



# Evaluatie Tijdelijke subsidieregeling Kennisnetwerk SPV (2020-2024)

## Rapport

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rotterdam, maart 2024

# Evaluatie Tijdelijke subsidieregeling Kennisnetwerk SPV (2020-2024)

Rapport

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rotterdam, maart 2024

**Auteur:**

Bescherming persoonlijke levenssfeer



Project: MEU/NZ 1004931rap

## Inhoudsopgave

<b>Voorwoord</b> .....	<b>4</b>
<b>Afkortingenlijst</b> .....	<b>5</b>
<b>Samenvatting</b> .....	<b>6</b>
<b>1 Achtergrond en doelstelling onderzoek</b> .....	<b>10</b>
1.1 Achtergrond .....	10
1.2 Doel van de evaluatie en vraagstelling .....	10
1.3 Reikwijdte en afbakening .....	11
1.4 Onderzoeksmethoden .....	11
1.5 Leeswijzer .....	14
<b>2 De tijdelijke subsidieregeling Kennisnetwerk SPV</b> .....	<b>15</b>
2.1 Het Kennisnetwerk binnen het beleid van het ministerie IenW .....	15
2.2 Doel van de tijdelijke subsidieregeling Kennisnetwerk SPV .....	16
2.3 De tijdelijke subsidieregeling Kennisnetwerk SPV op hoofdlijnen .....	17
2.4 De betrokken partijen .....	19
2.5 Verstrekte subsidies over de jaren heen .....	19
<b>3 Proces en samenwerking in de praktijk</b> .....	<b>22</b>
3.1 Subsidie aanvragen en verantwoorden .....	22
3.2 Samenwerking .....	23
3.3 Conclusies .....	24
<b>4 Effectiviteit van het Kennisnetwerk</b> .....	<b>26</b>
4.1 Inleiding .....	26
4.2 Organisatie en overleggen .....	26
4.3 Communicatie .....	27
4.4 Individuele begeleiding en groepsbijeenkomsten .....	30
4.5 Standaardisering van risico-indicatoren .....	32
4.6 Kennisverspreiding .....	35
4.7 Toepassingsbevordering .....	37
4.8 Meedenken over investeringsimpuls .....	38
4.9 Conclusies .....	40
<b>5 Platform Veilig Fietsen</b> .....	<b>42</b>
5.1 Inleiding .....	42
5.2 Doel Platform Veilig Fietsen .....	42
5.3 Proces subsidieaanvraag .....	42
5.4 Samenwerking .....	43
5.5 Activiteiten .....	43
5.6 Conclusies .....	46
<b>6 Conclusies en aanbevelingen</b> .....	<b>47</b>
6.1 Conclusies .....	47
6.2 Aanbevelingen .....	48

## Voorwoord

De tijdelijke subsidieregeling Kennisnetwerk SPV loopt na een periode van vier jaar, op 31 december 2024 af. Conform artikel 16 van de regeling dient de regeling uiterlijk 1 januari 2025 geëvalueerd te zijn. Het ministerie IenW heeft Ecorys gevraagd een evaluatie van de subsidieregeling uit te voeren, ten behoeve van de besluitvorming over een eventueel vervolg en de invulling daarvan.

Voor de uitvoering van deze evaluatie is gekeken hoe de activiteiten die het Kennisnetwerk SPV uitvoert, zich verhouden ten opzichte van de afspraken en doelstellingen die gemaakt zijn in de tijdelijke subsidieregeling Kennisnetwerk SPV. Om dit in beeld te brengen hebben we verschillende documenten bekeken, maar ook vooral gesprekken gevoerd. Er hebben gesprekken plaatsgevonden met CROW en SWOV (als partners binnen het Kennisnetwerk SPV), met betrokkenen binnen het ministerie IenW, met medeoverheden en met tal van andere partijen.

De resultaten van de evaluatie laten zien dat het Kennisnetwerk SPV de afgelopen periode een waardevolle bijdrage heeft geleverd aan het ontwikkelen en verspreiden van kennis en kunde over het risicogestuurd werken. Tegelijkertijd laat de evaluatie ook zien dat er nog verbetermogelijkheden zijn. Zo kunnen kennisproducten nog beter aansluiten bij de behoeften van de doelgroep en is het wenselijk dat er betere afspraken gemaakt worden over de rollen en taken van het Kennisnetwerk SPV met het ministerie IenW en de Taskforce Verkeersveiligheidsdata. Het doet ons goed te horen dat hierin reeds de eerste stappen zijn gezet naar aanleiding van de eerste uitkomsten van deze evaluatie.

Daarnaast zijn er door het Kennisnetwerk SPV nog stappen te maken in het stimuleren van overheden om risicogestuurd te werken. Uitdaging hierbij is echter dat (vooral kleinere) gemeenten weinig capaciteit en geld beschikbaar hebben en daarom behoefte hebben aan praktische ondersteuning. Deze ondersteuning kan op dit moment niet door het Kennisnetwerk geleverd worden en valt ook buiten het huidige activiteitenplan. Het is dan ook de komende tijd een taak voor het ministerie IenW om na te denken of de huidige instrumentenmix voldoet aan de vraag vanuit het veld of dat hier nog aanvullingen en/of aanpassingen op nodig zijn.

