



Verkeersveiligheid provincie Noord-Brabant

Bestuurlijk rapport
April 2021

Inhoudsopgave

1	Samenvatting verbetermogelijkheden.....	3
2	Onderzoek verkeersveiligheid	6
2.1	Aanleiding en onderwerp	6
2.2	Doelstelling en aanpak.....	6
2.3	Opzet bestuurlijk rapport	7
3	Conclusies en aanbevelingen	8
3.1	Maatschappelijke opgave, rol provincie en beleid.....	8
3.2	Uitvoering verkeersveiligheidsbeleid	11
3.3	Rol van en informatievoorziening aan PS.....	17
4	Bestuurlijke reactie GS en nawoord rekenkamer.....	19
4.1	Bestuurlijke reactie GS.....	19
4.2	Nawoord rekenkamer.....	21

1 Samenvatting verbetermogelijkheden

De Zuidelijke Rekenkamer heeft een onderzoek uitgevoerd naar het verkeersveiligheidsbeleid van de provincie Noord-Brabant. Het onderwerp was aangedragen door het Brabantse deel van de programmaraad.¹

Maatschappelijke opgave en rol provincie

De impact van verkeersongelukken is groot. Helemaal als er verkeersslachtoffers bij vallen. Het gaat niet alleen gepaard met persoonlijk leed en emotionele schade, die niet in geld zijn uit te drukken, maar ook de maatschappelijke kosten zijn hoog door schade aan voertuigen en infrastructuur, medische kosten, productieverlies, etc. Schattingen uit 2020 gaan uit van € 17 miljard per jaar in Nederland, dat is ruim 2% van het bruto binnenlands product.² In Nederland wordt dan ook al vele jaren actief ingezet op het verbeteren van de verkeersveiligheid en daarmee het verminderen van onder andere het aantal verkeersdoden. Dit gebeurt door alle bestuurslagen (beginnend met de minister van Infrastructuur en Waterstaat) in gezamenlijkheid met partners. Zo ook in Brabant en door de provincie Noord-Brabant.

De provincie heeft samen met haar verkeersveiligheidspartners, waaronder de gemeenten en politie, beleid voor verkeersveiligheid opgesteld. De provincie is ook *samen met haar partners* verantwoordelijk voor de uitvoering (inclusief ambitie en doelen) ervan, dat *alle Brabantse wegen* betreft. Daarbij is de provincie specifiek verantwoordelijk voor de inrichting en onderhoud en daarmee voor (het waarborgen van) de verkeersveiligheid van de *provinciale wegen*.³ Dit betreft 2,4% van het totaal aantal kilometers openbare weg in Noord-Brabant.

Hoofdpunten uit conclusies en aanbevelingen

Op basis van de bevindingen van het onderzoek, heeft de rekenkamer conclusies getrokken en doet zij aanbevelingen die gericht zijn op de toekomst. De vijf hoofdpunten uit het onderzoek met verbetermogelijkheden zijn:

1. *Ondanks ambitieuze, gerichte en gestage inspanningen ter verbetering van de verkeersveiligheid in Noord-Brabant is sinds 2013 gemiddeld genomen sprake van een toename van het aantal verkeersdoden. De doelstelling werd sinds 2013 drie van de zes jaren niet gerealiseerd.*

Het beleid en bijbehorende ambitie, doelstellingen en maatregelen van de provincie en haar verkeersveiligheidspartners sluiten aan op de maatschappelijke opgave. Ook is het aannemelijk/plausibel dat deze daarop positieve effecten hebben. De inspanningen ter verbetering van de verkeersveiligheid hebben, zowel in Nederland als in Noord-Brabant, ervoor gezorgd dat er grote winst is geboekt in de periode 1996-2013. Het aantal verkeersdoden is in die periode fors gedaald. In Nederland van 1.251 naar 570 (46%) en in Noord-Brabant van 237 naar 81 (34%). Echter ondanks alle inspanningen stagneert deze sinds die tijd en laat zelfs een toename zien. Daarbij valt de relatief grote stijging in Noord-Brabant van 98 verkeersdoden in 2017 naar 150 in 2018 op (een stijging van 53%). In 2019 nam het aantal wel weer af, zij het beperkt. Er vielen in Noord-Brabant

¹ Vanuit Provinciale Staten van Noord-Brabant en Limburg is er een programmaraad voor de rekenkamer. Hierin hebben een aantal leden van Provinciale Staten van elk van de deelnemende provincies zitting. De programmaraad heeft - onder andere - als taak het doen van aanbevelingen bij het door de rekenkamer voorgenomen werkprogramma.

² Factsheet en nieuwsbericht *Kosten verkeersongevallen*, SWOV, 29 april 2020. In 2017 werd dit op ruim € 14 miljard geschat, 2% van het bruto binnenlands product (KiM, Mobiliteitsbeeld 2016, 2017).

³ Als in deze rapportage wordt gesproken van 'wegen' dan omvat dat conform de omschrijving van de provincie in elk geval bijbehorende rijbanen, fiets- en voetpaden, parkeer-, carpool- bus-, en halteplaatsen, vlucht- en andere stroken, berm, glooiingen, grondkeringen, bermstroken, alsmede de tot de weg behorende verkeersvoorzieningen.

142 en in Nederland 661 verkeersdoden. Daarnaast blijft het aantal (ernstige) verkeersgewonden gemiddeld genomen toenemen, in 2019 waren er in Nederland naar schatting ruim 21.000 ernstige verkeersgewonden. Voor Noord-Brabant zijn daarover geen schattingen beschikbaar. Hiermee is het doel van vermindering van het aantal verkeersslachtoffers in Noord-Brabant, in elk geval wat betreft verkeersdoden sinds 2013 in drie van de zes jaren niet gerealiseerd (2014, 2015 en 2018). Uitgaande van de kaders blijft gerichte aandacht en inzet voor verkeersveiligheid dan ook nodig.

2. *Partners in de handhaving en gemeenten zijn belangrijk om verdere doorbraken te kunnen realiseren, via haar regierol kan de provincie daar invloed op uitoefenen.*

In 2019 werd in de evaluatie van het Brabantse verkeersveiligheidsbeleid geconstateerd dat verbetering nodig was in inzet van gemeenten en handhaving door de politie. In 2020 zijn concrete stappen gezet om deze te verbeteren, die er op papier goed en veelbelovend uitzien. Er zijn echter verschillende zorgpunten, zoals de beschikbare financiële middelen en capaciteit van gemeenten en de capaciteit en prioriteiten bij de politie. Er is daardoor nu ook geen optimale mix op de drie pijlers van het Brabantse verkeersveiligheidsbeleid: infrastructuur, gedrag en handhaving, die (inter)nationaal noodzakelijk worden geacht voor een efficiënt verkeersveiligheidsbeleid. Als er geen middelen en/of capaciteit en geen prioriteit is voor de uitvoering van de verbeterplannen, dan komt het niet tot een daadwerkelijke verbetering. Terwijl de opgaven voor verkeersveiligheid op gemeentelijk niveau het grootst worden geacht, en handhaving noodzakelijk is bij de verbetering van de verkeersveiligheid. De provincie heeft geen directe beslissingsbevoegdheid over, of sturingsmogelijkheden voor deze inzet; het ontbreekt de provincie aan harde instrumenten om te kunnen sturen (ze kan niets afdwingen; andere bestuurslagen). De provincie kan de regierol die ze heeft bij het verkeersveiligheidsbeleid richting deze partijen wel nog proactiever invullen door op bestuurlijk niveau en beleidsmatig meer aandacht te vragen voor handhaving en de uitvoeringscapaciteit van gemeenten bij actoren die daarop wel kunnen sturen. Daarbij kan worden aangesloten op bijvoorbeeld de in 2020 in Brabant ontwikkelde PRIOR-aanpak met als doel structurele invulling te geven aan de samenwerking tussen basisteams van de politie en de gemeenten en actuele 'discussies', zoals deze recentelijk in de Tweede Kamer over inzet handhaving in het kader van verkeersveiligheid zijn ingebracht. Zo werd bijvoorbeeld op 11 februari 2021 'naar aanleiding van' de Initiatiefnota van het lid Postma over aanpak van hufterig gedrag in het verkeer een motie aangenomen waarin de regering wordt verzocht verkeershandhaving als prioriteit te zien en voor meer zichtbare handhaving te zorgen om de subjectieve pakkans te vergroten. Tot slot kan de provincie ook overwegen zelf actief te gaan handhaven op de provinciale wegen.

3. *Op provinciale wegen vallen absoluut gezien de minste, maar per kilometer weg de meeste verkeersdoden. Als de provincie hier vanuit haar verantwoordelijkheid en ambities verdere doorbraken wil realiseren, is een kritische blik en bestuurlijke aandacht nodig voor het spanningsveld tussen botsende belangen.*

In de periode 2016-2019 vielen in Noord-Brabant gemiddeld de minste (18% van de) verkeersdoden op provinciale wegen, namelijk 19 van de 107, per 100 kilometer weg echter de meeste namelijk 3,45, op rijkswegen 2,38 en op gemeentelijke wegen 0,31.⁴ Voor provinciale infrastructuur is in totaal jaarlijks € 11 à 12 miljoen beschikbaar voor dagelijks beheer en onderhoud, en een investeringskrediet van € 26 miljoen voor groot onderhoud en vervanging. Daarnaast wordt gewerkt aan een beleidsvoorstel om eenmalig een extra budget van € 15 miljoen te reserveren voor kleinschalige verkeerskundige maatregelen (verbeteringen) aan provinciale

⁴ Bron: provincie Noord-Brabant i.c.m. CBS (zie paragraaf 2.1.1 van bij dit bestuurlijk rapport behorend rapport van bevindingen).

wegen. Bij infrastructurele aanpassingen laat de provincie vooraf een verkeersveiligheidsaudit uitvoeren (kosteneffectiviteit).⁵ Bij keuzes in aanpassingen is door onder andere de integrale aanpak vaak sprake van een spanningsveld en botsende belangen tussen bijvoorbeeld benodigde en beschikbare ruimte, belangen rondom onder andere technische staat, bereikbaarheid, veiligheid, duurzaamheid en leefbaarheid of verschillende belangen van verschillende betrokkenen, om de ideale situatie vanuit verkeersveiligheid te realiseren. Er wordt vastgelegd wat er met de uitkomsten van de verkeersveiligheidsaudits wordt gedaan. Via deze onderbouwingen kunnen Gedeputeerde Staten (GS) sturen op de keuzes die in vervolg daarop worden gemaakt op het gebied van verkeersveiligheid. GS kunnen daarbij Provinciale Staten (PS) meer inzicht geven in de overwegingen bij keuzes ten aanzien van de verkeersveiligheid en daarover het bestuurlijk debat aangaan.

