

Plan van Aanpak

Ontwikkeling Regionaal Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid in Noord-Holland

Versie: 1.1

Datum: 6 april 2021

1. Inleiding

Waarom een Regionaal UvP?

- Duidelijke gezamenlijke regionale doelstellingen en regionale [risicogestuurde aanpak](#), gebaseerd op het terugdringen van de meest urgente regionale verkeersveiligheidsrisico's. Daardoor wordt goed zichtbaar waar we naartoe werken, en hoe we ervoor staan, op weg naar ons doeljaar.
- Goede afstemming tussen samenwerkende partijen: iedere partij werkt vanuit eigen mogelijkheden en bevoegdheden aan gezamenlijke verkeersveiligheidsdoelen in de regio.
- De Uitvoeringsprogramma's vormen de komende jaren de basis (en zijn daarmee voorwaardelijk) voor de verdeling van rijkssubsidie uit [de Investeringsimpuls SPV](#).
- Ook de subsidies van de provincie t.b.v. verkeersveiligheid zullen worden gekoppeld aan de afspraken in het Regionaal UvP. Op die manier sluit de financiering goed aan op de behoeften van de regio.

Doel van het Regionaal UvP:

De grootste regionale verkeersveiligheidsrisico's met effectieve maatregelen gezamenlijk terugdringen tot regionaal overeengekomen niveaus in 2030. Voor elk van de vijf bestuurlijke regio's komt er een apart regionaal uitvoeringsprogramma. Dat zijn de regio's: West-Friesland, Kop van Noord-Holland, Alkmaar e.o., Zuid-Kennemerland-IJmond en de Gooi en Vechtstreek.

Inhoud van het Regionaal UvP

Het Regionaal Uitvoeringsprogramma wordt eind 2021 ter vaststelling voorgelegd aan de besturen van alle samenwerkende partijen. Dat is ook de absolute deadline, aangezien de UvP's er moeten liggen als begin 2021 de tweede tranche van de landelijke [Investeringsimpuls SPV](#) van start gaat. Het Regionaal Uitvoeringsprogramma zal uit de volgende onderdelen bestaan:

- Inleiding (aanleiding en doel UvP)
- Samenvatting regionale risicoanalyse en beschrijving prioritaire risicothema's
- Beschrijving veiligheidsratio en geselecteerde risico-indicatoren per prioritair risicothema
- Nulmeting en gezamenlijk overeengekomen doelstelling per risico-indicator
- Menukaart maatregelen en financieringsmogelijkheden
- Rollen en verantwoordelijkheden
- Wijze van periodieke monitoring van de voortgang en bijsturing/herziening UvP

Stappenplan tot vaststelling Regionaal UvP

1. **Risico's:** We inventariseren per regio en per gemeente de grootste verkeersveiligheidsrisico's;
2. **Prioritaire risicothema's:** Aan de hand van de verkeersveiligheidsrisico's komen per regio drie prioritaire risico-thema's overeen (een selectie binnen de negen SPV-thema's);
3. **Veiligheidsratio:** we maken afspraken over de rol van de Veiligheidsratio (in Movimaps van Hastig) in het geografisch prioriteren van maatregelen;
4. **Risico-indicatoren:** Per prioritair risicothema definiëren we geschikte prestatie-indicatoren, afhankelijk van de regionale opgave, validiteit en haalbaarheid;
5. **Maatregelen:** Per risico-indicator inventariseren we effectieve maatregelen (typen: infra, gedrag, handhaving) om de risico-indicatoren te verbeteren;
6. **Nulmeting:** Voor elke risico-indicator doen we een nulmeting;

7. **Doelstellingen:** Voor elke risico-indicator komen we (gelet op technische en financiële haalbaarheid) gezamenlijk doelstellingen overeen en spreken we een doeljaar af (dan willen we dat onze doelstellingen zijn behaald);
8. **Uitvoeringsafspraken:** We maken afspraken over o.a. rollen en verantwoordelijkheden en de wijze van (periodieke) monitoring/evaluatie;
9. **Financieringsafspraken:** We maken op hoofdlijnen afspraken over de financieringsopties van de maatregelen, PNH stemt subsidieregelingen af op aanpak UvP's;
10. **Vaststelling UvP:** We nemen bovengenoemde elementen op in het UVP en laten die bestuurlijk vaststellen door de diverse samenwerkende partijen.