Wij willen de opdrachtgever, het Kennisnetwerk SPV en de andere betrokkenen bedanken voor hun input en de gevoerde gesprekken en discussies. De eindverantwoordelijkheid voor de aanpak, resultaten en de inhoud van deze rapportage berust uiteraard bij Ecorys.

Wij wensen u veel leesplezier.

## Afkortingenlijst

CROW	Eigen naam
IenW	Infrastructuur en Waterstaat
IPO	Interprovinciaal Overleg
MRDH	Metropoolregio Rotterdam Den Haag
NDW	Nationaal Dataportaal Wegverkeer
PVF	Platform Veilig Fietsen
RWS	Rijkswaterstaat
RPE	Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek
SPI	Safety Performance Indicators
SPV	Strategisch Plan Verkeersveiligheid
SVOW	Stichting Wetenschappelijke Onderzoek Verkeersveiligheid
TF VV	Taskforce Verkeersveiligheidsdata
VNG	Vereniging Nederlandse Gemeenten
VRA	Vervoerregio Amsterdam
VVN	Veilig Verkeer Nederland

# Samenvatting

## Aanleiding en vraagstelling

Op grond van de Tijdelijke subsidieregeling Kennisnetwerk SPV 2020–2024 verstrekt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (verder: ministerie IenW) subsidie aan het Kennisnetwerk SPV. Dit Kennisnetwerk, een samenwerking tussen SWOV en CROW, zorgt voor het uitvoeren van projecten en producten gericht op (a) het ontwikkelen, borgen en verspreiden van kennis over de risicogestuurde aanpak van verkeersveiligheid op basis van wetenschappelijke kennis en expertise; en/of (b) het stimuleren van overheden tot het werken aan verkeersveiligheid volgens een risicogestuurde aanpak door het effectief delen van kennis, informatie, data en ervaringen daarover, zowel inhoudelijk als procesmatig, om risico's op het gebied van verkeersveiligheid te verkleinen.

De tijdelijke subsidieregeling Kennisnetwerk SPV loopt na een periode van vier jaar af op 31 december 2024. Voordat de minister over een eventueel vervolg kan besluiten, wordt door de wet voorgeschreven dat er een evaluatie uitgevoerd moet worden. De volgende onderzoeksvragen staan daarbij centraal:

*“Hoe doeltreffend en doelmatig is de subsidieregeling Kenniswerk SPV geweest in de periode 2020-2023 en welke aanbevelingen kunnen gedaan worden voor de toekomst, zoals een eventuele verlenging van de regeling en de aandachtspunten daarbij?”*

## Onderzoeksmethode

Om de onderzoeksvragen te beantwoorden, hebben we documenten bestudeerd en 25 interviews gehouden met vertegenwoordigers van organisaties die direct betrokken zijn bij de uitvoering van het Kennisnetwerk SPV en potentiële afnemers van de producten van het Kennisnetwerk SPV. De bevindingen uit de documentanalyse en interviews die opgenomen zijn in deze rapportage zijn teruggelegd in een validatiesessie met SWOV en CROW.

## Resultaten

De belangrijkste resultaten van uit het onderzoek zijn:

- Terugkijkend over de evaluatieperiode functioneerde de subsidieregeling procesmatig op zich goed. Er zijn in de aanvraag, beschikking en verantwoording geen grote punten naar voren gekomen in de evaluatie die aangepast hoeven te worden. Ook de samenwerking tussen de partijen binnen het Kennisnetwerk verloopt goed.
- Het Kennisnetwerk heeft gedurende de evaluatieperiode steeds voldaan aan de afgesproken activiteiten uit de activiteitenplannen. De afgesproken producten en bijeenkomsten zijn uitgevoerd. In de coronaperiode heeft het Kennisnetwerk snel geschakeld. Op outputniveau (en het niveau waarop de subsidieregeling is opgesteld) is het Kennisnetwerk dan ook doeltreffend geweest.
- Ondanks dat veel gemeenten de producten en diensten kennen en de website en bijeenkomsten gewaardeerd worden, wordt ook aangegeven dat de producten vaak nog wel een beetje wetenschappelijk van aard zijn en nog een praktische invulling mist. Het Kennisnetwerk is er dan ook minder goed geslaagd in het behouden van de juiste balans tussen theorie en praktijk in de ontwikkelde producten en bijeenkomsten.

