Provincie Noord-Brabant

Brabantlaan 1
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch
Telefoon (073) 681 28 12
Fax (073) 614 11 15
www.brabant.nl
IBAN NL86INGB0674560043

Bereikbaarheid
openbaar vervoer en fiets:
www.brabant.nl/route

Statenfractie CDA
De heer H. Bahar
Mevrouw M.A.B. van der Sloot
Postbus 90151
5200 MC 's-HERTOGENBOSCH

Onderwerp
Verkeersdoden in Brabant

Datum
15 mei 2018
Ons kenmerk
C2226020/4351689
Uw kenmerk
-
Contactpersoon
M.J.A.J. (Mike) Schoenmaker
Telefoon
(073) 680 86 78
Email
mschoenmaker@brabant.nl
Bijlage(n)
-

Geachte heer Bahar, mevrouw Van der Sloot,

Bij brief van 26 april 2018, ingekomen op 26 april 2018, heeft u namens de CDA fractie schriftelijke vragen gesteld.

Wij beantwoorden deze vragen als volgt.

1. Bent u bekend met de cijfers van het CBS, waaruit blijkt dat Brabant in 2017, voor het tweede jaar op rij, de meeste verkeersdoden van heel Nederland telde?
Antwoord: Ja, wij kennen de cijfers. Daaruit blijkt dat het aantal verkeersdoden in geheel Noord-Brabant is gedaald van 113 in 2016 naar 98 in 2017. Van deze 98 waren 12 verkeersdoden op onze provinciale wegen te betreuren. Ondanks deze feitelijke gegevens zijn wij van mening dat elk verkeersslachtoffer er één te veel is. Wij blijven ons inzetten om deze lijst in het vervolg niet aan te voeren.

2. Hoe ziet uw 'doe-agenda' eruit: welke concrete maatregelen, acties en projecten hebt u tijdens deze collegeperiode genomen om het aantal (dodelijke) verkeersslachtoffers te verminderen en de verkeersveiligheid in onze provincie voor álle verkeersdeelnemers te verbeteren?
Antwoord: Verkeersveiligheid staat hoog in ons vaandel en we werken hier vanuit een aanpak met drie pijlers 'veilige infra – gedragsverandering – handhaving' samen met onze partners dagelijks aan. Voor wat betreft de veilige infrastructuur hanteren we daarom de principes van Duurzaam Veilig als uitgangspunt en richten we onze wegen in volgens de landelijk breed geaccepteerde richtlijnen van het CROW. Daarbij zoeken we altijd naar maatwerk passend bij de omgeving van de weg. Bijvoorbeeld door bomen die in de gewenste obstakelvrije ruimte niet automatisch te kappen maar te kiezen voor het plaatsen van geleiderails als dat mogelijk is. Voorbeelden van infragerichte maatregelen waarbij verkeersveiligheid een nadrukkelijke rol speelt

voor de aanpak, zijn de reconstructies van de provinciale wegen N261 Tilburg-Waalwijk, N279 Den Bosch-Asten en N324 Grave-Oss.
De meeste ongevallen zijn het gevolg van het gedrag van weggebruikers. We hebben het gedrag niet in de hand, maar we proberen dit wel te beïnvloeden door te investeren in verkeerseducatie en –voorlichting. Daarnaast co-financieren we veel gedragsgerichte projecten in Brabant. Voorbeelden van projecten over gedragsbeïnvloeding die we uitvoeren of de regie op voeren zijn de campagne 'Brabant gaat voor NUL verkeersdoden', het Brabants Verkeersveiligheidslabel (verkeerseducatie basisonderwijs, nu 813 scholen), Totally Traffic (verkeerseducatie voortgezet onderwijs, nu 101 scholen), fiets- en autotraining voor ouderen, praktijkdagen voor jonge bestuurders en opvoed-cursussen voor brommer- en scooterrijders. Daarnaast is het Promoteam NUL zichtbaar tijdens verschillende evenementen in Brabant. Het team spreekt daar met Brabanders over verkeersveiligheid. Met behulp van een alertheidsspel, een digitale quiz en 3D-brillen maken zij Brabanders bewust van hun gedrag in het verkeer. Ook op deze manier proberen we weggebruikers bewust te maken van hun weggedrag en dat positief te beïnvloeden.
Handhaving tot slot is weliswaar een bevoegdheid en taak van het Openbaar Ministerie en de politie, maar we werken met betrekking tot de verkeershandhaving nauw samen met deze organisaties. Bijvoorbeeld door provinciale wegen aan te dragen die in aanmerking kunnen komen voor trajectcontrole om zo de verkeersveiligheid te verbeteren.