2. Prioritaire risicothema's en veiligheidsratio (Hastig)

Thematische focus: prioritaire risicothema's

Op basis van de regionale risicoanalyses en in gesprek met gemeenten zijn per regio drie risicothema's uit de lijst met negen risicothema's in het SPV2030 geselecteerd als prioritair voor de regio. Voor de drie regio's in Noord-Holland Noord is dezelfde set van prioritaire risicothema's geselecteerd. In onderstaande figuur is weergegeven welke risicothema's dat per regio zijn. De prioritaire risicothema's vormen het vertrekpunt bij het ontwikkelen van het Regionaal Uitvoeringsprogramma, en in de eerste plaats van de risico-indicatoren.



Figuur 1. Prioritaire risicothema's per regio (voor NH-Noord zijn voor alle drie de regio's dezelfde prioritaire risicothema's gekozen).

Geografische focus: Veiligheidsratio (Hastig)

Om focus aan te brengen werken we met de veiligheidsratio's in de interactieve tool [Movimaps](#) van Hastig. Op basis van ongevallen in het verleden en voertuigkilometers wordt aan iedere wijk in Noord-Holland een score toegekend (de veiligheidsratio), die ons informatie geeft op welke plekken de verkeersveiligheid nog niet op orde is. In de Intentieverklaring spreken we gezamenlijk af ons op de wijken te richten die een slechter scorende veiligheidsratio hebben dan het regionaal gemiddelde in 2021. Voor de maatregelen die we vervolgens gaan treffen definiëren we vervolgens risico-indicatoren.

3. Werken met risico-indicatoren (SPI's)

Wat zijn risico-indicatoren?

Om risico's in het verkeerssysteem in kaart te brengen kunnen we gebruikmaken van zogeheten risico-indicatoren of 'Safety Performance Indicators' (SPI's): indicatoren voor risicofactoren – wegkenmerken, omstandigheden of gedragingen – die een sterk oorzakelijk verband hebben met verkeersveiligheid. Risico-indicatoren zijn belangrijke hulpmiddelen om het veiligheidsniveau van specifieke onderdelen van het verkeerssysteem te inventariseren en monitoren. Meer beknopte informatie over risico-indicatoren is te vinden in [deze SPV-factsheet](#) (Kennisnetwerk SPV) en meer uitgebreide informatie in [dit SWOV-rapport](#). In bijlage 1 van dit plan van aanpak staat een opsomming van eerder toegepaste risico-indicatoren, gegroepeerd naar de vier SPV-risicothema's die prioriteit hebben in de Noord-Hollandse regio's. De Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) werkt bijvoorbeeld met de risico-indicatoren die [in deze factsheet](#) staan.

Waarom werken met risico-indicatoren?

Met risico-indicatoren kunnen we de verbetering van specifieke risicofactoren de komende jaren monitoren. Zo zien we of we met de maatregelen die we treffen op de goede weg zitten. Ook kunnen we zo duidelijk in beeld krijgen welke partijen door het treffen van maatregelen kunnen bijdragen aan het behalen van onze doelstellingen. De risico-indicatoren integreren we in de tool Movimaps van Hastig, zodat de meest actuele gegevens voor alle betrokkenen zichtbaar zijn.

Hoe gaan we de risico-indicatoren de komende jaren inzetten?