- Door vrijwel alle gemeenten in Nederland is een risicoanalyse is opgesteld. De kennis en kunde van het Kennisnetwerk heeft hier, samen met de inzet van bijvoorbeeld het expertteam<sup>1</sup>, aan bijgedragen. De stap van kennis ontwikkelen en verspreiden door het Kennisnetwerk SPV naar het breed implementeren van risicogestuurd werken door gemeenten moet nog verder worden gemaakt. Het Kennisnetwerk heeft verschillende ondersteunende publicaties opgesteld. Deze bieden, volgens de gesproken personen, een denkrichting maar zijn nog te algemeen geformuleerd om gericht risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid op te baseren.
- Veel decentrale overheden geven dan ook aan dat de vertaalslag naar een gerichte aanpak in de vorm van een uitvoeringsprogramma nog moeizaam van de grond komt. Uitdaging hierbij is dat gemeenten weinig capaciteit en geld beschikbaar hebben en daarom behoefte hebben aan praktische ondersteuning. Deze ondersteuning kan op dit moment niet door het Kennisnetwerk geleverd worden en valt ook buiten het huidige activiteitenplan<sup>2</sup>. Aangegeven wordt dat hiervoor regelmatig nog externe expertise ingehuurd moet worden door gemeenten. De expertteams worden hierin genoemd als goed instrument tijdens het opstellen van de risicoanalyses dat in de implementatie gemist gaat worden.
- Door diverse belanghebbenden is aangegeven dat het Kennisnetwerk ook meer als 'kennismakelaar' kan fungeren. Een dergelijke rol gaat verder dan alleen het ontwikkelen van kennis. Het gaat hierbij veel meer om het bij elkaar brengen van partijen, het identificeren van knelpunten in het risicogestuurd werken en een grotere focus op het ondersteunen van wegbeheerders in de praktische uitvoering (binnen de mogelijkheden die daarvoor zijn).
- Er is met een vliegende start met het Kennisnetwerk begonnen. De taakomschrijving van het Kennisnetwerk, de (specifieke) doelstellingen en waar de verantwoordelijkheid start en eindigt is vooraf niet omschreven in de regeling of in andere documenten. In de evaluatieperiode hebben we gezien dat er op sommige onderdelen een verschil in verwachting is ontstaan tussen wat het Kennisnetwerk leverde, en wat de verwachting van de stakeholders was.
- Door het ontbreken van heldere afspraken aan de voorkant tussen het Kennisnetwerk en de Taskforce Verkeersveiligheidsdata ontstond een verschil in inzicht tijdens de uitvoering. Er wordt door de Taskforce Verkeersveiligheidsdata aangegeven dat bij het definiëren van de risico-indicatoren door het Kennisnetwerk beter rekening gehouden had kunnen worden met de beschikbaarheid en betaalbaarheid van data (verzameld door de Taskforce Verkeersveiligheidsdata) en de praktische toepassing ervan. Vanuit het Kennisnetwerk wordt aangegeven dat er bewust gekozen is voor een hoge ambitie bij de definitie van de risico-indicatoren om verkeersveiligheidsbeleid op te baseren. Ondanks dat er door beide partijen vanuit goede bedoelingen gehandeld werd, ontstond mede hierdoor een vertraging in de verzameling van de data voor de landelijke monitor risico-indicatoren verkeersveiligheid. Deze monitor is ontwikkeld door het Kennisnetwerk SPV en bedoeld om beleidsinformatie te bieden aan (mede)overheden voor het proactief uitvoeren van verkeersveiligheidsbeleid op basis van de risicogestuurde aanpak.

---

<sup>1</sup> Het doel van het expertteam is om met gemeenten in contact te komen, hen bekend te maken met de risicogestuurde aanpak verkeersveiligheid (SPV2030) en hulp te bieden bij het opstellen van risicoanalyses.

<sup>2</sup> Het Kennisnetwerk SPV beantwoordt wel vragen van gemeenten, maar heeft naar eigen zeggen niet de capaciteit en kunde om gemeenten actief te begeleiden bij de uitvoering van een risicoanalyse of het opstellen van een uitvoeringsprogramma.

- De ontwikkeling van deze landelijke monitor wordt gewaardeerd door de wegbeheerders die wij gesproken hebben, maar het uitblijven van een compleet functionerende monitor belemmert het risicogestuurd werken en zorgt ervoor dat partijen op zoek gaan naar (eigen) alternatieven.
- Binnen de subsidieregeling worden in het activiteitenplan van het Kennisnetwerk ook de activiteiten van het Platform Veilig Fietsen (PVF) meegenomen om praktische en administratieve redenen. Ondanks dat er een relatie ligt met het Kennisnetwerk en het PVF wordt deze aansluiting in de praktijk volgens geïnterviewden nauwelijks gezocht, waardoor kansen voor samenwerking niet optimaal worden benut. Ook zijn er geen doelstellingen benoemd voor het PVF binnen de subsidieregeling. Daarnaast is de huidige schaal van het PVF te klein om een breed publiek te bereiken en kan het beter (volledig) geïntegreerd worden in bestaande gremia/platforms met een groter bereik.

### Conclusies

Op basis van de analyses zijn de belangrijkste conclusies uit het onderzoek:

