

# Module 1. Verkeersveiligheid

## Inleiding

### Modulaire opbouw GVVP

Het GVVP van Reusel-De Mierden kent een flexibele, modulaire opbouw. Er is een inventarisatie en evaluatiedocument opgesteld. Vervolgens is een verkeersvisie opgesteld en vastgesteld door de gemeenteraad. De verkeersvisie krijgt een doorvertaling in acht modules, waarin het beleid is uitgewerkt. Er zijn vervolgens maatregelen benoemd, die worden samengevoegd in een integraal maatregelenpakket. Module 9 bevat het integraal beleid en maatregelen uit de acht modules.

### Module Verkeersveiligheid

In de visie zetten we in op vergroting van de verkeersveiligheid middels educatie en de mensgerichte aanpak. Dit betekent dat we inzetten op voorlichting en communicatie richting alle verkeersdeelnemers. De structuurkeuzes (netwerken) uit de andere modules zijn leidend en verkeersveiligheid is hierbij een randvoorwaarde. Dit sluit aan op de landelijke richtlijn van Duurzaam Veilig.

## Huidige situatie

### Kansen voor veiliger verkeersgedrag

Er liggen kansen voor vergroting van de inzet op verkeersveiligheid en mensgerichte acties en maatregelen. Een groot aspect bij het ontstaan van ongevallen is het menselijk handelen. Een focus op veiliger verkeersgedrag kan een goede bijdrage leveren aan de verdere verbetering van de verkeersveiligheid. Met name de verkeersveiligheid als gevolg van zwaar verkeer heeft de hoogste prioriteit in de gemeente.

### Permanente VerkeersEducatie (PVE)

Permanente VerkeersEducatie is de rode draad voor veiliger verkeersgedrag. Dat betekent dat doelgroepen van alle leeftijden moeten worden benaderd. Dus niet alleen de schoolgaande kinderen op de basisscholen. Er moet aandacht zijn voor verkeersveiligheid van peuter tot oudere, maar ook andere doelgroepen zoals minder validen en beroepsmatige verkeersdeelnemers.

Bij de evaluatie van het GVVP is objectief in beeld gebracht welke leeftijdsgroepen met welke vervoerwijze vooral betrokken zijn bij ongevallen in de gemeente. De volgende doelgroepen zijn opvallend:

- bestuurders van personenauto en bestelauto
- bromfietzers
- fietsers, in de leeftijd van 16-17, 60-69 en 70 jaar en ouder

Dit zijn de traditionele doelgroepen die betrokken zijn bij ongevallen en hiervoor zijn verschillende educatie en communicatiemiddelen ontwikkeld.

## Beleid

### Ambtelijke coördinatie

De gemeente Reusel-De Mierden zet zich in om verder invulling te geven aan de permanente verkeerseducatie. De gemeente heeft hierin een faciliterende en ondersteunende rol en ziet maatschappelijke organisaties als belangrijke partner.

### Beleid zwaar verkeer

Zwaar verkeer in de kernen ziet de gemeente als probleem en is opgenomen als onderwerp in het coalitieprogramma. Dit wil men ontmoedigen, mede door alternatieven geschikt te maken. Hier hoort ook communicatie bij. Als onderdeel van de permanente verkeerseducatie wordt het beleid rondom zwaar verkeer hierin meegenomen.

### Verkeerseducatie basisscholen

Meest belangrijk is de dat alle basisscholen in de gemeente actief zijn met verkeerseducatie en een veilige schoolomgeving. Alle scholen moeten het Brabants VerkeersveiligheidsLabel (BVL) behalen. Dat label borgt de planmatige opzet en uitvoering van verkeerseducatie. Zo overleggen de scholen verschillende keren per jaar, dit kan onder regie van de gemeente, maar ook VVN kan hier een rol in hebben. Tijdens deze overleggen delen zij ervaringen, stemmen activiteiten af en zoeken samenwerking.