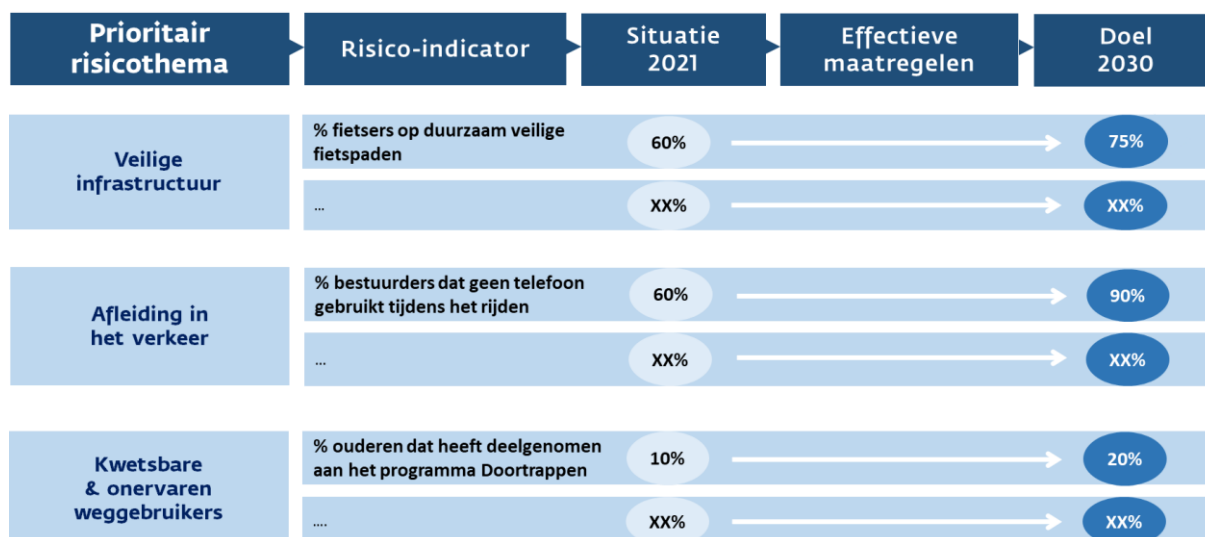
Met de risico-indicatoren kunnen we concrete doelstellingen formuleren. Tijdens het uitvoeren van het Regionaal UvP kunnen we zodoende ook monitoren hoe we ervoor staan op weg naar onze doelstellingen in 2030. De risico-indicatoren krijgen een plek in [Movimaps](#). De provincie zorgt ervoor dat de gegevens de komende jaren zo actueel mogelijk blijven. Op basis van de nulmeting (zowel op gemeentelijk als regionaal niveau) kan elke gemeente zien op welke risico-indicatoren in hun gemeente de grootste urgentie ligt en met maatregelen kan worden bijgedragen aan de regionale doelstellingen.

Belangrijk is wel dat we ons niet te veel blindstaren op de risico-indicatoren. De risico-indicatoren zullen de daadwerkelijke risico's immers nooit volledig in beeld brengen, bijvoorbeeld vanwege beperkingen in databeschikbaarheid. De komende jaren gaan we de data zo veel mogelijk verbeteren. Ook zullen de risico-indicatoren die we gaan inzetten niet alle risico's in beeld brengen. Mogelijk kiezen we bijvoorbeeld (nog) niet voor een risico-indicator het gebruik van alcohol en drugs of het effect van campagnes. Desondanks zullen we ook die onderwerpen in het oog moeten houden. Dat geldt des te meer voor risico's die urgent zijn in de regio, maar waarvoor we om praktische redenen nog geen risico-indicator gebruiken. Daarom blijven o.a. de ongevalsgegevens óók een belangrijke gegevensbron om de volledige verkeersveiligheidsopgave in beeld te brengen. Ook de gemeentelijke en regionale risicoanalyses zijn hier een belangrijke bron.

Hoe gaan we geschikte risico-indicatoren kiezen voor onze regio?

Gezamenlijk kiezen we in het voorjaar van 2021 een set aan risico-indicatoren die het meest relevant zijn om de komende jaren in te zetten. Bij het selecteren van geschikte risico-indicatoren speelt allereerst die inhoudelijke relevantie voor de regio een rol. Met de [risicoanalyses](#) hebben we de grootste verkeersveiligheidsrisico's in de regio in beeld gebracht. Die vormt dus een waardevolle bron om geschikte risico-indicatoren te formuleren. Ook de projecten die gemeenten in het [Excel-format](#) hebben aangeleverd gebruiken we om het beeld van de belangrijkste wensen van de regio om de verkeersveiligheid te verbeteren compleet te maken. De volgende zaken zijn daarnaast ook van belang bij het selecteren van de regionale risico-indicatoren:

- Wetenschappelijke basis (bewezen verband tussen de indicator en ongevallen-reductie)
- Haalbaarheid (beschikbaarheid data, kosten)
- Begrijpelijkheid (snappen we wat we meten?)



Figuur 2. Voorbeeld van een set aan regionale risico-indicatoren.

Hoe gaan we doelstellingen formuleren per risico-indicator?