- Terugkijkend kan gesteld worden dat het Kennisnetwerk SPV over het algemeen doeltreffend is geweest in het behalen van de output. Dit is ook het niveau waarop de subsidieregeling is opgesteld. De beloofde producten en diensten op basis van het activiteitenplan zijn geleverd en er is snel geschakeld in de coronaperiode. Er is veel kennis ontwikkeld, geborgd en verspreid over de risicogestuurde aanpak van verkeersveiligheid op basis van wetenschappelijke kennis en expertise. Het Kennisnetwerk had nog doeltreffender kunnen zijn wanneer de producten (nog) beter hadden aangesloten op de praktijk en als er (nog) meer bekendheid voor diensten en producten was geweest.
- Door het ontbreken van doelstellingen (en afspraken) op het gebied van de doorwerking van kennis richting de gedragsverandering bij overheden is het lastig om uitspraken te doen over de doeltreffendheid op het gebied van impact. Het stimuleren van overheden om risicogestuurd te werken, middels het delen van kennis, informatie, data en ervaringen, kent overigens überhaupt zijn beperkingen. Zeker bij kleinere gemeenten vormen een gebrek aan capaciteit en financiële middelen een belangrijke belemmering om de daadwerkelijke omslag te maken naar het risicogestuurd werken. Kortom, het is niet alleen de kennis die gedeeld moet worden, maar er is ook behoefte aan kunde. Dit valt op dit moment niet binnen het activiteitenplan van het Kennisnetwerk SPV. Het is dan ook de komende tijd een taak voor het ministerie IenW om na te denken of de huidige instrumentenmix voldoet aan de vraag vanuit het veld of dat hier nog aanvullingen en/of aanpassingen op nodig zijn.
- Het bepalen van de doelmatigheid van het Kennisnetwerk is niet eenvoudig. Hierbij speelt namelijk dat het bepalen van de doeltreffendheid op het gebied van de impact lastig is. De doorwerking richting de doelmatigheid is hiermee nog lastiger. Er kan wel gesteld worden dat de activiteiten over het algemeen zijn uitgevoerd binnen de begroting, ondanks ziekte en een coronaperiode. Er zijn ook suggesties gedaan om de doelmatigheid te vergroten. Zo kan gedacht worden aan het beperken van aanwezigheid van het Kennisnetwerk bij de overleggen van de Kern- en Stuurgroep en bestaat er behoefte aan eenduidigheid en feedback over de rol van het Kennisnetwerk bij deze overleggen. Meerwaarde wordt door betrokkenen gehecht aan de aanwezigheid van het Kennisnetwerk in het veld en de rol die het daarbij kan bekleden als oren en ogen van het ministerie IenW en de Kerngroep SPV.



## Aanbevelingen

Dit rapport sluit af met aanbevelingen voor een eventuele voortzetting van de subsidieregeling Kennisnetwerk SPV. Hieronder zijn de aanbevelingen kort opgesomd. De volledige aanbeveling en toelichting is in hoofdstuk 6 opgenomen.

### Aanbevelingen aan het ministerie IenW

1. Het Kennisnetwerk SPV kan ook in de uitvoeringsfase een blijvende rol spelen;
2. Besef dat doorwerking van kennis bij decentrale overheden gebonden zit aan randvoorwaarden;
3. Bespreek bij een voortzetting van het Kennisnetwerk de verwachtingen die betrokken partijen hebben ten aanzien van de rol en de taken van het Kennisnetwerk voor de komende jaren en leg deze samen met het Kennisnetwerk vast;
4. Wijzig bij een eventuele voortzetting de regeling niet ingrijpend;
5. Haal de bijdrage aan het Platform Veilig Fietsen uit de activiteiten vallend onder deze regeling;
6. Zet de ontwikkeling van het SPI-dashboard Verkeersveiligheidsdata meer voort in lijn met de behoeften van gebruikers

### Aanbevelingen aan het Kennisnetwerk SPV

1. Werk wordt goed gewaardeerd, ga daarmee door;
2. Inhoud van kennisproducten en hulpmiddelen kunnen nog beter worden afgestemd op de behoeften van de doelgroep;
3. Vergroot de zichtbaarheid van het kennisnetwerk en doe aan verwachtingsmanagement;
4. Leg vast waar je van bent en waarvan niet (zie link bij ministerie)

# 1 Achtergrond en doelstelling onderzoek

## 1.1 Achtergrond

Het Rijk, de provincies, gemeenten en vervoerregio's hebben gezamenlijk met maatschappelijke partijen een nieuwe aanpak bedacht en beschreven om de verkeersveiligheid structureel te verbeteren: het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (verder: SPV). In het SPV is risicogestuurd-beleid het uitgangspunt van de gezamenlijke aanpak. Door risico's systematisch in kaart te brengen en zoveel mogelijk te verminderen kunnen ongevallen worden voorkomen. Dit vergt een aanpak waarbij lokaal, regionaal en landelijk verkeersveiligheidsrisico's worden geïnventariseerd en op basis daarvan maatregelen worden genomen. In het startakkoord SPV 2030 van 14 februari 2019 is afgesproken dat er een landelijk kenniscentrum komt ter bevordering van de risicogestuurde aanpak.

Het Kennisnetwerk SPV ondersteunt medeoverheden bij de risicogestuurde aanpak van verkeersveiligheid. Het Kennisnetwerk SPV is een samenwerking van SWOV en CROW. Op grond van de Tijdelijke subsidieregeling Kennisnetwerk SPV 2020–2024 verstrekt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (verder: ministerie IenW) op aanvraag subsidie voor het uitvoeren van projecten en producten, opgenomen in het jaarlijkse activiteitenplan van het Kennisnetwerk SPV. De activiteiten moeten gericht zijn op:

- het ontwikkelen, borgen en verspreiden van kennis over de risicogestuurde aanpak van verkeersveiligheid op basis van wetenschappelijke kennis en expertise;
- het stimuleren van overheden tot het werken aan verkeersveiligheid volgens een risicogestuurde aanpak door het effectief delen van kennis, informatie, data en ervaringen daarover, zowel inhoudelijk als procesmatig, om risico's op het gebied van verkeersveiligheid te verkleinen.