De rol van de gemeente is beperkt en betreft een faciliterende rol op afstand. De gemeente stelt om dit te faciliteren geld beschikbaar. Zo komt er een jaarlijks budget voor basisscholen van ongeveer € 12.500,-. Daarvoor worden projecten uitgevoerd zoals het Brabantse VerkeersveiligheidsLabel (BVL), waarmee scholen actief bezig zijn met de verkeersveiligheid rondom de school.

### Landelijke campagnes

Verder draait de gemeente Reusel-De Mierden actief mee met de landelijke verkeerscampagnes. Dit kunnen naast verkeersveiligheidscampagnes ook acties zijn die mensen verleiden van alternatieven voor de auto gebruik te maken. Fietsen bijvoorbeeld, is gezond en duurzaam. Hier zijn ook campagnes voor beschikbaar. Het gaat dus om communicatie over en stimuleren van het beleid van de gemeente.

### Uitbreiden Permanente VerkeersEducatie

Blijvend en meer inzetten op veiliger verkeersgedrag is de primaire beleidskeuze. Het is noodzakelijk om, naast aandacht voor scholen, ook de andere doelgroepen te betrekken bij verkeerseducatie.

Dat kan het best worden ingevuld door vasthouden en verbreden van permanente verkeerseducatie (PVE): meer aandacht en energie voor alle doelgroepen, in alle leeftijden. De gemeente zet hierop in, door maatschappelijke organisaties te initiëren projecten voor de nog ontbrekende doelgroepen op te starten. Campagnes worden breed ingezet, iedere campagne die een bijdrage levert aan het verkeersbeleid kan hierop aansluiten, vanuit de landelijke campagnes.

### Faciliterende rol gemeente

De rol van de gemeente bij permanente verkeerseducatie is anders dan de rol bij infrastructurele maatregelen. De gemeente is dan natuurlijk wegbeheerder. Bij het veiliger maken van gedrag heeft de gemeente een faciliterende rol en moet de samenwerking opzoeken. Andere partijen moeten de uitvoerende rol op zich blijven nemen en zo mogelijk uitbreiden. De rol die de basisscholen hebben rondom BVL, is daar op dit moment een voorbeeld van. Ook kan VVN, via de landelijke of een plaatselijke organisatie, projecten verzorgen. Andere organisaties waar de gemeente al mee heeft samengewerkt zijn de dorpsraden op het gebied van communicatie en de chauffeursvereniging bij acties 'dode hoek'. De partners in verkeersveiligheid hebben het initiatief, de gemeente faciliteert. Voorwaarde is dat de gemeente een vaste ambtelijke contactpersoon heeft.

Onderdeel van die faciliterende rol is de afstemming van acties op de landelijke en regionale campagnecalender. Aansluiten op landelijke thema's en campagnes maken het effect van acties groter. De ervaring leert dat het "meeliften" met bovenlokale activiteiten beter is. De gemeente is hier actief bij betrokken.

## Stimulerende rol gemeente: maatschappelijke partners

Naast de acties voor de scholieren en ouderen is de inzet op veiliger verkeersgedrag beperkt. Van permanente verkeerseducatie is onvoldoende sprake. Om ook voor andere doelgroepen acties en projecten te realiseren, zijn partners zoals VVN noodzakelijk. Die partners hebben een sleutelrol in het initiëren, plannen en uitvoeren van projecten.

Samenwerking met bestaande organisaties en belangenvertegenwoordigers biedt kansen. Denk aan ZLTO (fietsers en landbouwverkeer), sportverenigingen (fietsers), dorps- of wijkraad (automobilisten), KBO (Ouderen) en zo verder. Bij het ontwikkelen van dat netwerk van betrokken organisaties ligt er een rol voor de gemeente, zowel ambtelijk als bestuurlijk. Zij kan partijen stimuleren ook een actieve bijdrage te gaan leveren.

## Volop mogelijkheden voor uitvoering

Verkeerseducatie voor verschillende doelgroepen is geen volledig nieuwe ontwikkeling. Dat betekent dat er in Nederland en in Noord-Brabant volop voorbeelden zijn die zich in de praktijk hebben bewezen. Kijkend naar de situatie in Reusel-De Mierden en de praktijkvoorbeelden is een principe-pakket opgesteld voor de permanente verkeerseducatie. Dat kan een basis zijn voor de uitwerking en verdere invulling daarvan, samen met andere partners.