4. *De nieuwe wijze van cofinancieren van regionale/gemeentelijke maatregelen voor verkeersveiligheid, de bijdrageregeling via de provincie en daarnaast de impulsregeling van het Rijk, heeft evaluatie en verbetering.* De nieuwe aanpak bij het beschikbaar stellen van financiële middelen voor gemeenten, met twee regelingen naast elkaar, één via de provincie en één via het Rijk, heeft eind 2020 tot zorgen en onzekerheden geleid bij regio's en gemeenten; welke verkeersveiligheidsprojecten waar in te dienen: bij het Rijk of bij de provincie. Dit gaf onzekerheid over de mate van cofinanciering. Samen met de moeilijke financiële omstandigheden waar veel gemeenten mee te maken hebben, zou dit een bedreiging kunnen betekenen voor voldoende financiële middelen voor (de meest urgente) projecten en daarmee de verkeersveiligheid. Bij onvoldoende financiële bijdrage voor cofinanciering, bestaat het risico dat er bij bepaalde gemeenten weinig tot geen projecten worden uitgevoerd vanwege beperkte financiële mogelijkheden van de gemeenten zelf, terwijl juist daar op onderdelen de meeste winst geacht wordt te kunnen halen. In de toekomst dient de provincie samen met het Rijk bij het beschikbaar stellen van financiële middelen voor gemeenten te zorgen voor meer duidelijkheid naar gemeenten toe over beschikbare middelen.
5. *De informatie aan Provinciale Staten heeft verbetering wat betreft inzicht en duidelijkheid.* De reguliere schriftelijke informatie stelt PS onvoldoende in staat een goed beeld te vormen van de stand van zaken en de richting van ontwikkelingen. Daartoe ontbreekt inzicht op hoofdlijnen (aanleiding voor de vraag om onderzoek), inzicht in concrete en specifieke verkeersveiligheidsmaatregelen die de provincie heeft uitgevoerd en/of heeft (mede)gefinancierd en inzicht in oorzaken dan wel verklaringen voor ontwikkelingen in bijvoorbeeld de indicatoren verkeersslachtoffers. Ook is het lastig om een goed overzicht te krijgen van ingezette middelen. Terwijl juist deze inzichten voor PS, maar ook voor GS, handvatten kunnen geven om (bij) te sturen. De verantwoording is te globaal, summier en fragmentarisch zodat op basis daarvan geen goed totaalbeeld kan worden verkregen. Dit komt de kaderstellende en controlerende rol van PS niet ten goede. PS kunnen GS vragen om periodiek, bijvoorbeeld halverwege en bij het einde van het vigerende verkeersveiligheidsbeleid (om de twee jaar) in een aparte rapportage inzicht te geven in de uitgevoerde verkeersveiligheidsmaatregelen op het gebied van de regierol, gedrag, infrastructuur en handhaving, wat die inhielden, waaraan deze hebben bijgedragen, de ingezette middelen en onderbouwingen bij keuzes die zijn gemaakt ten aanzien van verkeersveiligheid bij onder andere infrastructurele maatregelen. PS kunnen daarbij expliciet aangeven welke informatie ze in elk geval willen ontvangen.

⁵ Deze audits vinden nog niet standaard plaats; ze worden vooralsnog alleen bij grote complexe reconstructies toegepast.

2 Onderzoek verkeersveiligheid

2.1 Aanleiding en onderwerp

Bij het opstellen van het werkprogramma 2020 van de Zuidelijke Rekenkamer heeft het Brabantse deel van de programmaraad het onderwerp verkeersveiligheid aangedragen. Vanwege het maatschappelijk belang en de maatschappelijke aandacht voor het onderwerp (zie hoofdstuk 1) heeft de rekenkamer besloten het onderwerp te gaan onderzoeken.

2.2 Doelstelling en aanpak

Met het onderzoek wil de rekenkamer PS inzicht geven in de doeltreffendheid en doelmatigheid van maatregelen gericht op het verbeteren van verkeersveiligheid en verminderen van verkeersslachtoffers in Noord-Brabant, in het bijzonder op provinciale wegen. De focus ligt daarbij op het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers.

De vragen die via het onderzoek beantwoord zijn, zijn samengevat:

1. Wat is bekend over het aantal verkeersslachtoffers in Noord-Brabant en de oorzaken daarvan?
2. Welke taken en verantwoordelijkheden heeft de provincie ten aanzien van verkeersveiligheid?
3. In hoeverre zijn wettelijke normen van invloed op het beleid van de provincie?
4. Welke doelen heeft de provincie Noord-Brabant gesteld voor de vermindering van het aantal verkeersslachtoffers en in hoeverre zijn deze gerealiseerd?
5. Welke maatregelen neemt de provincie om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen?
6. Hoeveel financiële middelen besteedt de provincie aan de verbetering van verkeersveiligheid?
7. Hoe verloopt de samenwerking met andere overheden en maatschappelijke partijen?
8. Hoe verhouden de ingezette maatregelen en middelen zich tot de realisatie van doelstellingen?
9. Hoe worden PS geïnformeerd over de effectiviteit van het beleid en doelmatigheid van ingezette middelen en maatregelen?

Het onderzoek richt zich voornamelijk op de periode 2016 tot en met 2020. In 2016 werd het *Brabants Verkeersveiligheidsplan (BVVP) 2016-2020* van toepassing. Deze is in 2020 vervangen door het *BVVP 2020-2024*. Voor de bevindingen en daarop gebaseerde conclusies en aanbevelingen hebben we een normenkader gehanteerd, dat in tabel 1 is opgenomen.

Voor de beantwoording van de onderzoeksvragen is relevante openbaar beschikbare informatie bestudeerd, zoals wettelijke, landelijke en provinciale kaders en normen, gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) en SWOV – Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid en verantwoordingsdocumenten en verslagen van Statendagen van de provincie. Daarnaast is gebruik gemaakt van aanvullende documenten van de provincie. De documentanalyse is aangevuld met interviews met, en schriftelijke vragen aan betrokkenen van de provincie Noord-Brabant en vertegenwoordigers van enkele van de belangrijkste maatschappelijke partners van de provincie Noord-Brabant op het gebied van verkeersveiligheid. Een nadere beschrijving van het onderzoek en de bevindingen is te vinden in het bij dit bestuurlijk rapport behorend rapport van bevindingen.

Tabel 1 Normenkader

Thema	Vraag	Norm
Maatschappelijke opgave	1,4	<ul style="list-style-type: none"> De maatschappelijke opgave/publieke waarde waarop het beleid zich richt is duidelijk geformuleerd en onderbouwd. De doelstellingen van de provincie sluiten aan op de maatschappelijke opgave. Het beleid van de provincie heeft positieve effecten op de maatschappelijke opgave.
Rolvastheid	2,3,7	<p>6. Het beleid en de uitvoering sluiten aan op de rol van de provincie als wegbeheerder en regionale regisseur.</p> <p>7. De provincie voldoet aan haar wettelijke taken (medebewind) en bewust zelf gekozen prioriteiten (autonomie).</p>
Kosteneffectiviteit	5,6,7,8	<p>8. Het type maatregelen sluit aan op de oorzaken van verkeersonveiligheid.</p> <p>9. De ingezette financiële middelen sluiten aan op de gestelde ambities en doelen.</p> <p>10. De provincie maakt goed gebruik van de kennis en middelen van andere overheden en maatschappelijke partijen en werkt daar goed mee samen.</p>
Informatievoorziening aan PS	9	<ul style="list-style-type: none"> De reguliere schriftelijke informatie (S&V-documenten⁶ e.d.) stelt PS in staat een goed beeld te vormen van de stand van zaken en de richting van ontwikkelingen. Tussentijdse en niet schriftelijke informatie spelen goed in op actuele ontwikkelingen en de actuele informatievrage van PS.

2.3 Opzet bestuurlijk rapport

De verdere opzet van dit bestuurlijk rapport bestaat uit twee hoofdstukken. In hoofdstuk 3 komen de conclusies, de onderbouwing daarvan en bijbehorende aanbevelingen aan de orde. Dit hoofdstuk is opgedeeld in drie thema's aansluitend bij de onderzoeksvragen en het normenkader: 1. Maatschappelijke opgave, rol provincie en beleid, 2. Uitvoering verkeersveiligheidsbeleid, 3. Rol van en informatievoorziening aan PS. Deze thema's komen elk aan bod in een aparte paragraaf, met centraal de conclusies en aanbevelingen. Iedere paragraaf start met de conclusies, die gemarkeerd en genummerd zijn. Ter onderbouwing van deze conclusies volgt een korte samenvatting van de daarbij horende bevindingen, die, zoals eerder gemeld, uitgebreider worden beschreven in het rapport van bevindingen. Na de samenvatting van de belangrijkste bevindingen volgen aanbevelingen, met, indien van toepassing, een onderscheid naar aanbevelingen gericht aan GS en PS.

De conceptversie van voorliggend bestuurlijk rapport is vastgesteld door het bestuur van de rekenkamer en op 17 maart 2021 aangeboden voor bestuurlijk wederhoor aan het College van GS. De bestuurlijke reactie is ontvangen op 7 april 2021. Deze is opgenomen in hoofdstuk 4, evenals het nawoord van de rekenkamer. Dit definitieve bestuurlijk rapport is vastgesteld door het bestuur van de Zuidelijke Rekenkamer op 13 april 2021.

⁶ Sturings- en Verantwoordingsdocumenten.