## 1.2 Doel van de evaluatie en vraagstelling

De tijdelijke subsidieregeling Kennisnetwerk SPV loopt na een periode van vier jaar, op 31 december 2024 af. Conform artikel 16 van de regeling dient de regeling uiterlijk 1 januari 2025 geëvalueerd te zijn, ten behoeve van de besluitvorming over een eventueel vervolg van de regeling en de invulling daarvan. De volgende onderzoeksvraag staat centraal:

*“Hoe doeltreffend en doelmatig is de subsidieregeling Kenniswerk SPV geweest in de periode 2020-2023 en welke aanbevelingen kunnen gedaan worden voor de toekomst, zoals een eventuele verlenging van de regeling en de aandachtspunten daarbij?”*

### 1.3 Reikwijdte en afbakening

Artikel 16 van de regeling vraagt om inzicht in de doeltreffendheid en de effecten van de subsidieregeling. In de Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek (RPE 2022) van het Rijk worden aanvullende eisen gesteld aan evaluaties van subsidieregelingen. Zo dienen bij subsidieregelingen met een budget tussen de € 500.000 en € 10 miljoen de kwaliteitseisen uit artikel 3 van de RPE te worden toegepast. Tevens dient bij regelingen met een budget van meer dan € 500.000 inzicht verschaft te worden in de doelmatigheid. Ecorys past standaard bij de uitvoering van evaluaties de RPE en daarin opgenomen kwaliteitseisen toe.

De opdracht richt zich uitsluitend op de doeltreffendheid en de doelmatigheid van de door het ministerie IenW gesubsidieerde activiteiten binnen de subsidieregeling Kennisnetwerk SPV 2020-2024. Dit betekent concreet dat er binnen deze evaluatie gekeken is naar de activiteiten verricht door het Kennisnetwerk SPV in de jaren 2020 tot en met 2023.

Onder de subsidieregeling Kennisnetwerk SPV vallen ook de activiteiten uitgevoerd door CROW in het kader van het Platform Veilig Fietsen (PVF). SWOV draagt, in tegenstelling tot het Kennisnetwerk SPV, geen enkele verantwoordelijkheid voor de uitvoering en financiering van de activiteiten van het PVF. Aangezien het PVF wel onderdeel uitmaakt van de subsidieregeling wordt deze ook meegenomen in de evaluatie. Hierbij nemen wij alleen de activiteiten van het PVF mee in de evaluatie die gefinancierd worden vanuit de subsidieregeling Kennisnetwerk SPV. De resultaten van deze analyse zijn in hoofdstuk 5 opgenomen.

### 1.4 Onderzoeksmethoden

We hebben een deskstudie en interviews uitgevoerd om bovengenoemde vragen te beantwoorden.

#### Deskstudie

De deskstudie is gebruikt om een beeld te krijgen van de tijdelijke subsidieregeling Kennisnetwerk SPV en de voorwaarden die hieraan worden gesteld. Daarnaast is de deskstudie gebruikt om de bredere beleidscontext te schetsen waarin de tijdelijke subsidieregeling wordt uitgevoerd. Hiervoor zijn diverse bronnen gebruikt:

- de tijdelijke subsidieregeling Kennisnetwerk SPV 2020-2024;
- de subsidieaanvragen, activiteitenplannen, wijzigingsbeschikkingen, subsidiebeschikkingen en verantwoordingsstukken van het Kennisnetwerk SPV over de periode 2019-2024;
- de verslagen van reguliere overleggen tussen het Kennisnetwerk SPV en het ministerie over de periode 2022/2023;
- het Startakkoord Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030;
- het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030;
- kamerstukken, waaronder *'Motie van het lid Geurts over een halvering van het aantal verkeersslachtoffers in 2030'*.
- diverse producten van de website van het Kennisnetwerk, zoals de infographic Verkeersveiligheid Statenleden en de infographic verkeersveiligheid Wethouders;
- diverse toegestuurde stukken van het Kennisnetwerk SPV zoals de stakeholderanalyse en de notitie leerlijn Kennisnetwerk SPV;

- het rapport Verkeersveiligheid bij gemeenten, uitgevoerd door de VNG (2022).

### Interviews

Om inzicht te krijgen in de werking van de tijdelijke subsidieregeling hebben we gesproken met mensen die nauw betrokken zijn bij de uitvoering van het Kennisnetwerk SPV en de afnemers van producten. In oktober en november 2023 hebben we 25 medewerkers van verschillende organisaties gesproken:

- ministerie IenW;
- SWOV en CROW;
- verschillende gemeenten;
- verschillende provincies;
- vervoerregio's MRDH en VRA;
- IPO;
- VNG;
- Antea;
- Fietsersbond;
- VVN;
- Rijkswaterstaat.

Tijdens de semigestructureerde (digitale) interviews is gesproken over ervaringen met het aanvragen van de tijdelijke subsidieregeling en het uitvoeren van het Kennisnetwerk SPV, waarbij ook dieper is ingegaan op ervaren knelpunten en mogelijke verbeterpunten.