Doelgroep	Actie, project	Initiatief
0-3 jaar	JONGleren in het verkeer (VVN)	VVN, peuterspeelzaal, kinderdagverblijf
4-12 jaar, basisschool	Streetwise (ANWB-lesprogramma) Let's go (ANWB-lesprogramma) 100+ kleine en grote acties via BVL.nl	Scholen Scholen Scholen
12-18 jaar, jeugd	Totally Traffic VOMOL (landbouw-fiets) Theater Zeven Sloten Demonstratie stopafstanden (SBV)	ZLTO/Cumela Nader te bepalen VVN
19-24 jaar, jongeren	Veiligrijden.nl (VVN) Projecten van TeamAlert Streettalk (ROV-Limburg)	Werkgevers, vervoerbedrijven Voetbal-/Sportvereniging VVN, ONIS, jongerenwerk
25-60 jaar, volwassenen	Veiligrijden.nl (VVN) Slipcursus Rijvaardigheidstraining auto Vaardigheidstraining motor (ANWB)	Werkgevers, vervoerbedrijven Rijscholen/dorpsraden Rijscholen/dorpsraden Nader te bepalen/rijscholen

	Landelijke campagnes	Gemeente, dorpsraden en VVN
61- 70 jaar, oudere volwassenen	e-bike-dag Bijtanken en Oppoetsen (SBV)	KBO's/VVN/Fietsersbond/TWC Dorpsraden/KBO's/VVN
70+ jaar, ouderen	BROEM Scootmobieltraining	Dorpsraden/KBO's/VVN VVN

tabel 1: doorkijk principepakket permanente verkeerseducatie Reusel-De Mierden

De afkorting SBV in de tabel staat voor Stichting Bevordering Verkeerseducatie.

### Handhaving

Het handhaven van verkeersregels is onlosmakelijk verbonden met beter verkeersgedrag. Op onderdelen is het zelfs noodzakelijk. Er moet daarom voldoende capaciteit voor BOA en/of politie beschikbaar zijn voor handhaving. De inzet van de gemeente voor verkeersveilig gedrag mag niet afhankelijk zijn van die handhaving. Daarvoor is de gemeente te sterk afhankelijk van de mogelijkheden van de politie. Bekend is dat die beperkt zijn, omdat er vanuit andere belangen een beroep op de politiecapaciteit wordt gedaan. De gemeente moet met haar partners een weg kiezen die niet afhankelijk is van handhaving.

Afstemming tussen gemeente en politie is nodig, bij voorkeur in de vorm van een vaste overlegstructuur. Doel is om zo de kansen die er zijn vanuit handhaving de educatieactiviteiten te versterken. Aansluiting op de lokale en bovenlokale acties en campagnes is het belangrijkste doel. Ieder kwartaal overleg is hiervoor een goede frequentie. Dit kost dan ongeveer acht uur per overleg met voorbereiding en verwerking.

### Monitoring

Aansluiting vinden bij de verkeersproblemen van doelgroepen is de basis voor succesvolle verkeerseducatie. Feitelijk is dat niet anders dan een vorm van marketing. Daarom is het wenselijk de informatie over die verkeersproblemen en educatiebehoefte gestructureerd te verzamelen.

Dit kan door tweejaarlijks een inventarisatie te doen, als volgt:

- analyse ongevalsgegevens
- analyse telprogramma verkeersgegevens
- analyse klachten en meldingen
- aansluiting op realiseerbare projecten, via input van verkeersveiligheidspartners

De gemeente neemt het initiatief om de informatie te verzamelen, als basis voor de afstemming met de verkeersveiligheidspartners. Die vormt de basis voor de accenten in het educatieprogramma voor de komende twee jaren. Verschillende instrumenten zijn hiervoor al beschikbaar, zoals de door het MRE beschikbaar gestelde gegevens over ongevallen en verkeer (ViaStat).

Ook het evalueren en actualiseren van het GVVP maakt hier onderdeel van uit. Daarvoor wordt tijdig budget gereserveerd, zodat na vijf jaar bijstelling plaats vindt.