3 Conclusies en aanbevelingen

3.1 Maatschappelijke opgave, rol provincie en beleid

Conclusies

- | | |
|-----|---|
| C1. | De maatschappelijke opgave waarop het Brabantse verkeersveiligheidsbeleid zich richt, is in het beleid duidelijk geformuleerd en onderbouwd. |
| C2. | Conform wettelijke vereisten heeft de provincie samen met haar verkeersveiligheidspartners dit beleid en bijbehorende doelen ontwikkeld, dat alle Brabantse wegen betreft. Dit sluit aan op landelijk beleid (normen en uitgangspunten). Ook zijn de provincie en haar partners samen verantwoordelijk voor de uitvoering ervan. De provincie heeft daarbij een regierol en is specifiek verantwoordelijk voor het onderhoud van provinciale wegen. |
| C3. | De doelstellingen van de provincie en haar verkeersveiligheidspartners sluiten aan op de maatschappelijke opgave. Veranderingen/inconsistentie in de ambitie/doelen in de loop van de jaren en het ontbreken van een expliciete definitie in beleidsdocumenten komt de duidelijkheid echter niet ten goede. |
| C4. | De instrumenten en beleidsmatige focus van de provincie sluiten aan op beschikbare kennis over de effecten van beleid. |

Onderbouwing conclusies: samenvatting bevindingen

C1. Maatschappelijke opgave duidelijk geformuleerd en onderbouwd.

In het Brabantse verkeersveiligheidsbeleid is de maatschappelijke opgave duidelijk geformuleerd en onderbouwd. Aangegeven wordt dat de impact van verkeersongelukken groot is (zie hoofdstuk 1). In 2019 vielen er in Nederland 661 verkeersdoden te betreuren, in Noord-Brabant 142. Het aantal ernstige verkeersgewonden in Nederland werd op ruim 21.000 geschat.⁷ Er wordt al vele jaren door alle bestuurslagen actief ingezet op het verbeteren van de verkeersveiligheid en daarmee het verminderen van onder andere het aantal verkeersdoden. Zo ook in Brabant en door de provincie Noord-Brabant.

C2. Conform wettelijke vereisten heeft de provincie samen met haar verkeersveiligheidspartners verkeersveiligheidsbeleid ontwikkeld en daarmee kaders geformuleerd. Deze sluiten aan op landelijk beleid (normen en uitgangspunten).

Wettelijk is vastgelegd dat de provincie een regierol heeft, inclusief mogelijkheden tot (co)financiering, bij de ontwikkeling en uitvoering van regionaal verkeers- en vervoersbeleid, waartoe verkeersveiligheid behoort. De rekenkamer constateert dat conform wettelijke vereisten de provincie in dit kader samen met haar verkeersveiligheidspartners, waaronder de gemeenten en politie:

- een provinciaal verkeers- en vervoersplan heeft opgesteld dat verkeersveiligheid omvat: *Provinciaal Verkeers- en vervoersplan 2006-2020* dat in 2019 werd ingetrokken met vaststelling van de *Brabantse Omgevingsvisie* en in 2020 werd opgevolgd door het *Beleidskader Mobiliteit Koers 2030*;
- en onderliggend daaraan beleid heeft ontwikkeld dat specifiek gericht is op verkeersveiligheid: het *Brabants Verkeersveiligheidsplan* (BVVP) dat sinds 2011 elke vier jaar is vernieuwd, met nu vigerend het BVVP 2020-2024.

⁷ Bron verkeersdoden: CBS. Bron schatting ernstig verkeersgewonden: SWOV.

De rekenkamer constateert dat de provincie hiermee invulling heeft gegeven aan haar regierol met betrekking tot de ontwikkeling en vaststelling van het beleid. De provincie is ook *samen met haar partners* verantwoordelijk voor de uitvoering van dit beleid, en bijbehorende ambitie en doelen, dat *alle Brabantse wegen* betreft. Specifiek is de provincie als wegbeheerder van de *provinciale wegen* wettelijk verantwoordelijk voor de weginrichting, het beheer en onderhoud van deze wegen en daarmee voor (het waarborgen van) de verkeersveiligheid daarvan. Deze verantwoordelijkheid (uitvoerende rol) betreft 550 km weg (2,4% van het totaal aantal kilometers openbare weg in Noord-Brabant) en 550 km fietspaden. Specifieke kaders daarvoor heeft de provincie opgenomen in de beleidsnota *Kwaliteit onderhoud provinciale infrastructuur* (KOPI). De rekenkamer constateert dat het beleid aansluit op de rol van de provincie als wegbeheerder en regionale regisseur. Daarnaast sluit het, zoals wettelijk vereist, aan op landelijk beleid, normen en richtlijnen. Het mobiliteitsbeleid en BVVP op het landelijke verkeers- en vervoersbeleid en het landelijke *Strategisch Plan Verkeersveiligheid* (SPV 2008-2020 en daarna 2030). KOPI op de landelijk breed geaccepteerde CROW-richtlijnen '*Duurzaam Veilig*': richtlijnen voor de kwaliteit van inrichting en onderhoud van wegen. Er bestaat daarvoor geen dwingende landelijke wetgeving of normen. De provincie ontvangt financiële middelen van het Rijk en beschikt zelf over eigen inkomsten. Deze middelen worden gestort in de algemene middelen en gebruikt voor alle taken waar de provincie uitvoering en/of invulling aan geeft, waaronder de (co)financiering van projecten die een veilig en bereikbaar Noord-Brabant bevorderen.

Het verkeersveiligheidsbeleid omvat handhaving. Deze taak is voorbehouden aan de minister van Justitie en Veiligheid (beleid), de politie en het Openbaar Ministerie (uitvoering).

C3. Doelstellingen van de provincie en haar verkeersveiligheidspartners sluiten aan op de maatschappelijke opgave. Veranderingen/inconsistentie in de ambitie/doelen in de loop van de jaren en het ontbreken van een expliciete definitie in beleidsdocumenten komt de duidelijkheid echter niet ten goede.

Aansluitend bij de maatschappelijke opgave is de ambitie van het verkeersveiligheidsbeleid van de provincie en haar verkeersveiligheidspartners, sinds 2012, op de periode 2016-2020 na: nul verkeersslachtoffers in Brabant. Daar elk slachtoffer er één te veel is, zo stellen deze partijen. In het verkeersveiligheidsbeleid voor de periode 2020-2024 wordt daarbij als doel gesteld: een vermindering van het aantal verkeersslachtoffers in Brabant. In de periode 2016-2020 was de ambitie alleen gericht op het aantal verkeersdoden: streven naar nul verkeersdoden.

In het bovenliggende beleid (Beleidskader mobiliteit 2030) dat eind 2020 werd vastgesteld, is de ambitie van nul verkeersslachtoffers, na wensen vanuit PS, opgesplitst in twee doelen: 1. streven naar nul verkeersdoden, 2. in 2030 de helft minder verkeersongevallen dan in 2020. Uit de bijbehorende indicatoren dient te worden opgemaakt dat deze laatste zich beperkt tot verkeersongevallen met dodelijke, en verkeersongevallen met lichamelijk letsel slachtoffers. Deze wisselingen in ambitie en bijbehorende doelen, zonder dat daarvoor een onderbouwing wordt gegeven, komt de navolgbaarheid en duidelijkheid niet ten goede. Dit wordt nog versterkt door het ontbreken van een expliciete definitie van verkeersslachtoffers in de beleidsdocumenten, waarin wel gesproken wordt van verkeersdoden en ernstige verkeersgewonden. Echter desgevraagd is vanuit de provincie schriftelijk aan de rekenkamer gemeld dat ze uitgaan van de volgende definitie van een verkeersslachtoffer: een individu dat als gevolg van het deelnemen aan het verkeer slachtoffer is geworden van een verkeersongeval met de dood en/of lichamelijk letsel tot gevolg. Daarbij geldt voor lichamelijk letsel: ongeacht de ernst ervan. Zie verder C6.

Brabant liep met haar streven naar nul een aantal jaren vooruit op het landelijke streven dat pas bij het *Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030* ook nul werd.

C4. De instrumenten en beleidsmatige focus van de provincie sluiten aan op beschikbare kennis over de effecten van beleid.

In het kader van voornoemde ambitie, richt het verkeersveiligheidsbeleid zich op samenwerking (*orgware*) en een integrale aanpak in de breedste zin van het woord. Samen met alle partners integraal werken aan drie pijlers, zijnde infrastructuur, gedrag en handhaving (aangeduid als de 3 E's ofwel Duurzaam Veilig):

- Infrastructuur (*Engineering; hardware*). Bij aanleg, onderhoud en aanpassing van infrastructuur dienen wegen veilig te worden ingericht. Als gebruik, functie en inrichting van de weg met elkaar in evenwicht zijn, draagt dat bij aan de meest permanente gedragsverandering van verkeersdeelnemers. Een veilige infrastructuur is dan ook een eerste vereiste.
- Gedrag (*Education; mindware*). Met voorlichting en educatie worden verkeersdeelnemers voorbereid op verkeersdeelname en worden ze bewust gemaakt van het belang van verkeersveiligheid en hun eigen rol daarbij.
- Handhaving (*Enforcement*). Via handhaving wordt gecontroleerd of verkeersdeelnemers zich aan de regels houden. Dit draagt bij aan bewustwording en aanpassing van ongewenst gedrag.

Het samenspel tussen deze drie wordt (inter)nationaal noodzakelijk geacht voor een efficiënt verkeersveiligheidsbeleid; voor een goed resultaat kunnen deze drie niet zonder elkaar. Hierbij wordt ook ingezet op technologie/innovatie (*software*). In Nederland ligt daarbij de nadruk op intrinsieke gedragsverandering/beïnvloeding van weggebruikers, omdat uit onderzoek van SWOV blijkt dat zeker 90% van de verkeersongevallen een gevolg is van menselijk gedrag. Het beleid richt(te) zich daarbij op aspecten (risicogroepen en probleemgebieden) waar verwacht werd het meeste verschil te kunnen maken: ouderen, jonge bestuurders, beroepsvervoerders, fietsers, alertheid/afleiding, alcohol/drugs/medicatie, snelheid/asociaal gedrag en zichtbaarheid. De rekenkamer constateert dat deze grote overlap vertonen met de prioriteiten van de politie (VARAS: verkeersveelplegers, alcohol, rood licht, afleiding en snelheid) en dat ze aansluiten bij de aspecten die, naast een veilige weginrichting, een grote rol spelen bij verkeers(on)veiligheid. Uit analyses/gegevens van SWOV en/of het CBS volgt namelijk grofweg dat:

- de laatste jaren gemiddeld genomen de meeste verkeersdoden vielen met de personenauto en fiets: jonge mannen (20-40 jaar) met auto, ouderen met fiets (60+ mannen, 70+ vrouwen) en ouderen met een gemotoriseerd invalidervoertuig (80+ mannen).⁸ Met een opvallende stijging in het aantal doden met de fiets en een gemotoriseerd invalidervoertuig, met name bij ouderen (80+). Het overlijdensrisico per vervoerskilometer is hoger bij fietsers en voetgangers dan bij automobilisten. In Noord-Brabant bijvoorbeeld wordt namelijk ongeveer 72% van de afgelegde kilometers voor personenvervoer met een personenauto en ruim 8% met de fiets afgelegd;
- verkeersdeelnemers vaak bezig zijn met activiteiten die hen van het verkeer kunnen afleiden, maar ook te hoge snelheden, het gebruik van alcohol, drugs en/of geneesmiddelen in het verkeer of vermoeidheid bij bestuurders komt vaak voor en zorgt voor een hogere ongevals kans. Daarnaast draagt bijvoorbeeld het dragen van een gordel en fietshelm bij om het risico op ernstig of dodelijk letsel te verminderen;
- de ernstige verkeersgewonden zijn relatief vaak fietsers (66% in 2019) en ouderen (45% is 50+) en hun aandeel in het totaal van ernstige verkeersgewonden is de afgelopen jaren gegroeid;
- bochtige wegen en kruispunten hebben een verhoogd risico op ongevallen en openbare verlichting kan positieve effecten hebben, vooral in landelijk gebied. De aspecten van weginrichting bij 80 km wegen in volgorde van belang zijn: de grote van de obstakelvrije zone, rijrichtingscheiding, de verharding of een daadkrachtige vlucht- en bergingszone en de breedte van de rijstrook.