Daarnaast was de impact van het Kennisnetwerk SPV en subsidieregeling onderwerp van gesprek. Van de gesprekken zijn door de onderzoekers verslagen gemaakt voor intern gebruik.

### Waarborgen onafhankelijkheid

De onafhankelijkheid in dit onderzoek wordt op diverse wijzen gewaarborgd. Allereerst is de opdracht door de opdrachtgever aan een onafhankelijk onderzoeksbureau, zijnde Ecorys gegund. Daarnaast heeft de opdrachtgever gezorgd voor een begeleidingsgroep voor dit onderzoek bestaande uit medewerkers van verschillende afdelingen van het Ministerie IenW. Zij waarborgden de kwaliteit van de gebruikte methoden en het resultaat van het onderzoek.

Tijdens het onderzoek zelf hebben de onderzoekers de onafhankelijkheid geborgd door zowel het Ministerie IenW, als SWOV/CROW enkel te laten reageren op feitelijke onjuistheden in het rapport. De analyses, conclusies en aanbevelingen zijn onafhankelijk opgesteld door Ecorys.

### Hardheid van de te geven conclusies

Uitgevoerde evaluaties, zoals voorliggende over de tijdelijke subsidieregeling Kennisnetwerk SPV, vormen de basis voor een beleidsdoorlichting. In een beleidsdoorlichting wordt het voor een bepaald begrotingsartikel gekeken naar de doeltreffendheid en doelmatigheid op basis van bestaand evaluatiemateriaal. Dit achterliggende evaluatiemateriaal wordt in beleidsdoorlichtingen regelmatig gescoord op de zogenaamde 'effectladder'. Dit instrument geeft inzicht in de hardheid van de gegeven conclusies in de evaluaties. De effectladder kent een kwalificatie toe aan de kwaliteit van de evaluatie op basis van de eigenschappen van de gebruikte onderzoeksmethode. De hoogste kwalificatie of trede betreft causaal onderzoek uitgevoerd met (pseudo-)experimentele methoden zoals aanbevolen door de commissie-Theeuwes (2012) in het rapport *Durf te meten*. De laagste trede wordt gehaald met beschrijvend onderzoek naar het doel en het bereik van de te evalueren regeling.<sup>3</sup> Onderstaande tabel geeft inzicht in de treden van de effectladder.

Tabel 1.1 Treden van de effectladder

Niveau	Naam	Soorten onderzoek
5	Bewezen (in)effectief	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Randomized Control Trials (RCTs);</li> <li>• natuurlijke experimenten;</li> <li>• state-of-the-art econometrie<sup>a</sup>;</li> </ul>
4	Zeer waarschijnlijk (in)effectief	Triangulatie: combinatie van beleidstheorie, empirisch onderzoek en alternatieve verklaringen.
3	Waarschijnlijk (in)effectief	<ul style="list-style-type: none"> <li>• onderzoek van niveau 4 in soortgelijke situaties, bij voorkeur meta-analyses;</li> <li>• tijdsreeksanalyse zonder paneldata;</li> <li>• cross-sectie analyse;</li> <li>• aantonen doelrealisatie, gedragsveranderingen of trends.</li> </ul>
2	Potentieel (in)effectief	<ul style="list-style-type: none"> <li>• expert judgement<sup>b</sup>;</li> <li>• beleidstheorie opstellen;</li> <li>• theoretische modellen;</li> <li>• theoretische analyses;</li> <li>• kwalitatieve uitspraken.</li> </ul>
1	Mogelijk (in)effectief	beschrijving doel, doelgroep en interventie

Deze evaluatie wordt gebaseerd op meerdere dataverzamelmethode: analyse van de beleidstheorie, analyse van kwantitatieve data, analyse van secundaire bronnen, aangevuld met interviews met betrokkenen. Op deze wijze kan informatie voor niveau 3 verzameld worden. Hiermee kan worden vastgesteld of de tijdelijke subsidieregeling Kennisnetwerk SPV waarschijnlijk (in)effectief (oftewel doeltreffend) is.

3 Beleidsonderzoekonline.nl. Beschikbaar op: [https://www.beleidsonderzoekonline.nl/tijdschrift/bs0/2019/7/BO\\_2213-3550\\_2019\\_000\\_007\\_001](https://www.beleidsonderzoekonline.nl/tijdschrift/bs0/2019/7/BO_2213-3550_2019_000_007_001)

## 1.5 Leeswijzer

Dit rapport kent de volgende opbouw:

- In [hoofdstuk 2](#) wordt de tijdelijke subsidieregeling Kennisnetwerk SPV gepresenteerd. Er wordt ingegaan op het doel van de regeling, en de procedures op hoofdlijnen. Ook wordt er beschreven welke partijen er betrokken zijn.
- [Hoofdstuk 3](#) gaat vervolgens in op het proces en de samenwerking in de praktijk. Het gaat hierbij zowel om de procedures voor de aanvraag en de verantwoording, als om de samenwerking binnen het Kennisnetwerk SPV en daarbuiten.
- [Hoofdstuk 4](#) gaat in op de behaalde effectiviteit van het Kennisnetwerk. Er wordt ingegaan op de uitgevoerde activiteiten, welke resultaten er behaald zijn en hoe de doorwerking naar de veronderstelde impact is.
- [Hoofdstuk 5](#) gaat in op de resultaten voor het onderdeel Platform Veilig Fietsen.
- In [hoofdstuk 6](#) worden de conclusies en de aanbevelingen gepresenteerd.