#### Verkeersmaatregelen

Het is wenselijk om een jaarlijkse bijdrage van € 20.000,- te reserveren voor knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid.

Voor wegbeheer en onderhoud is er budget, als het gaat om het herstellen van bijvoorbeeld losliggende tegels en scheve palen. Dit is belangrijk omdat op sommige locaties de kwaliteit van de bestrating te wensen over laat. In het kader van verkeersveiligheid moet er voldoende uitzicht zijn bij kruispunten. Daarom moet tijdig het groen gemaaid of gesnoeid worden.

Daarnaast heeft iedere kern budget toegekend gekregen voor kleine verkeersmaatregelen, dat door de bewoners van de kern vrij kan worden besteedt. In deze module wordt daarnaar verwezen, omdat een slechte kwaliteit van de verharding als verkeersonveilig kan worden ervaren.

Openbare verlichting is belangrijk in het kader van verkeersveiligheid en de beleving daarvan. Met name fietsers zijn hier gevoelig voor. Gebleken is dat nieuwe (led-)verlichting een goede lichtopbrengst geeft, maar minder breed straalt. Fietspaden worden als gevolg daarvan minder verlicht. Wat zorgt voor gevoelens van verkeersonveiligheid. In het kader van werk-met-werk maken, moet hier aandacht voor zijn. Hier kan het beschikbare budget voor worden ingezet.

Ook voor mensgerichte acties en maatregelen dient jaarlijks budget beschikbaar gesteld te worden, naast de € 12.500,- voor de scholen aanvullend € 7.500,- voor de andere doelgroepen binnen PVE.

### Beleidskeuzes samengevat

Binnen dit thema zijn de volgende beleidskeuzes geformuleerd:

- bestuurlijke prioriteit voor veiliger verkeersgedrag
- communicatie invullen over het weren van het zware verkeer uit de kernen, uitleg over stappen en wanneer maatregelen zijn uitgevoerd
- inzetten op uitbreiding permanente verkeerseducatie voor alle doelgroepen
- rolverdeling:
  - faciliterende én stimulerende rol van de gemeente, met vaste ambtelijke contactpersoon
  - versterken inzet scholen voor verkeerseducatie
  - inzet op uitbreiding van de activiteiten van de lokale maatschappelijke organisaties (bijvoorbeeld VVN)
  - planmatig uitbreiden netwerk met andere maatschappelijke partners verkeersveilig gedrag
- afstemming met politie over aansluiting handhaving op educatieprogramma's
- uitvoeren van een tweejaarlijkse monitoring
- Na vijf jaar evalueren en actualiseren van het GVVP

### Maatregelen

Vanuit de beleidskeuzes wordt ingezet op acties en maatregelen uit tabel 2.

Nr.	Actie/maatregel	Kosten/tijdsbesteding	
1	Inzet op mensgerichte acties en maatregelen, zoals bijvoorbeeld BVL	€ 25.000,- / 100 uur	Jaarlijks
2	Faciliterende rol voor de gemeente bij de uitwerking van permanente verkeerseducatie	120 uur	Jaarlijks
3	Beschikbaar stellen van jaarlijks budget voor verkeersveiligheidsmaatregelen en bijvoorbeeld tijdig snoeien op kruispunten	€ 25.000,- / 80 uur	Jaarlijks
4	Periodiek overleg met politie	32 uur	Jaarlijks
5	Tweejaarlijkse monitoring	€ 15.000,-	Twee jaarlijks
6	Communicatie over weren van zwaar verkeer uit de kernen	€ 5.000,- / 80 uur	Eenmalig
7	Evaluatie en actualisatie van het GVVP in 2022/2023	€ 20.000,- / 100 uur	Eenmalig
<b>Totaal</b>		<b>€ 55.000,-*/272 uur</b> <b>€ 25.000,-180 uur</b>	<b>Jaarlijks</b> <b>Incidenteel</b>

\* Kosten voor tweejaarlijkse monitoring meegenomen voor € 7.500,- per jaar

tabel 2: acties en maatregelen module verkeersveiligheid