⁸ In Noord-Brabant betreffen het de leeftijdscategorieën 20-30 jaar en 70+.

Het beleid laat in de periode 2012-2020 een redelijk consistente lijn zien. Wel is in 2020 de overstap gemaakt naar een proactieve risicogestuurde en datagedreven aanpak: een meer datagedreven aanpak om risico's, potentieel gevaarlijke zaken en locaties, in kaart te brengen om te bepalen, waar, welke maatregelen genomen moeten worden

Aanbevelingen aan GS

- A1. Expliciteer in het beleid wat onder 'verkeersslachtoffers' wordt verstaan, wees terughoudend met aanpassingen in ambitie en doelen en geef bij aanpassingen een onderbouwing. Dit komt de navolgbaarheid en duidelijkheid (ook voor de kaderstellende en controlerende rol van PS) ten goede.
- A2. Benut de in de provincie ruim aanwezige technologische kennis voor toepassingen in pilots rond verkeersgedrag en infrastructuur.

3.2 Uitvoering verkeersveiligheidsbeleid

Conclusies

- C5. Na grote winst in de periode 1996-2013 is, ondanks ambitieuze, gerichte en gestage inspanningen ter verbetering van de verkeersveiligheid gemiddeld genomen sprake van een toename van het aantal verkeersdoden. De doelstelling werd sinds 2013 drie van de zes jaren niet gerealiseerd.
- C6. De haalbaarheid en monitoringsmogelijkheden van het doel om in 2030 de helft minder verkeersongevallen te hebben dan in 2020 zijn onduidelijk.
- C7. In sturings- en verantwoordingsdocumenten is meer duidelijkheid nodig over de rol en beïnvloedingsmogelijkheden van de provincie.
- C8. Partners in de handhaving en gemeenten zijn belangrijk om verdere doorbraken te kunnen realiseren.
- C9. Op provinciale wegen vallen absoluut gezien de minste, maar per kilometer weg de meeste verkeersdoden. Als de provincie hier vanuit haar verantwoordelijkheid en ambities verdere doorbraken wil realiseren, is ook politieke afweging en debat nodig over de weging van de factor verkeersveiligheid versus andere belangen.
- C10. Aandacht voor en inzet op verbetering data voor de datagedreven aanpak blijft nodig.
- C11. De nieuwe wijze van cofinancieren van regionale/gemeentelijke maatregelen voor verkeersveiligheid, de bijdrageregeling via de provincie en daarnaast de impulsregeling van het Rijk, behoeft evaluatie en verbetering

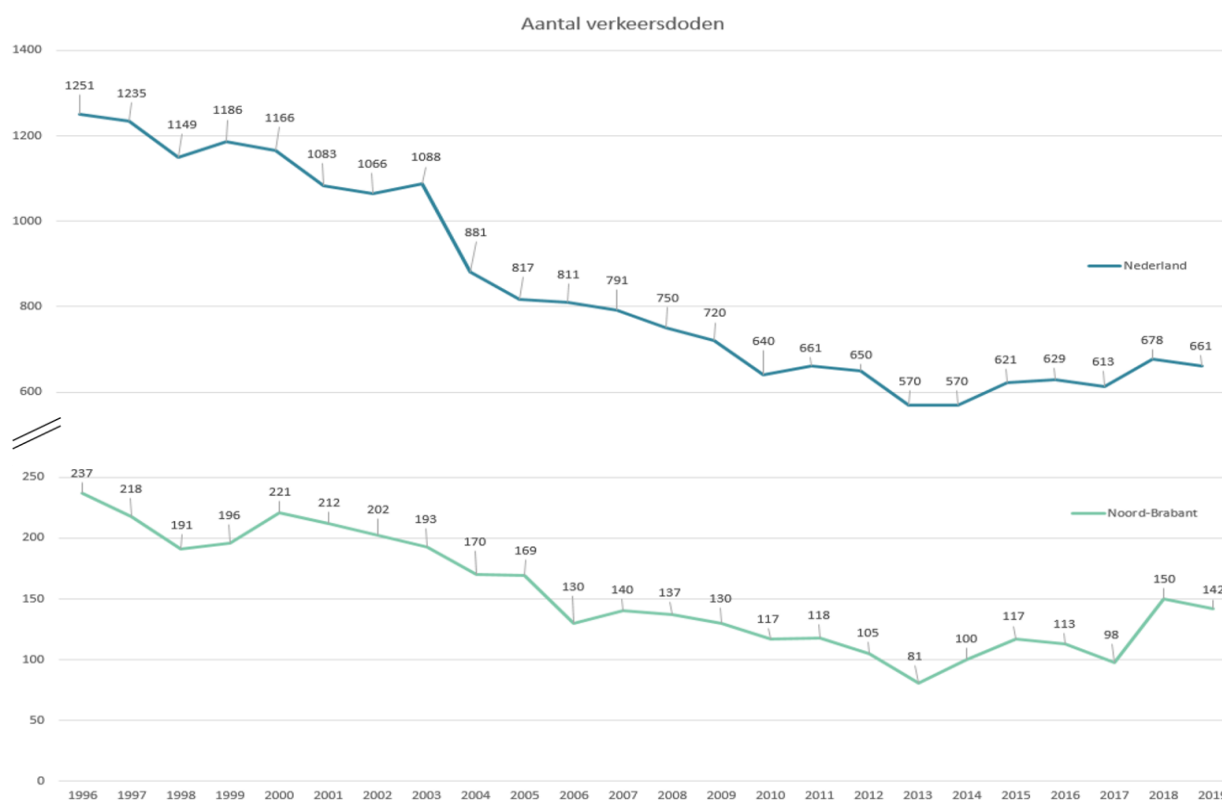
Onderbouwing conclusies: samenvatting bevindingen

C5. Na grote winst in de periode 1996-2013 is, ondanks ambitieuze, gerichte en gestage inspanningen ter verbetering van de verkeersveiligheid gemiddeld genomen sprake van een toename van het aantal verkeersdoden. De doelstelling werd sinds 2013 drie van de zes jaren niet gerealiseerd.

De inspanningen ter verbetering van de verkeersveiligheid hebben, zowel in Nederland als in Noord-Brabant, ervoor gezorgd dat er grote winst is geboekt in de periode 1996-2013. Het aantal verkeersdoden is in die periode fors gedaald. In Nederland van 1.251 naar 570 (46%) en in Noord-Brabant van 237 naar 81 (34%). Echter ondanks alle ambitieuze, gerichte en gestage inspanningen stagneert deze sinds die tijd en laat zelfs een toename zien. Daarbij valt de relatief grote stijging in Noord-Brabant van 98 verkeersdoden in 2017 naar 150 in 2018 op (een stijging van 53%). In 2019 nam het aantal wel weer af, zij het beperkt. Er vielen in 2019 in Noord-Brabant 142 en in Nederland 661 verkeersdoden. Daarnaast blijft het aantal (ernstige) verkeersgewonden gemiddeld genomen toenemen, in 2019

waren er in Nederland naar schatting ruim 21.000 ernstige verkeersgewonden. Voor Noord-Brabant zijn daarover geen schattingen beschikbaar. Hiermee is het doel van vermindering van het aantal verkeersslachtoffers, in elk geval wat betreft verkeersdoden sinds 2013 in drie van de zes jaren niet gerealiseerd (2014, 2015 en 2018). Zie figuur 1. SWOV geeft op basis van cijfers van het eerste deel van 2020 aan dat het aantal verkeersdoden in Nederland in 2020 vergelijkbaar is met eerdere jaren. De sterke daling in mobiliteit vanwege coronamaatregelen blijkt niet of nauwelijks het aantal verkeersdoden te hebben beïnvloed, zo wordt daarbij aangegeven. Inzicht in de oorzaken van de stijgingen en afnamen ontbreekt en blijken ook niet te geven. Uit literatuur van SWOV blijkt bijvoorbeeld dat oorzaken van verkeersongevallen en -slachtoffers vaak complex en moeilijk zijn aan te tonen. Vaak heeft het te maken met een combinatie van allerlei factoren, zoals menselijk gedrag, mobiliteit, infrastructuur en weersomstandigheden (zoals gladheid en regen). Daarnaast zijn niet altijd de benodigde gegevens voorhanden of te verzamelen.

Figuur 1 Aantal verkeersdoden in Nederland en Noord-Brabant in de periode 1996-2019



Bron: Statline, CBS

C6. De haalbaarheid en monitoringsmogelijkheden van het doel om in 2030 de helft minder verkeersongevallen te hebben dan in 2020 zijn onduidelijk.