Als de nulmetingen gereed zijn, bepalen we in het najaar gezamenlijk hoe hoog we de lat gaan leggen per risico-indicator. Wat vinden we een realistische ambitie, gelet op de kosten en praktische mogelijkheden en de tijd die we hebben om de doelstelling te realiseren? Vooral bij infrastructurele maatregelen zijn de kosten van belang bij het bepalen van haalbare doelstellingen. De [kostenkengetallen](#) van maatregelen, afgezet tegen de globale financiële ruimte (subsidies en eigen middelen) is een goed hulpmiddel om de financiële haalbaarheid van doelstellingen in beeld te brengen.

Een fictief voorbeeld:

We hebben gezamenlijk afgesproken de risico-indicator ‘aandeel fietsers dat over een duurzaam veilig fietspad fietst (per jaar)’ in te zetten. Uit de nulmeting blijkt dat dit percentage op dit moment 60% is. Op welk percentage we in 2030 willen uitkomen hangt af van de kosten (in verhouding tot de beschikbare eigen middelen van de wegbeheerders en externe financieringsopties), en van de technische mogelijkheden. Immers: bij een deel van de infrastructuur zal aanpassing naar Duurzaam Veilige weginrichting erg ingewikkeld worden. Die factoren beschouwend komen we gezamenlijk overeen dat we met deze risico-indicator in 2030 op 75% willen uitkomen. Na vaststelling zullen alle betrokken partijen zich vanuit hun eigen verantwoordelijkheden en mogelijkheden inspannen om bij te dragen aan het behalen van deze regio-doelstelling, waarbij we de nadruk leggen op de gebieden met een Veiligheidsratio boven het regiogemiddelde.

4. Maatregelen: menukaart en projectenlijst

We gaan gezamenlijk toewerken naar een lijst met maatregelen die betrekking hebben op de (prioritaire) risicothema's, en die een bijdrage leveren aan het verbeteren van onze risico-indicatoren.

Wat is de rol van de menukaart?

In de menukaart met maatregelen die we opnemen in het Regionaal Uitvoeringsprogramma nemen we de typen maatregelen op waarmee we de verkeersveiligheid in de regio in de komende jaren gaan verbeteren. Die maatregelen zijn gekoppeld aan de risico-indicatoren: door de maatregelen uit te voeren zorgen we voor verbetering van de risico-indicatoren, en maken we stappen richting onze doelstellingen. Daarbij zijn infrastructurele maatregelen natuurlijk heel belangrijk, maar we zetten nadrukkelijk óók in op handhaving en gedragsmaatregelen (educatie of campagnes).

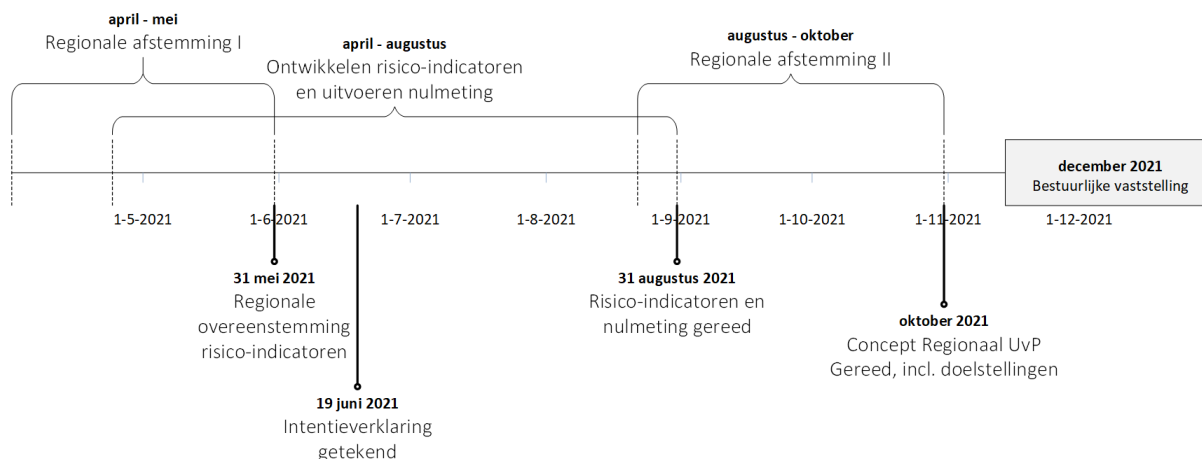
Voor infrastructurele maatregelen vormt de [lijst met effectieve maatregelen van de Investeringsimpuls SPV](#) een mooi uitgangspunt. Die lijst kunnen we aanvullen, maar daarbij houden we in het oog dat de maatregelen wel bewezen effectief zijn. De principes achter Duurzaam Veilig zijn daarbij leidend. In de menukaart zullen we ook aanduiden welke maatregelen kunnen rekenen op subsidie van de provincie en het Rijk. Gemeenten hebben uiteraard de vrijheid om op bepaalde plekken andere maatregelen te treffen, bijvoorbeeld omdat andere projectdoelen dan de verkeersveiligheid een grote rol spelen. Dergelijke projecten zullen dan echter buiten het Regionaal Uitvoeringsprogramma om worden uitgevoerd.