3. Wat is de effectiviteit van deze maatregelen, acties en projecten geweest? Graag een specificatie per maatregel, actie of project.
Antwoord: Onze infragerichte projecten komen tot stand op basis van een integrale afweging van betrokken belangen en dragen aan méér doelen bij dan alleen aan verbetering van de verkeersveiligheid. Bijvoorbeeld, het vervangen van een asfalt verbetert niet alleen de technische kwaliteit, maar draagt ook bij aan de verkeersveiligheid en vermindert de geluidsproductie van de weg. Het is voor ons niet mogelijk om de effectiviteit van een pakket aan maatregelen te verbijzonderen naar specifiek de verbetering van de verkeersveiligheid.
Het effect van maatregelen die specifiek gericht zijn op verandering van weggedrag hebben we in beeld. Voor ons is duidelijk dat de projecten over gedragsbeïnvloeding die we uitvoeren, of waarbij we betrokken zijn, positief bijdragen aan het bewustzijn van weggebruikers en verandering van gedrag laten zien, omdat wij de verkeersveiligheidsprojecten door een gedragswetenschappelijk bureau vooraf laten toetsen op 'gedragspotentie'.
Dat neemt niet weg dat we gezamenlijk met de andere provincies hebben onderkend dat meer kennis over de effecten nodig is om nog gerichter op verbetering van verkeersveiligheid te kunnen inzetten. Daarom zijn we gezamenlijk en met onder andere het CROW, de SWOV en Cito een traject gestart onder de naam 'Op weg naar effectieve verkeerseducatie' (WEVER) met de bedoeling ons inzicht verder te vergroten.

4. Is uw verkeersveiligheidsbeleid generiek beleid voor alle Brabanders of ook gericht op specifieke (kwetsbare) groepen, zoals kinderen, ouderen enz.?
Antwoord: Ons verkeersveiligheidsbeleid voorziet zowel in een generiek beleid met brede publiekscampagnes om alle verkeersdeelnemers te attenderen op hun eigen aandeel in een veiliger verkeer, als op het leveren van maatwerk voor specifieke groepen zoals kinderen, jongeren en ouderen. De focus voor de komende jaren ligt op achtereenvolgend alertheid (2016-2019), clean in het verkeer (2017), snelheid (2018) en zichtbaarheid (2019).

5. In hoeverre betrekt u maatschappelijke organisaties, zoals scholen en verenigingen, bij uw verkeersveiligheidsbeleid? Hoe zou dit beter kunnen?
Antwoord: Verkeersveiligheid is een verantwoordelijkheid van ons allemaal. Organisaties zoals de ANWB, Veilig Verkeer Nederland en de Fietsersbond zijn belangrijke gesprekspartners en daarmee werken we intensief samen in onze gezamenlijke aanpak 'Brabant gaat voor NUL verkeersdoden'. De doelgroepen waarop zich specifieke projecten richten, zoals bij het Brabants Verkeersveiligheidslabel en Totally Traffic het basis- en voortgezet onderwijs, betrekken wij ook actief.

6. Volgens de minister van Infrastructuur en Waterstaat zijn ouderen vaker bij (dodelijke) fietsongelukken betrokken dan jongeren. Bent u bereid om met de KBO, andere ouderenorganisaties in onze provincie, de Fietsersbond, Veilig Verkeer Nederland, RAI Vereniging en Bovag in overleg te gaan over hoe deze kwetsbare groep beter te beschermen?
Antwoord: De CBS-cijfers laten inderdaad zien dat met name oudere e-bikers een kwetsbare groep zijn als het gaat om verkeersveiligheid. Dit is te verklaren maar ontslaat ons niet van de verantwoordelijkheid specifieke aandacht aan deze groep te besteden. Dit heeft onze aandacht en wij brengen dit in tijdens onze overleggen met andere provincies, tijdens het Landelijk Overleg Verkeersveiligheid en Gedrag (LOVG) en het Inter Provinciaal Overleg (IPO). Daarnaast werken wij al veel samen met de genoemde organisaties. Daarnaast worden in diverse gemeenten ook trainingen voor (oudere) e-bikers aangeboden, zodat fietsers zich bewust worden van de consequenties van een snelle elektrische fiets.