De rekenkamer plaats vraagttekens bij het eind 2020 geformuleerde doel en haalbaarheid om in 2030 de helft minder verkeersongevallen te hebben dan in 2020. Dit uitgaande van de ontwikkelingen in het aantal verkeersdoden en ernstige gewonden die beiden afgelopen jaren immers gemiddeld genomen toenamen. Maar ook omdat het (vooralnog) ontbreekt aan informatie (van voldoende kwaliteit) over het aantal verkeersongevallen met lichamelijk letsel in Noord-Brabant, één van de bij dit doel behorende indicatoren. Ditzelfde geldt ook voor de indicatoren aantal verkeersslachtoffers met lichamelijk letsel en het totaal aantal verkeersslachtoffers al dan niet per voertuigkilometer voor Noord-Brabant. Dit roept de vraag op, op welke wijze de provincie de komende jaren inzicht wil geven in de

ontwikkeling en mate van realisatie van voornoemd doel. Er zijn verschillende registraties die gebruikt worden om een inschatting te maken van het aantal ernstige verkeersgewonden in Nederland, zoals ziekenhuisopnames naar aanleiding van verkeersongevallen en ongevallenregistratie door de politie, maar deze hebben elk zo hun beperkingen. Zo zijn ze niet volledig, bevatten ze bijvoorbeeld niet alle letselgevallen. Voor de ongevallenregistratie door de politie (BRON) geldt dat dit wel meer ongevalskenmerken bevat, maar dat de registratie beperkt is doordat niet alle ongevallen door de politie worden geregistreerd. Hoe ernstiger het ongeval, hoe vaker en beter de ongevallen geregistreerd worden. Maar bijvoorbeeld enkelzijdige fietsongevallen ontbreken veelal, omdat de politie daar niet bij geroepen wordt. De ziekenhuisregistratie geeft een betere indicatie van de ernst van het letsel, maar bevat slechts beperkte informatie over het ongeval en betreft ook alleen de letselgevallen waar een bezoek aan het ziekenhuis op volgt. Bij de schattingen die SWOV maakt, wordt geen onderscheid gemaakt naar de verschillende provincies. Voor Noord-Brabant zijn slechts gegevens beschikbaar op basis van onderzoeken bij drie spoedeisende hulpafdelingen van Noord-Brabantse ziekenhuizen. Deze gegevens zijn daarmee nog minder volledig dan de gegevens voor heel Nederland.

C7. In sturings- en verantwoordingsdocumenten is meer duidelijkheid nodig over de rol en beïnvloedingsmogelijkheden van de provincie.

Bij de ambitie van nul verkeersslachtoffers is het van belang bewust te zijn dat er in de periode 1996-2013 grote stappen zijn gezet en dat verdere daling van in elk geval het aantal verkeersdoden (beneden de 81 uit 2013) in de toekomst steeds moeilijker wordt, waarbij op een gegeven moment een 'ondergrens' in beeld komt. De ambitie van nul verkeersslachtoffers is op zichzelf onrealistisch, omdat er altijd verkeersslachtoffers te betreuren zullen zijn. Je hebt immers met de mens te maken die dingen verkeerd kan doen. Daarnaast zal er altijd een groep zijn die ongewenst gedrag zal blijven vertonen, zolang gedrag niet afgedwongen wordt. Anderzijds is het van belang te weten dat de provincie en haar partners de ambitie als een trigger gebruiken om tot een andere houding te komen, een hefboom om aan te zetten tot een maximale daling van het aantal verkeersslachtoffers. Verder is de provincie slechts een van de partijen die verantwoordelijk is voor de uitvoering en resultaten van het beleid, waarbij het de provincie in haar regierol aan harde instrumenten ontbreekt om volledig te kunnen sturen: wel preek (overtuigen) en peen (medefinanciering en personele inzet), maar geen zweep (ze kan niets afdwingen; andere bestuurslagen). Inzicht in deze afhankelijkheden en invloed ervan ('investeringen' voor verbetering veiligheid nemen op gegeven moment onevenredig toe) is belangrijk om de 'inzet en resultaten van de provincie' te kunnen duiden.

C8. Partners in de handhaving en gemeenten zijn belangrijk om verdere doorbraken te kunnen realiseren.

Het is plausibel dat uitgevoerde maatregelen bijdragen aan verkeersveiligheid. Voorafgaand aan de inzet van maatregelen wordt onderzocht of deze naar verwachting bijdragen aan de ambitie en doelen; effectief zijn. Er wordt veel ingezet op bewustwording/educatie passend bij de bevinding van SWOV dat gedrag bij 90% van de ongevallen een rol speelt, maar daarnaast wordt ook indien nodig geïnvesteerd in duurzaam veilig(er) maken van de infrastructuur. Bij gedragsmaatregelen van de provincie wordt vooraf onderzocht door gedragswetenschappers of deze effectief zijn; bij infrastructurele aanpassingen laat de provincie vooraf een audit uitvoeren (kosteneffectiviteit, vooralsnog alleen bij grote complexe reconstructies). Zowel de provinciale wegen, maar vooral de gemeentelijke wegen voldoen niet altijd aan de eisen van Duurzaam Veilig. Dat kan ook niet altijd en verkeersveiligheid kan ook niet altijd de optimale prioriteit krijgen doordat de inrichting van een weg altijd maatwerk is en integraal en in overleg met de omgeving plaatsvindt. Daarbij is er vaak sprake van een spanningsveld en botsende belangen tussen bijvoorbeeld benodigde en beschikbare ruimte, belangen rondom onder andere technische staat, bereikbaarheid, veiligheid, duurzaamheid en leefbaarheid of verschillende belangen van verschillende betrokkenen, om de ideale situatie vanuit

verkeersveiligheid te realiseren. Afwijken van de richtlijnen is dan ook toegestaan, mits goed gemotiveerd. Bij gemeentelijke wegen wordt de meeste ruimte gezien voor verdere verbetering. De gemeenten zijn daarvoor verantwoordelijk.

Volgens de eigen gegevens van de provincie Noord-Brabant valt in Noord-Brabant in de periode 2016-2019 63% van de verkeersdoden op gemeentelijke wegen, 17,6% op provinciale wegen en 19,4% op rijkswegen. De ongevallenregistratie van de politie laat zien dat iets meer dan 83% van alle registreerde letselgevallen in de periode 2015-2019 in Noord-Brabant op gemeentelijke wegen plaatsvond. Provinciale wegen hadden een aandeel van bijna 5,5% en rijkswegen 11%. Zie tabel 2 voor een overzicht. De drukte op de weg kan van invloed zijn op het aantal ongevallen en daarmee op het aantal verkeersdoden. Door gebrek aan voldoende bruikbare gegevens over de intensiteit van het verkeer (aantal gereden kilometers) op de verschillende soorten wegen, kunnen we het aantal verkeersdoden daar niet tegen afzetten.

Tabel 2 Gemiddeld aantal jaarlijkse verkeersdoden periode 2016-2019 in Brabant op gemeentelijke, provinciale en rijkswegen

Type weg	Gemiddeld aantal jaarlijkse verkeersdoden in de periode 2016-2019 (afgerond)*	Aantal kilometer weg in Brabant**	Aantal jaarlijkse doden per 100 kilometer weg
Gemeentelijke weg	67 (63%)	21.460 (93,8%)	0,31
Provinciale weg	19 (18%)	550*** (2,4%)	3,45
Rijksweg	21 (19%)	871 (3,8%)	2,38

* Zoals door de provincie zelf geregistreerd (aantal is niet compleet).

**Aantal kilometer weg in de provincie Noord-Brabant in 2019. Bron CBS, uitgezonderd provinciale wegen.

*** Bron provincie Noord-Brabant begrotingen 2018 tot en met 2021 (550 kilometer provinciaal wegennet (hoofdrijbaan)). Het CBS spreekt van 600 km provinciale wegen in Noord-Brabant. In verband met duidelijkheid en herkenbaarheid voor de provincie Noord-Brabant is in de tabel voor het aantal kilometers provinciale weg uitgegaan van de provinciale gegevens.

Bij haar regierol moet de provincie veel 'neuzen dezelfde kant op krijgen'. In 2019 werd bij de evaluatie van het verkeersveiligheidsbeleid geconstateerd dat verbetering nodig was in enerzijds de samenwerking en communicatie met, en het meekrijgen van de gemeenten en politie, en anderzijds de samenwerking/integrale aanpak binnen de provinciale organisatie. In 2020 zijn concrete stappen gezet ter verbetering daarvan, die er op papier goed en veelbelovend uitzien, maar het is nog te vroeg om de resultaten daarvan in de praktijk (fysiek op straat) te beoordelen. Bovendien zijn er verschillende zorgpunten, zoals de kwetsbaarheid van de spil (1 persoon) die voorjaar 2020 is toegevoegd om de afstemming tussen de programmalijnen Infrastructuur en Verkeersveiligheid binnen de provinciale organisatie te verbeteren, de beschikbare financiële middelen en capaciteit van gemeenten en de capaciteit en prioriteiten bij de politie. Zo is onder meer door het afschaffen van het bonnenquotum en een combinatie van capaciteitstekort en gebrek aan prioriteit bij de politie, het aantal staandhoudingen na een forse daling in de periode 2011-2015, in 2020 nog steeds 29% lager dan in 2011. Er is daardoor nu ook geen optimale mix op de drie pijlers van het Brabantse verkeersveiligheidsbeleid. Als er geen middelen en/of capaciteit en geen prioriteit is voor de uitvoering van de verbeterplannen, dan komt het niet tot een daadwerkelijke verbetering. Terwijl de opgaven voor verkeersveiligheid op gemeentelijk niveau het grootst worden geacht, en handhaving noodzakelijk is bij de verbetering van de verkeersveiligheid. De provincie heeft geen directe beslissingsbevoegdheid over, of sturingsmogelijkheden voor deze inzet; het ontbreekt de provincie aan harde instrumenten om te kunnen sturen. De provincie kan de regierol die ze heeft bij het verkeersveiligheidsbeleid richting deze partijen wel nog proactiever invullen door op bestuurlijk niveau en beleidsmatig meer aandacht te vragen voor handhaving en de uitvoeringscapaciteit van gemeenten bij actoren die daarop wel kunnen sturen. Deze aandacht kan worden gevraagd in de landelijke overlegplatforms SPV, IPO-verband en de jaarlijks overleggen op provinciaal niveau van het ambtelijk

en bestuurlijk kernteam verkeersveiligheid, waarbij in het bestuurlijk kernteam onder andere de gedeputeerde, een wethouder uit elke GGA-regio (Gebiedsgerichte Aanpak) en bestuurders van de regionale politie-eenheden om tafel zitten. Vervolgens kunnen de burgemeester en de teamchef van de politie het op gemeentelijk niveau inbrengen in het lokale driehoeksoverleg, waar ook de officier van justitie deel aan neemt. Partners hebben immers met ondertekening van het BVVP een inspanningsverplichting. Maar ook het beschikbaar stellen van financiële middelen en capaciteit zou tot de mogelijkheden kunnen behoren. Te denken valt aan het als provincie mede bekostigen van personeel (zie opmerkingen over buitengewone opsporingsambtenaren (BOA's) hieronder) en ondersteunen van technische innovaties op het gebied van handhaving.