Staan er ook concrete projecten in het Regionaal Uitvoeringsprogramma?

Het voorstel is om dat niet te doen. Het is immers voor gemeenten en andere partijen in de regio erg moeilijk om concreet te bepalen welke projecten er de komende jaren precies zullen worden uitgevoerd. Dat geldt voornamelijk voor de infrastructurele projecten. Door de combinatie van doelstellingen en de menukaart spreken we gezamenlijk af de doelstellingen van 2030 te halen, maar laten we ruimte aan elkaar met welke specifieke maatregelen (projecten) we dat doen en wanneer. De eerste inventarisatie in het Excel-format dient wel als input voor het scherp krijgen van de regionale opgave, het type maatregelen dat we willen gaan treffen en dus ook de risico-indicatoren die we willen gaan inzetten. Ook hebben we hiermee een eerste beeld van concrete projecten die de partijen in de regio potentieel gaan indienen bij de provincie en het Rijk voor SPV-subsidie.

5. Planning t/m vaststelling Regionaal UvP

Als we kijken naar het stappenplan om te komen tot een regionaal UvP zien we dat we een aantal stappen reeds doorlopen hebben, namelijk de inventarisatie van risico's en het vaststellen van prioritaire risicothema's. Om tot een regionaal UvP te komen moeten we stap 3 t/m 9 nog doorlopen. Deze stappen zijn hieronder in de tijd uitgezet.



Figuur 3. Globale planning ontwikkeling Regionaal Uitvoeringsprogramma (tot aan vaststelling, eind 2021)

Ambtelijke afstemming I (voorjaar 2021)

Einddoel: regionale overeenstemming algemene aanpak en vastleggen risico-indicatoren

- **Werkssessie april:** overleg over algemene aanpak en inventariseren geschikte risico-indicatoren voor infrastructuur (weginrichting).
- **Reguliere regionale sessie mei:** bespreking risico-indicatoren voor handhaving en gedrag, definitief beeld van te ontwikkelen risico-indicatoren.
- **Consultatieronde individuele gemeenten:** In het voorjaar voert de provincie met iedere gemeente in de regio een individueel gesprek van een uur om de aanpak te bespreken en te inventariseren wat de gemeentelijke opgaven en wensen zijn. Ook komt dan ter sprake hoe we het Regionaal Uitvoeringsprogramma en het gemeentelijke verkeersveiligheidsbeleid goed op elkaar kunnen laten aansluiten.

Ambtelijke afstemming II (najaar 2021)

Einddoel: Concept-UvP gereed, inclusief doelstellingen

- Reguliere regionale sessie september: verkennen doelstellingen, uitvoeringsafspraken en financieringsafspraken.
- Extra werksessie oktober: vastleggen doelstellingen, subsidiabele maatregelen

6. Rollen en verantwoordelijkheden richting vaststelling UvP

Provincie Noord-Holland:

- Ontwikkelen, beschikbaar stellen en actualiseren risico-indicatoren (Movimaps)
- Procesmatige begeleiding richting vaststelling regionaal UvP
- Zorgen dat de provinciale subsidieregelingen goed aan gaan sluiten bij de UvP's
- Belangenbehartiging richting Rijk (i.r.t. 2e tranche Investeringsimpuls SPV) en informatieverstrekking aan de regionale partijen over landelijke ontwikkelingen.
- Proactief input leveren voor eigen aandeel (als regisseur en wegbeheerder) in de uitvoering van het Regionaal UvP.
- Zorgdragen voor bestuurlijk draagvlak en (eind 2021) bestuurlijke vaststelling door Provinciale Staten

Gemeenten:

- Input leveren vanuit gemeente op de inhoudelijke ontwikkeling van het Regionaal UvP (is de invulling van het Regionaal UvP in grote lijnen overeenstemming met gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid en de eigen mogelijkheden/bevoegdheden? Biedt het een voldoende effectief handelingsperspectief voor het oplossen van de meest pregnante verkeersveiligheidsrisico's in de gemeente? Kan de invulling van het Regionaal UvP rekenen op bestuurlijk draagvlak?)
- Zorgdragen voor bestuurlijk draagvlak en (eind 2021) bestuurlijke vaststelling en samenwerking binnen de eigen gemeente.
- Proactief input leveren voor eigen aandeel (als wegbeheerder en vanuit andere gemeentelijke verantwoordelijkheden) in de uitvoering van het Regionaal UvP.

