaren verkeersdeelnemers

Thema's die risico's vanuit de individuele verkeersdeelnemer en zijn gedrag betreffen:

6. Rijden onder invloed
7. Snelheid in het verkeer
8. Afleiding in het verkeer
9. Verkeersovertreders

Achtergrond: waarom adviseren we niet om doelstellingen op outcome-niveau te formuleren?

- Het stellen van doelstellingen op outcome-niveau (d.w.z. maatschappelijke effecten) is niet goed mogelijk. Dit omdat de causale relatie tussen beleidsmaatregelen en effect als het gaat om verkeersveiligheid niet te leggen is.
- Dit heeft diverse oorzaken. Een deel van de maatregelen heeft bijvoorbeeld betrekking op het vergroten van kennis en bewustzijn en daarmee het indirect beïnvloeden van gedrag (bijvoorbeeld verkeerseducatie). In hoeverre dat leidt tot een vergroting van de verkeersveiligheid is niet meetbaar op provinciaal niveau.
- Wat daarbij meespeelt is dat er zeer veel externe factoren van invloed zijn op bijvoorbeeld het aantal ongevallen. Bijvoorbeeld economische ontwikkelingen (groei verkeer), andere vormen van mobiliteit (scooters en elektrische fietsen) maar ook het gebruik van mobiele telefonie zijn factoren die de verkeersveiligheid beïnvloeden. Het isoleren van de effecten van het beleid in dit complex aan factoren is bijzonder lastig.
- Sturen op maatschappelijke effecten heeft in onze beleving weinig meerwaarde, alhoewel het monitoren ervan natuurlijk wel wenselijk is. Het gezamenlijk beredeneren en kritisch bezien van de relatie tussen beleid en effect is uiteraard te allen tijde wenselijk.



Berenschot

www.berenschot.nl

 /berenschot