Bij het vragen van aandacht bij andere partijen voor handhaving kan aangesloten worden bij bijvoorbeeld de in 2020 in de GGA-regio Hart van Brabant ontwikkelde PRIOR-aanpak met als doel structurele invulling te geven aan de samenwerking tussen basisteams van de politie en de gemeenten en actuele 'discussies', zoals deze recentelijk in de Tweede Kamer over inzet handhaving in kader van verkeersveiligheid, zijn ingebracht. Zo werd bijvoorbeeld op 11 februari 2021 'naar aanleiding van' de Initiatiefnota van het lid Postma over aanpak van hufterig gedrag in het verkeer een motie aangenomen waarin de regering wordt verzocht, verkeershandhaving als prioriteit te zien en voor meer zichtbare handhaving te zorgen om de subjectieve pakkans te vergroten. Ook is op 8 februari 2021 een landelijke proef gestart waarbij gemeentelijke BOA's worden ingezet, om indien nodig boetes uit te delen aan fietsers die zich niet aan de verkeersregels houden. De Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) pleit al enige jaren voor bevoegdheden voor verkeershandhaving voor BOA's, als aanvulling op de beperkte prioriteit en capaciteit voor verkeershandhaving bij de politie.

C9. Op provinciale wegen vallen absoluut gezien de minste, maar per kilometer weg de meeste verkeersdoden. Als de provincie hier vanuit haar verantwoordelijkheid en ambities verdere doorbraken wil realiseren, is ook politieke afweging en debat nodig over de weging van de factor verkeersveiligheid versus andere belangen.

Op provinciale wegen vallen absoluut gezien de minste, maar per kilometer weg de meeste verkeersdoden. In de periode 2016-2019 vielen in Noord-Brabant gemiddeld 18% van de verkeersdoden op provinciale wegen (19 van de 107), per 100 kilometer weg was dat 3,45, op rijkswegen 2,38 en op gemeentelijke wegen 0,31 (zie ook tabel 2). De provincie zet in op verbetering van de kwaliteit van haar provinciale wegen via educatie en voorlichting op gedrag en infrastructurele aanpassingen. Met de politie bespreekt ze de handhaving op haar wegen en levert daarbij soms ook (financiële) bijdragen. Voor provinciale infrastructuur is in totaal jaarlijks € 11 à 12 miljoen beschikbaar voor dagelijks beheer en onderhoud en investeringskrediet van € 26 miljoen voor groot onderhoud en vervanging. Daarnaast wordt gewerkt aan een beleidsvoorstel om eenmalig een extra budget van € 15 miljoen te reserveren voor kleinschalige verkeerskundige maatregelen (verbeteringen) aan provinciale wegen. Bij infrastructurele aanpassingen laat de provincie vooraf een verkeersveiligheidsaudit uitvoeren (kosteneffectiviteit, zie C8). Bij keuzes in aanpassingen is vaak sprake van een spanningsveld en botsende belangen (zie C8) om de ideale situatie vanuit verkeersveiligheid te realiseren. Er wordt vastgelegd wat er met de uitkomsten van de verkeersveiligheidsaudits wordt gedaan. Via deze onderbouwingen kunnen GS sturen op de keuzes die in vervolg daarop worden gemaakt op het gebied van verkeersveiligheid.

C10. Aandacht voor en inzet op verbetering data voor de datagedreven aanpak blijft nodig.

In 2020 is de overstap gemaakt naar een risicogestuurde en meer datagedreven aanpak. Brabant loopt daarbij wel iets achter op de planning van het landelijke beleid waarin werd voorzien dat de risicoanalyses in 2019-2020 zouden

zijn afgerond. Voor goede risicoanalyses zijn data van voldoende kwaliteit onontbeerlijk om juiste keuzes te kunnen maken, immers 'garbage in, garbage out. De data die daarvoor nodig zijn, kennen echter (landelijk) nog de nodige gebreken. Zo zijn ze niet volledig en niet altijd actueel. Daarnaast speelt dat de provincie in een Europese aanbesteding uit 2018 - mede uit kostenoverweging - de keuze heeft gemaakt voor een partij die een minder volledige en minder actuele dataset heeft. Inzicht in de risico's van deze keuze zijn nodig, om verdere afwegingen te kunnen maken, omdat goede data het fundament zijn voor de juiste (keuzes in) inzet. Op dit moment is de uitvoering van de risicoanalyse nog niet ver genoeg om het succes ervan te toetsen.

C11. De nieuwe wijze van cofinancieren van regionale/gemeentelijke maatregelen voor verkeersveiligheid, de bijdrageregeling via de provincie en daarnaast de impulsregeling van het Rijk, behoeft evaluatie en verbetering.

De ingezette financiële middelen sluiten aan op gestelde ambities en doelen, maar worden door betrokkenen als ontoereikend aangeduid. Het is lastig om een goed overzicht te krijgen van ingezette middelen. Dit onder andere omdat veiligheid integraal onderdeel uitmaakt van bredere projecten, zoals investeringen in infrastructuur. In 2020 hebben PS extra middelen beschikbaar gesteld voor de extra ambitie uit het verkeersveiligheidsbeleid, de risicogestuurde aanpak (€ 2,5 miljoen, ofwel € 0,625 miljoen per jaar). Ook heeft het Rijk in dat kader extra geld beschikbaar gesteld voor de provincies, regio's en gemeenten (impulsgelden). De nieuwe wijze van cofinancieren (bijdrageregeling van de provincie en daarnaast de impulsregeling van het Rijk) heeft eind 2020 echter tot zorgen en onzekerheden geleid bij regio's en gemeenten. Dit gaf onzekerheid over de mate van cofinanciering. Samen met de zware financiële tijden waar bepaalde gemeenten mee te maken hebben, zou dit een bedreiging kunnen betekenen voor investeringen in verkeersveiligheid. Bij onvoldoende financiële bijdragen voor cofinanciering, bestaat het risico dat er bij bepaalde gemeenten weinig tot geen projecten worden uitgevoerd vanwege beperkte financiële mogelijkheden van de gemeenten zelf, terwijl juist daar op onderdelen en absolute aantallen de meeste winst is te halen. Op basis van verschillende bronnen heeft de rekenkamer onderstaand overzicht gemaakt.

Tabel 3 Middelen voor BVVP, impulsgelden en KOPI-gelden, x € miljoen (opgesteld door rekenkamer o.b.v. verschillende bronnen)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
BVVP-provincie	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1	1,1
Cofinanciering-infra (50%)*	8,2	13,6	10,1	8,7	10,5	7,7
Cofinanciering-gedrag (80%)	3,4	3,4	3,2	3,5	4,2	3,1
BVVP-aan regio	11,6	17,0	13,3	12,2	14,7	10,8
BVVP-incl bijdrage regio	20,6	31,4	24,2	21,7	26,2	19,3
Impulsgelden-provincie	-	-	-	-	-	2,8
Provinciale infra (KOPI)**	Jaarlijks ± € 11 à 12 miljoen + € 26 miljoen investeringskrediet					

* Voor 2021: maximaal 50%

** Er wordt (begin 2021) gewerkt aan een beleidsvoorstel om eenmalig een extra budget van € 15 miljoen te reserveren voor kleinschalige verkeerskundige maatregelen

Aanbevelingen aan GS

- A3. Ga door met gezamenlijke inzet op verdere verbetering verkeersveiligheid. Blijf bij het formuleren van doelen realistisch en kies daarbij voor doelen en bijbehorende indicatoren waarvoor gegevens beschikbaar zijn om de ontwikkeling en mate van realisatie te kunnen monitoren. Wees daarbij *in sturings- en verantwoordingsdocumenten* steeds duidelijk over de rol en beïnvloedingsmogelijkheden van de provincie.
- A4. Zet in op nog proactiever oppakken van de regierol richting gemeenten en (landelijke en provinciale) handhaving, en biedt waar nodig financiële middelen of capaciteit aan voor maatregelen.
- A5. Zorg in de toekomst samen met het Rijk bij het beschikbaar stellen van financiële middelen voor regio's/gemeenten voor meer duidelijkheid naar regio's/gemeenten toe over beschikbare middelen; zorg voor een helder financieel kader.

Aanbevelingen aan PS

- A6. Vraag GS meer inzicht te geven in de overwegingen bij keuzes ten aanzien van de verkeersveiligheid bij infrastructurele aanpassingen van provinciale wegen en voor het politieke debat over de verschillende belangen die daarbij spelen en keuzes die kunnen worden gemaakt.

3.3 Rol van en informatievoorziening aan PS

Conclusies

- C12. Conform wettelijke verplichtingen hebben PS de beleidskaders op hoofdlijnen voor mobiliteit vastgesteld.
- C13. PS zijn op verschillende manieren door GS geïnformeerd over, en betrokken bij het verkeersveiligheidsbeleid en hebben zich ook betrokken opgesteld.
- C14. De kwaliteit van de reguliere schriftelijke informatie aan PS behoeft verbetering wat betreft inzicht en duidelijkheid.

Onderbouwing conclusies: samenvatting bevindingen

C12. Conform wettelijke verplichtingen hebben PS de beleidskaders op hoofdlijnen voor mobiliteit vastgesteld.

De rekenkamer constateert dat PS op het gebied van mobiliteit/verkeersveiligheid invulling hebben gegeven aan hun kaderstellende rol. Zo hebben ze de beleidskaders op hoofdlijnen voor mobiliteit vastgesteld en daarmee voldaan aan de wettelijke verplichtingen. Via de Sturings- en Verantwoordingscyclus (S&V-cyclus)⁹ stelden PS vanuit hun budgetrecht het budget beschikbaar voor de uitvoering van het beleid: voor infrastructurele projecten, zoals reconstructies en onderhoud van provinciale wegen, en voor de uitvoering van onder andere het Brabantse verkeersveiligheidsbeleid.