7. Beschikken we als provincie over voldoende én over de juiste cijfers en kennis om gericht het aantal verkeersdoden omlaag te brengen? Of missen we nog gegevens en is aanvullend onderzoek dan wel een andere systematiek noodzakelijk?

Antwoord: We hebben de aantallen ongevallen in beeld. Over de aard en toedracht van die ongevallen bestaat een onderregistratie bij de politie. Wij blijven voor een oplossing landelijk de aandacht vragen. We zetten intussen samen met de regio's en de Brabantse politieregio's in op het verkrijgen en verbeteren van éénsluidende verkeersdata ten behoeve van verkeersveiligheids-analyses en verkeershandhaving. Overigens, het verbeteren van de verkeersveiligheid en specifiek het verminderen van het aantal slachtoffers is afhankelijk van een groot aantal factoren. Het is geen exacte wetenschap. Zie tevens ons antwoord op vraag 2 en 3.

8. Uit het CBS-onderzoek springen Drenthe en Groningen eruit als veiligste fietsprovincies. Wat doen zij anders dan de provincie Noord-Brabant?
Antwoord: Op basis van de ons beschikbare informatie kunnen we de vraag niet beantwoorden.

9. Deelt u t.a.v. dit thema 'goede voorbeelden' met andere provincies en/of vindt kennisuitwisseling plaats?
Antwoord: Ja, via diverse landelijke overleggen vindt kennisdeling en afstemming plaats. Op deze manier leren we van elkaar. Projecten en werkwijzen waar goede ervaringen mee zijn, nemen provincies van elkaar over. Zoals het Stoelenproject dat oorspronkelijk uit Friesland afkomstig is. Op 18 november 2017 hebben wij, samen met een aantal andere provincies onze verkeersslachtoffers uitgebeeld in 113 lege stoelen op het Kasteelplein in Breda. Eén voor elke Brabantse slachtoffer. Een ander voorbeeld is het project 'Bedankt dat je langzamer rijdt!' van het Regionaal Overleg Verkeersveiligheid Zeeland (ROVZ). Dit buurtparticipatieproject wordt in het themajaar 'Snelheid' door een aantal gemeenten in Brabant uitgevoerd en dit faciliteren wij.

10. Is het huidige 'arsenaal' aan acties en middelen dat u kunt inzetten tegen (dodelijke) verkeersongelukken voldoende effectief om het aantal verkeersdoden terug te dringen of hebt u meer nodig? Indien ja, waarmee zou u geholpen zijn?
Antwoord: Ongevallen hebben verschillende oorzaken. De meeste ongevallen worden veroorzaakt door het gedrag van weggebruikers, bijvoorbeeld door afleiding. Het aanpassen van gedrag van weggebruikers is echter bijzonder lastig. Het effect van onze gedragsmaatregelen brengen we momenteel in beeld en we gaan ervan uit dat het voornoemde traject WEVER ons (landelijke) inzicht over de effecten van gedragsbeïnvloeding verder zal vergroten.

11. Wat is uw doelstelling m.b.t. het verminderen van het aantal (dodelijke) verkeersslachtoffers) voor volgend jaar? Zijn hiervoor extra financiële middelen nodig?
Antwoord: We blijven samen met onze partners werken aan de gezamenlijke ambitie het aantal verkeersdoden te verminderen. Iedere verkeersdode is er één te veel. We werken met onze partners aan effectieve maatregelen. Mochten de voorstellen daarover vragen om extra financiële middelen, dan leggen we deze voor aan uw Staten.

Gedeputeerde Staten van Noord Brabant,

de voorzitter, de secretaris,

prof. dr. W.B.H.J. van de Donk drs. M.J.A. van Bijnen MBA