Maatschappelijke partijen:

- Input leveren vanuit organisatie op de inhoudelijke ontwikkeling van het Regionaal UvP (is de invulling van het Regionaal UvP in grote lijnen in overeenstemming met de eigen missie en mogelijkheden van de organisatie?)
- Vanuit eigen bevoegdheden/werkgebied proactief input leveren voor eigen aandeel in de uitvoering van het Regionaal UvP.
- Zorgdragen voor bestuurlijk draagvlak en (eind 2021) bestuurlijke vaststelling en samenwerking binnen de eigen organisatie.

7. Meer Informatie

Investeringsimpuls SPV:

[Investeringsimpuls SPV : Investeringsimpuls SPV](#)

Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030):

[Het strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 Veilig van deur tot deur | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)

Factsheet Kennisnetwerk SPV: Stappenplan Uitvoeringsprogramma's:

[Stappenplan uitvoeringsprogramma - Kennisnetwerk verkeersveiligheid \(kennisnetwerkspv.nl\)](#)

Factsheet Kennisnetwerk SPV: Risico-indicatoren:

[Factsheet Risico-indicatoren - Kennisnetwerk verkeersveiligheid \(kennisnetwerkspv.nl\)](#)

Rapport SWOV: Prestatie-indicatoren verkeersveiligheid:

[Gepubliceerd: Rapport Prestatie-indicatoren voor verkeersveiligheid \(SPI's\) | SWOV](#)

Menukaart maatregelen Investeringsimpuls SPV:

[Welke maatregelen komen in aanmerking? - Kennisnetwerk verkeersveiligheid \(kennisnetwerkspv.nl\)](#)

Movimaps (Hastig):

[Noord-Holland risicokompas \(kijkopkaart.nl\)](#)

Pagina verkeersveiligheid op Noord-Holland.nl:

[Verkeersveiligheid - Provincie Noord-Holland \(noord-holland.nl\)](#)

Bijlage 1

Mogelijke risico-indicatoren per SPV-thema

De belangrijkste bestaande en wetenschappelijk gefundeerde risico-indicatoren (of: *safety performance indicators*, SPI's) liggen op het terrein van:

- Veilige wegen
- Veilige snelheden
- Veilige voertuigen
- Veilige verkeersdeelnemers
- Hoogwaardige traumazorg

De bestaande risico-indicatoren die onder deze vijf categorieën vallen kunnen worden ingezet binnen diverse risicothema's. Hieronder zijn de diverse bestaande risico-indicatoren uit de SWOV-publicatie [Prestatie-indicatoren voor verkeersveiligheid \(SPI's\)](#) gegroepeerd naar de vijf risicothema's die in de regio's in Noord-Holland zijn aangemerkt als prioritair:

Risicothema 1: Veilige infra

Proactief Meten van Verkeersveiligheid (ProMeV):

- Kernenmethode (voor de beoordeling van de functionaliteit van het wegennetwerk):
- Aandeel verkeer over ideale verbindingen tussen kernen.
- Routetoets (om te beoordelen of de kortste route ook de veiligste is): aandeel verkeer dat over de veiligste route rijdt.
- Duurzaam Veilig-gehaltemeter (DV-meter): aandeel verkeer over wegvakken die voor minimaal 90% aan alle DV-kenmerken voldoen.
- Veilige snelheden, geloofwaardige snelheidslimieten (VSGS): aandeel verkeer over wegvakken met een veilige snelheid (= inrichtingskenmerken zijn veilig afgestemd op de snelheidslimiet);
- Aandeel verkeer over wegvakken waar de veilige limiet ook geloofwaardig is.
- ProMeV Light [51]: aandeel verkeer op 100m-wegvakken waarvan alle kenmerken 'voldoende' scoren.