C13. PS zijn op verschillende manieren door GS geïnformeerd over, en betrokken bij het verkeersveiligheidsbeleid en hebben zich ook betrokken opgesteld.

In het kader van hun controlerende rol zijn PS met regelmaat en op verschillende wijze door GS geïnformeerd over de uitwerking en uitvoering van de kaders. Zo ontvingen PS onder andere de uitwerking van het verkeersveiligheidsbeleid (BVVP's) en evaluaties daarvan en via de S&V-cyclus informatie over ontwikkelingen, voortgang en resultaten van het beleid. Deze informatie was zeer op hoofdlijnen. Vanuit PS is op verschillende wijze,

⁹ Voorheen de Planning- en Controlcyclus (P&C-cyclus) genoemd.

veelvuldig aanvullend informatie gevraagd over verkeersveiligheid. Op basis van de door GS aangeleverde informatie en door PS aanvullend gevraagde en ontvangen informatie vulden PS hun controlerende rol in.

De rekenkamer stelt vast dat PS hiermee op verschillende manieren door GS geïnformeerd zijn over, en betrokken zijn bij het verkeersveiligheidsbeleid. Dit op initiatief van zowel GS als PS. PS hechten, evenals GS, veel belang aan verkeersveiligheid en vragen daar in besprekingen en via schriftelijke vragen aandacht voor en denken mee via 'suggesties'. Ook hebben ze meerdere keren stukken die GS ter kennisname hadden aangeboden, informatief en oordeelsvormend besproken. De rekenkamer constateert dat PS zich daarmee betrokken hebben opgesteld.

C14. De kwaliteit van de reguliere schriftelijke informatie aan PS heeft verbetering.

Tussentijdse en niet schriftelijke informatie van GS aan PS speelt goed in op actuele ontwikkelingen en de actuele informatie vraag van PS. De reguliere schriftelijke informatie stelt PS echter onvoldoende in staat een goed beeld te vormen van de stand van zaken en de richting van ontwikkelingen. Inzicht in concrete maatregelen, activiteiten en projecten en specifieke verkeersveiligheidsmaatregelen binnen projecten die de provincie heeft uitgevoerd en/of heeft (mede)gefinancierd wordt niet of slechts zeer beperkt gegeven. Door de provincie is aangegeven dat dit komt doordat de verantwoording op het niveau van doelstellingen en niet per individueel project plaatsvindt en de begrotingen en jaarstukken conform gemaakte afspraken met PS compact en op hoofdlijnen zijn. Daarbij speelt dat verkeersveiligheid door de integrale aanpak en indeling van de begrotingen en jaarstukken verspreid is over verschillende onderdelen van de begrotingen en jaarstukken die naast verkeersveiligheid en kwaliteit provinciale wegen ook andere mobiliteitsonderwerpen omvatten (programma 8 en 9 Mobiliteit en de verplichte paragraaf Onderhoud kapitaalgoederen). Inzicht in oorzaken dan wel verklaringen voor ontwikkelingen in bijvoorbeeld de indicatoren verkeersslachtoffers wordt niet gegeven, gegronde verklaringen zijn niet bekend. De meeste indicatoren zijn daarnaast in de loop van de tijd aangepast, andere zijn geschrapt. Dit maakt het geheel rommelig en de vergelijking in de tijd lastig. Ook is het lastig om een goed overzicht te krijgen van begrote en ingezette middelen voor verkeersveiligheid, mede omdat de lasten in de begrotingen en jaarstukken niet zijn uitgesplitst naar onderdelen van productgroepen/programma's waarvan verkeersveiligheid onderdeel uitmaakt. Er wordt geen inzicht gegeven in de effectiviteit en doelmatigheid van het beleid. De verantwoording is te globaal, summier en fragmentarisch zodat op basis daarvan geen totaalbeeld kan worden verkregen. Meestal worden wel enkele voorbeelden gegeven, maar wat die nu inhielden en of die hebben bijgedragen aan het doel, blijft ongewis. Dit komt de kaderstellende en controlerende rol van PS niet ten goede, terwijl juist dat inzicht voor PS, handvatten kan geven om (bij) te sturen.

Aanbevelingen aan GS

A7. Zorg voor verbetering van de informatie over (de resultaten van) het verkeersveiligheidsbeleid.

Aanbevelingen aan PS

A8. Vraag GS om periodiek, bijvoorbeeld halverwege en bij het einde van het vigerende verkeersveiligheidsbeleid (om de twee jaar) in een aparte rapportage inzicht te geven in de uitgevoerde verkeersveiligheidsmaatregelen op het gebied van de regierol, gedrag, infrastructuur en handhaving, wat deze inhielden, waaraan ze hebben bijgedragen, de ingezette middelen en onderbouwingen bij keuzes die zijn gemaakt ten aanzien van verkeersveiligheid bij onder andere infrastructurele maatregelen. Geef daarbij expliciet aan welke informatie u in elk geval wil ontvangen.

4 Bestuurlijke reactie GS en nawoord rekenkamer

4.1 Bestuurlijke reactie GS

Op 7 april 2021 ontving de rekenkamer de bestuurlijke reactie van GS. Deze is hieronder integraal opgenomen.

“Graag spreken we onze waardering uit voor de hoeveelheid werk die u heeft verzet om de enorme hoeveelheid informatie over verkeersveiligheid te bestuderen, te analyseren en er conclusies en aanbevelingen aan te verbinden. U heeft in uw onderzoek een goed beeld neergezet van de complexiteit van dit beleidsveld.

Ook willen wij u danken voor de steun die we uit uw onderzoek ervaren, vooral ten aanzien van de complexiteit van dit specifieke beleidsveld. Ten eerste is verkeersveiligheid een programma-overstijgend thema en beslaat het mobiliteitsonderwerpen als Fiets, Infrastructuur, Beheer en Onderhoud en Smart Mobility, maar ook ruimtelijke keuzes en ontwikkelingen kunnen direct van invloed zijn op de (lokale) verkeersveiligheid. Dit brede speelveld zorgt ervoor dat betrokken belangen altijd op integrale wijze afgewogen moeten worden. Ten tweede constateert u terecht dat onze BVVP-partners¹⁰ heel hard nodig zijn om een integrale aanpak op de pijlers infrastructuur, gedrag en handhaving te bewerkstelligen. Ook het ministerie, maatschappelijke partners en (het verkeersgedrag van) alle verkeersdeelnemers zijn belangrijke actoren in de bestrijding van verkeersonveiligheid. Dit onderschrijft het belang van een goede samenwerking (governance) en een aanpak die alle Brabanders bereikt.

Met veel van uw conclusies en aanbevelingen (hoofdstuk 3) kunnen wij ons voordeel doen bij de uitvoering van ons huidige beleid en het vormgeven van toekomstig beleid.

- 1) Zo zijn wij verheugd dat u in het kader van de maatschappelijke opgave aangeeft dat het Brabantse verkeersveiligheidsbeleid duidelijk geformuleerd en goed onderbouwd is, passend bij de wettelijke vereisten. Daarbij geeft u aan dat het beleid samen met BVVP-partners is ontwikkeld voor alle Brabantse wegen en dat er ook gezamenlijk invulling aan wordt gegeven, hetgeen aansluit op de landelijke ontwikkelingen. Voor het vigerend BVVP geeft ons dat de bevestiging dat de ingeslagen koers de juiste is. Voor actualisatie van het beleid medio 2024 geeft deze conclusie richting als het gaat om de te volgen processtappen. Uw aanbevelingen hierbij, zoals het scherper definiëren van het begrip “verkeersslachtoffer” en het terughoudend omgaan met aanpassingen in ambitie en doelen, nemen wij ter harte.
- 2) Als het gaat om de uitvoering van het verkeersveiligheidsbeleid, is er voor ons ook alles aan gelegen om door te gaan met de gezamenlijke inzet op verdere verbetering van de verkeersveiligheid. Specifiek benoemt u hierbij het belang van onder andere een goede en intensieve samenwerking met de partners en het verrijken van de beschikbare verkeersveiligheidsdata. Dit belang onderschrijven wij ten zeerste en daar zetten we in ons vigerend BVVP ook nadrukkelijk op in. Uw advies is voor ons het signaal dat onze inspanningen hierin gegrond zijn en dat we daarop moeten blijven inzetten.
- 3) In uw onderzoek constateert u dat conform wettelijke verplichtingen PS de beleidskaders op hoofdlijnen voor mobiliteit hebben vastgesteld. Daarnaast trekt u de conclusie dat PS op verschillende manieren door GS geïnformeerd zijn over en betrokken zijn bij het verkeersveiligheidsbeleid, en hebben PS zich ook betrokken opgesteld. Ten slotte adviseert u dat voor verbetering van de informatie over (de resultaten van) het verkeersveiligheidsbeleid moet worden gezorgd. Uiteraard onderschrijven we het belang van een goede informatievoorziening aan PS en zullen met behulp van uw aanbevelingen dan ook bezien waar verbetering

¹⁰ Gemeenten, Rijkswaterstaat, politie en Openbaar Ministerie.

mogelijk is. Via de Sturings- & Verantwoordingsdocumenten en in de jaarlijkse Statenmededeling Programmering Mobiliteit geven we het totaalbeeld, waarbij verkeersveiligheid zoals gezegd alle andere inspanningen t.a.v. ons mobiliteitsbeleid raakt. Immers: investeringen in bijvoorbeeld de thema's Fiets, Infrastructuur, Beheer en Onderhoud, Smart Mobility en Openbaar Vervoer, het draagt allemaal direct of indirect bij aan verkeersveiligheid.

Graag willen we in onze reactie een aantal nuanceringen plaatsen bij enkele conclusies uit uw rapportage. Een aantal passages kan suggereren dat wij de volledige controle hebben over de inzet van onze partners in het verkeersveiligheidsbeleid. Voorbeelden hiervan uit uw rapportage zijn: "Als er geen middelen en/of capaciteit en geen prioriteit is voor de uitvoering van de verbeterplannen, dan komt het niet tot een daadwerkelijke verbetering." (C8), "Zet in op nog proactiever oppakken van de regierol richting gemeenten en (landelijke en provinciale) handhaving, en biedt waar nodig financiële middelen of capaciteit aan voor maatregelen." (A5) en "Er is daardoor nu ook geen optimale mix op de drie pijlers van het Brabantse verkeersveiligheidsbeleid." (C8). Nuancering hierbij is dat het mede van de individuele partners afhangt in hoeverre de pijlers infrastructuur, gedrag en handhaving goed op elkaar afgestemd worden. Met het grootste aantal gemeenten verloopt die samenwerking goed, maar er zijn ook gemeenten waar deze samenwerking nauwelijks plaatsvindt en aandacht behoeft. In uw gesprek met gedeputeerde Van der Maat d.d. 29 maart jl. gaf u reeds aan dat u vooral wil benadrukken hoe belangrijk die elementen zijn en dat daar ook in de toekomst inzet op moet plaatsvinden. Gebeurt dat niet, dan zijn dit toekomstige risico's. Wij zien dat net zo en dat is ook de reden waarom we hier in ons vigerend BVVP (2020-2024) nog meer op inzetten. Zeker in het kader van conclusies en aanbevelingen zijn deze nuances belangrijk.