## 2 De tijdelijke subsidieregeling Kennisnetwerk SPV

In dit hoofdstuk wordt de context behandeld van de tijdelijke subsidieregeling Kennisnetwerk SPV binnen het instrumentarium van het ministerie IenW (paragraaf 2.1). Vervolgens wordt de Tijdelijke subsidieregeling Kennisnetwerk SPV op hoofdlijnen beschreven (paragraaf 2.2), wordt ingegaan op het doel van de subsidieregeling (paragraaf 2.3) en welke partijen bij de regeling betrokken zijn en wat hun rollen zijn (paragraaf 2.4). Tot slot presenteren we de verstrekte subsidiebedragen (paragraaf 2.5).

### 2.1 Het Kennisnetwerk binnen het beleid van het ministerie IenW

In 2018 is door het ministerie IenW, het ministerie JenV, het Interprovinciaal overleg (IPO), de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), de Vervoerregio Amsterdam (VRA) en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (hierna SPV) opgesteld. Het SPV bevat een gezamenlijke strategische visie van bovengenoemde partijen op het gebied van verkeersveiligheidsbeleid. Het idee is om van een reactieve inzet op verkeersveiligheid na incidenten te komen tot een proactieve aanpak om verkeersslachtoffers te voorkomen. Voor de uitvoering van het SPV is er een Kerngroep (ambtelijk) en een Stuurgroep (bestuurlijk) opgericht.

In het SPV wordt ingezet op vijf kernelementen:

- meer structurele aandacht voor verkeersveiligheid;
- meer verbondenheid en samenwerking tussen overheden en maatschappelijke organisaties;
- risicogestuurd-beleid door analyse van de grootste risico's;
- bevorderen van integraal verkeersveiligheidsbeleid;
- monitoren en bijsturen van de uitvoering in overleg.

Het startakkoord uit 2019 benadrukt de overkoepelende ambitie van alle partners: nul verkeersslachtoffers in 2050. In het SPV zijn een aantal gedeelde ambities geformuleerd die bijdragen aan nul verkeersslachtoffers. Zo wordt per thema een toekomstbeeld geschetst voor 2030 waarin de grootste risico's teruggedrongen zijn. In 2021 werd door de Tweede Kamer de motie-Geurts aangenomen. In deze motie werd de regering verzocht om een tussen-doelstelling te hanteren om in 2030 een halvering van het aantal verkeersslachtoffers te bewerkstelligen.

In het startakkoord staan concrete afspraken, waaronder het oprichten van een landelijk kenniscentrum om praktische kennis, tools en voorbeelden voor medeoverheden op het gebied van verkeersveiligheid te verspreiden.

## 2.2 Doel van de tijdelijke subsidieregeling Kennisnetwerk SPV

### Doel vanuit de subsidieregeling

Met de subsidieregeling Kennisnetwerk SPV, kan op aanvraag per boekjaar gedurende de jaren 2020 tot en met 2024 subsidie worden verstrekt voor het uitvoeren van projecten en producten, opgenomen in het activiteitenplan, in het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030, welke projecten en producten zijn gericht op:<sup>4</sup>

- het ontwikkelen, borgen en verspreiden van kennis over de risicogestuurde aanpak van verkeersveiligheid op basis van wetenschappelijke kennis en expertise;
- het stimuleren van overheden tot het werken aan verkeersveiligheid volgens een risicogestuurde aanpak door het effectief delen van kennis, informatie, data en ervaringen daarover, zowel inhoudelijk als procesmatig, om risico's op het gebied van verkeersveiligheid te verkleinen.

### Beleidsstheorie

In het startakkoord SPV staat opgenomen dat het Rijk (Ministerie IenW) gemeenten, provincies en waterschappen op regionaal niveau ondersteunt bij de implementatie van de afspraken vanuit het SPV. Dit gebeurt op integrale wijze, maar één van de zaken die benoemd wordt in het startakkoord is dat er een landelijk kenniscentrum wordt opgericht. Dit is artikel 6 van het startakkoord:

Er komt een landelijk kenniscentrum. Deze vervult meerjarig de landelijke en structurele ontwikkeling, borging en deling van kennis ten aanzien van de risicogestuurde aanpak en de daarvoor benodigde aanbod in (landelijke) datavoorzieningen. Een logische plaats waar kennis en kennispartijen samenkomen lijkt het CROW-KpVV te zijn. Het Rijk maakt het mogelijk om de (onderzoeks)capaciteit bij het CROW-KpVV en zo nodig ook bij andere bijdragende kennisinstituten uit te breiden.