Road Protection Score (RPS):

- Aandeel verkeer op wegen met ten minste drie sterren.

Indicatoren Veilige Infrastructuur Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH):

- Aandeel fietsinfrastructuur dat passend is bij de categorisering van de weg
- Aandeel rotondes binnen de bebouwde kom waar fietsers voorrang hebben
- Aandeel drukke fietspaden (te druk = te veel fietsers voor de beschikbare capaciteit op kruispunten of wegvakken)
- Aandeel fietsinfrastructuur dat veilig ingericht is.
- Aandeel 30 en 50 km/uur wegen dat is ingericht conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig. Hierbij streven we naar een realistisch maar ideaal wegbeeld;
- Aandeel weglengte met een snelheidslimiet van 30 en 50 km/uur waar 85% van de weggebruikers de maximumsnelheid of de verbalisatiesnelheid (37 en 57 km/uur) niet overtreedt;
- Aandeel (basis)scholen dat is voorzien van een schoolzone en gelegen in of aan een 30 km/uur (of 15 km/uur) zone.

Indicatoren Veilige Infrastructuur Provincie Utrecht:

- Aandeel drukke heterogene fietspaden
- Aandeel onveilige inrichting van fietspaden
- Aandeel ongeloofwaardige 30km/u-wegen
- Aandeel onvoldoende fietsvoorzieningen aan 50km/u-wegen

- Aandeel snelheidsverschillen op 60km/u-wegen
- Aandeel onveilige bermen aan 60 en 80km/u-wegen

Risicothema 2: Heterogeniteit in het verkeer

Veilige infrastructuur en snelheid sluiten volgens het SWOV-rapport het beste aan bij dit risicothema. Daarnaast kan de indicator voor veilige voertuigen relevant zijn.

SWOV-aanbevelingen voor Heterogeniteit:

- Het aandeel gemotoriseerd verkeer dat niet harder rijdt dan de snelheidslimiet (per wegtype)
- het aandeel nieuwe voertuigen met de hoogste Euro NCAP-scores.
- het aandeel voertuigen met specifieke veiligheidsvoorzieningen.

PNH (eerste schetsen):

- Aandeel vrachtverkeer en landbouwvoertuigen binnen bebouwde kom
- Aandeel vrijliggende fietspaden
- Aanwezigheid veilige route voor grote voertuigen om woonkernen heen

Risicothema 4 en 5: Kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers

Uit het SWOV-rapport: Alle indicatoren die de revue zijn gepasseerd, zijn relevant voor kwetsbare verkeersdeelnemers, in het bijzonder veilige infrastructuur, veilige snelheden, veilige voertuigen en gebruik van beveiligingsmiddelen. Ook voor dit thema zijn alle indicatoren relevant, zeker omdat onervaren verkeersdeelnemers nog meer risico lopen.

Indicatoren gedragsbeïnvloeding Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH):

- Aandeel jongeren dat deelneemt aan interventies gericht op vaardigheid en verkeersveilig gedrag.
- Aandeel basisscholen dat meedoet aan SCHOOL op SEEF;
- Aandeel middelbare scholen dat meedoet met aan programma Totally Traffic;
- Aandeel basisscholen dat aan de schoolbrengweek meedoet.
- Aantal bestuurders dat deelneemt aan interventies gericht op vaardigheid en verkeersveilig gedrag.

PNH (eerste schetsen):

- Aantal senioren dat deelneemt aan interventies gericht op fietsvaardigheid en verkeersveilig gedrag (Doortrappen).
- Bereik campagne stimuleren fietsverlichting.

Risicothema 8: Afleiding in het verkeer

Onder dit thema worden risico's verstaan die zorgen voor niet-alerte weggebruikers. Naast afleiding (aandacht) valt hier dus ook vermoeidheid onder en voor beide onderwerpen zijn indicatoren voorgesteld in het SWOV-rapport.

SWOV-aanbevelingen voor Afleiding:

- Het aandeel bestuurders of berijders dat geen telefoon gebruikt tijdens het rijden [zie bijvoorbeeld 27];
- Het aandeel bestuurders dat aangeeft in het afgelopen jaar tijdens geen enkele rit in slaap dreigde te vallen [25].

PNH (eerste schetsen):

- Indicator over bereik van campagnes gericht op ontmoedigen gebruik smartfuncties in het verkeer.
- Aantal/aandeel verkeersboetes voor gebruik smartfuncties onderweg