Graag willen we in onze reactie ook een onderdeel uit uw rapportage benoemen waar wij anders tegenaan kijken en waar geen invulling kan worden gegeven aan uw bijbehorende advies. Het betreft de volgende zinsnede onder hoofdpunt 4 in de samenvatting: "De nieuwe aanpak bij het beschikbaar stellen van financiële middelen voor gemeenten, met twee regelingen naast elkaar, één via de provincie en één via het Rijk, heeft eind 2020 tot zorgen en onzekerheden geleid bij regio's en gemeenten; welke verkeersveiligheidsprojecten waar in te dienen: bij het Rijk of bij de provincie." Dit sluit aan bij uw conclusie C11. De onzekerheid die u hier schetst, herkennen we niet. Het is namelijk altijd lucratiever om een project in het kader van de Impulsregeling bij het ministerie in te dienen. In dit geval komt een gemeentelijk project in aanmerking voor in totaal 50%-75% subsidie (50% ministerie en maximaal 25% provincie). In de regio's wordt met de projectgroep (provincie, regio en een afvaardiging van gemeenten) de afweging gemaakt waar de provinciale bijdrage het meest effectief ingezet kan worden; bij projecten vanuit de Impulsregeling, vanuit de Bijdrageregeling of een combinatie van beiden. Als een project alleen in het kader van de Bijdrageregeling ingediend wordt, dan bedraagt de bijdrage 0%-50%. We hebben daarmee getracht de Impulsregeling bij gemeenten te stimuleren.

Daarnaast is de Impulsregeling een rechtstreekse, dus 1-op-1 en zonder tussenkomst van regio of provincie, subsidieregeling tussen het ministerie en de wegbeheerder. Wij hebben geopteerd voor een gezamenlijke aanpak, maar dat bleek niet haalbaar en is door het ministerie niet overgenomen. Aan uw aanbeveling om hierover samen met het ministerie richting gemeenten meer duidelijkheid te bieden (A5), kunnen we derhalve geen invulling geven. Een evaluatie van (de implementatie van) de nieuwe Bijdrageregeling en op basis van die uitkomsten de regeling verder optimaliseren (aansluitend op C11) is een goede suggestie waar wij op dit moment ook invulling geven.

Ten slotte verzoeken wij u om de samenvatting van de rapportage kritisch tegen het licht te houden. In hoofdstuk 3 van het concept Bestuurlijk rapport zijn de conclusies en aanbevelingen op overzichtelijke wijze uiteengezet naar drie

vooraf vastgestelde hoofdthema's. Per thema zijn vervolgens de conclusies, de onderbouwing van de conclusies en ten slotte de aanbevelingen opgenomen. Daarmee wordt antwoord gegeven op de vooraf geformuleerde onderzoeksvragen en wordt een goed en volledig overzicht gecreëerd van de onderdelen die correct ingevuld worden, goed uitgevoerd worden of die nog aandacht behoeven. De samenvatting is daarentegen op een andere wijze opgebouwd, waardoor niet op alle thema's en onderzoeksvragen antwoord gegeven wordt. Daarmee is de samenvatting ons inziens geen goede afspiegeling en biedt het geen volledige weergave van de conclusies en aanbevelingen en van het onderzoek als geheel. De samenvatting wordt doorgaans gezien als het belangrijkste hoofdstuk van een rapportage en moet los van de rapportage gelezen kunnen worden. Dat betekent dat iemand die enkel de samenvatting leest dezelfde conclusies moet trekken als iemand die de volledige rapportage leest. Zoals wij de samenvatting lezen, is dat nu niet het geval en dat betreuren wij.

Graag sluiten we onze reactie af met het volgende. Verkeersveiligheid staat bij ons altijd voorop, getuige ook het door Provinciale Staten vastgestelde Beleidskader Mobiliteit. Onze inzet hierop blijft onverminderd hoog. Het is ook een dynamisch werkveld en met de risicogestuurde aanpak en datagedreven werkwijze is het sterk aan veranderingen onderhevig. Niet voor niets wordt in het landelijk Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 tien jaar uitgetrokken voor deze transitie. Ons vigerende BVVP 2020-2024 sluit aan op deze aanpak. Uw onderzoek en rapport geven ons enerzijds de bevestiging dat we een goede ontwikkeling hebben doorgemaakt en de juiste keuzes hebben gemaakt, zeker als het gaat om datagedreven werken. Anderzijds geeft uw onderzoek en rapport handvatten om onze aanpak, zowel vanuit de inhoud, vanuit de samenwerking (governance) als in de verantwoording richting PS, verder te optimaliseren. Uiteindelijk willen we de in 2013 gestagneerde dalende trend van het aantal ongevallen en slachtoffers weer een vervolg geven om steeds dichterbij de ambitie van NUL verkeersslachtoffers. Ook uw inzichten helpen daarbij, en daar danken wij u hartelijk voor."

4.2 Nawoord rekenkamer

Met belangstelling en waardering heeft de rekenkamer kennisgenomen van de bestuurlijke reactie van GS. We zien dat GS zich waardierend uitspreken over het uitgevoerde onderzoek, waarbij ze aangeven dat we een goed beeld geven van het beleidsveld en de complexiteit daarvan, en het handvatten biedt voor de toekomstige vormgeving en uitvoering van beleid. De rekenkamer constateert dat GS de meeste van onze conclusies en aanbevelingen onderschrijven en overnemen.

Wat betreft de nuancering van GS over de controle van de provincie op de inzet van haar partners, merkt de rekenkamer voor de goede orde op dat ze niet heeft willen suggereren dat de provincie de volledige controle heeft over de inzet van haar partners. We stellen immers (zie bijvoorbeeld pagina 4, 13 en 14): "De provincie heeft geen directe beslissingsbevoegdheid over, of sturingsmogelijkheden voor deze inzet; het ontbreekt de provincie aan harde instrumenten om te kunnen sturen (ze kan niets afdwingen; andere bestuurslagen)." De inzet van partners als gemeenten en politie (handhaving) is noodzakelijk, zoals GS ook zelf benadrukt in de bestuurlijke reactie. Onze aanbeveling is wel om via de regierol die de provincie heeft richting deze partijen nog proactiever te zoeken naar mogelijkheden om de partijen te stimuleren zich in te zetten voor passende/gewenste inzet van deze partijen. De rekenkamer ziet in de bestuurlijke reactie dat GS dat ook zo zien en dat ook in het vigerende beleid is opgenomen om hier nog meer op in te zetten, De urgentie van het verkeersveiligheidsvraagstuk en de stagnatie in de laatste jaren in termen van vermindering van het aantal slachtoffers vragen hier ook om.

De rekenkamer onderschrijft dat het *in theorie* voor gemeenten eind 2020 lucratiever was om projecten in te dienen bij het Rijk voor cofinanciering. De onzekerheid zit echter in het feit dat het indienen van projecten niet automatisch betekent dat deze ook worden toegekend. In de praktijk moeten gemeenten (daarom) nu inschatten welke projecten of onderdelen daarvan het beste (met meeste kans op toekenning) kunnen worden ingediend voor cofinanciering bij het Rijk (impulsregeling) en welke bij de provincie (bijdrageregeling). Daarbij geldt dat er nu ook maxima worden gehanteerd voor de provinciale bijdragen. De rekenkamer neemt dan ook met instemming kennis dat GS onze suggestie overnemen om de nieuwe wijze van cofinanciëren te evalueren.

Met betrekking tot de samenvatting merkt de rekenkamer op dat deze zich beperkt tot vijf hoofdpunten van het onderzoek waar de rekenkamer de meeste mogelijkheden op verbetering ziet. Deze zijn gericht op het verbeteren van het lerend vermogen van de provincie en hoeven dus geen dekkend beeld te geven van alle bevindingen en conclusies uit het onderzoek. Om dit laatste te verduidelijken, heeft de rekenkamer de kop het eerste hoofdstuk van het definitieve bestuurlijke rapport verandert in "Samenvatting verbetermogelijkheden". Daarnaast is de zin: "Deze zijn samen te vatten tot de volgende hoofdpunten:" vervangen door "De vijf hoofdpunten uit het onderzoek met verbetermogelijkheden zijn:". Naast deze tekstuele aanpassingen stelt de rekenkamer een "hand-out" op ten behoeve van de behandeling van de rapporten in PS. Daarin worden in het kort alle conclusies en aanbevelingen op de drie hoofdonderwerpen van het onderzoek opgenomen: 1. Maatschappelijk opgave, rol provincie en beleid, 2. Uitvoering verkeersveiligheidsbeleid en 3. Rol van en informatievoorziening aan PS.

GS onderschrijven het belang van een goede informatievoorziening aan PS en zijn met behulp van onze aanbevelingen voornemens om te bezien waar verbetering mogelijk is. De rekenkamer vraagt daarbij PS om conform haar aanbeveling daarbij expliciet aan te geven welke informatie zij in elk geval willen ontvangen.

Zowel uit het beleid, de besprekingen in PS als uit gesprekken die de rekenkamer heeft gevoerd met betrokkenen, maar ook weer uit de bestuurlijke reactie blijkt dat de provincie verkeersveiligheid hoog in het vaandel heeft staan. Ook is er veel kennis en grote gedrevenheid bij de betrokken ambtenaren en de verantwoordelijk gedeputeerde ten aanzien van dit thema en staan zij open voor verbeteringsuggesties/om te leren en verder te verbeteren. Dat geeft vertrouwen in het zetten van volgende stappen bij dit onderwerp. Het persoonlijk leed en de maatschappelijke impact van ongelukken op Brabantse wegen verdient een dergelijke doortastende aanpak.