De beoogde doorwerking staat niet expliciet benoemd in het startakkoord. Ook in de later opgestelde subsidieregeling staat niet benoemd hoe de doorwerking van het 'ontwikkelen, borgen en deling van kennis' bijdraagt aan het bevorderen van de implementatie vanuit het SPV. Het doel van de subsidieregeling is hiermee vooral op output-niveau weergegeven. Vanuit de gehouden gesprekken voor deze evaluatie blijkt echter dat kennis (en kunde) van het risicogestuurd werken noodzakelijk wordt geacht om de omslag naar risicogestuurd werken te maken. Het gaat hierbij zowel om kennis (en kunde) om procesmatig beleid op te baseren (bijv. indicatoren en data), als inhoudelijk praktische kennis (en kunde) om ook daadwerkelijk risicoanalyses uit te voeren en uitvoeringsagenda's op te stellen. In het activiteitenplan wordt steeds vanuit het veld opgehaald waar behoefte aan is op het gebied van kennis. Deze wordt afgestemd met het ministerie IenW (zie ook paragraaf 2.3).

Vanuit het bovenstaande wordt ook duidelijk dat de subsidieregeling zich enkel richt op het onderdeel 'kennis'. Vanuit de gesprekken over de beleidsstheorie werd hier steeds 'kunde' aan toegevoegd. Hieruit blijkt al dat alleen het ontwikkelen, borgen en verspreiden van kennis, informatie, data en ervaringen niet voldoende is. Er zal ook capaciteit en kunde nodig zijn om de daadwerkelijke omslag te genereren. Dit valt buiten de scope van de huidige subsidieregeling.

4 <https://wetten.overheid.nl/BWBR0043398/2020-04-18>



## 2.3 De tijdelijke subsidieregeling Kennisnetwerk SPV op hoofdlijnen

De subsidie wordt vooruitlopend op het jaar waarvoor de subsidie wordt aangevraagd verstrekt. Hiervoor dienen de subsidieaanvragers een concept activiteitenplan in waarna overleg plaatsvindt tussen het ministerie en de subsidieontvangers over de mate waarin voorgenomen activiteiten bijdragen aan het doel (zie paragraaf 2.2)..

### Totstandkoming regeling

Na de afspraak uit het startakkoord om een landelijk kenniscentrum op te richten is een externe partij ingehuurd om te verkennen hoe dit eruit moest komen te zien. Daarbij werd in beeld gebracht welke kennis al aanwezig was. In dat kader werden ook SWOV en CROW uitgenodigd en gevraagd een inhoudelijke bijdrage te doen. Hierna zijn SWOV en CROW gevraagd het Kennisnetwerk te ontwikkelen en in 2019, vooruitlopend op de subsidieregeling, alvast van start te gaan. Om dit mogelijk te maken is gebruik gemaakt van een anticiperende subsidie.

Bij aanvang van het Kennisnetwerk zag het ministerie SWOV en CROW als de meest logische partijen voor een Kennisnetwerk. Andere partijen zijn niet in beeld geweest. Ook SWOV en CROW zagen geen meerwaarde om andere partijen op te nemen in het Kennisnetwerk.

Bij het opstellen van de regeling is in afstemming met het ministerie besloten om de vaststelling van de subsidie in grote lijnen gelijk te trekken met de subsidieregeling SWOV, TeamAlert en Veilig Verkeer Nederland, aangezien deze op elkaar lijken.

Nog voordat het Kennisnetwerk is opgezet is het PVF ontwikkeld. Het PVF is destijds gefinancierd door de Tour de Force en uitgevoerd door CROW. Het ministerie kreeg in deze periode namelijk diverse signalen van gemeenten en provincies dat kennis op het gebied van fietsveiligheid versnipperd was. Het ministerie wilde graag dat het PVF werd doorontwikkeld om hier de kennis te verzamelen en zocht naar een praktische oplossing om subsidie te verstrekken. Het ministerie had met CROW een logische partij om dit platform verder te gaan ontwikkelen. CROW had al veel expertise op het gebied van fietsveiligheid en de juiste contacten met fietsveiligheidsprofessionals bij gemeenten.

Om een goed platform op te zetten was er de wens voor een iets structurelere financiering dan een incidentele bijdrage. Uit praktische overwegingen is daarom besloten om de subsidie van €40.000 onder te brengen bij de Tijdelijke subsidieregeling Kennisnetwerk SPV.

### Aanvraagprocedure

Om aanspraak te maken op financiële middelen uit de subsidieregeling dient er een vaste procedure te worden doorlopen aan de hand van een cyclus, zoals beschreven in de subsidieregeling. Elke aanvraag is daarbij vergezeld van:

- een activiteitenplan met een overzicht van de projecten en producten waarvoor subsidie wordt aangevraagd;
- een begroting met een onderbouwing van het uurtarief, het geraamde aantal uren per product en de geraamde kosten per product;
- een planning van de op te leveren projecten en producten;
- de ingevulde ramingen in een Excel-overzicht.

SWOV en CROW versturen in het najaar, voorafgaand aan het jaar waarvoor subsidie kan worden aangevraagd, een concept van het gezamenlijke activiteitenplan voor het Kennisnetwerk SPV. In dit activiteitenplan worden ook de activiteiten van het PVF opgenomen. Aan de hand van het activiteitenplan worden vervolgens gesprekken gevoerd tussen de subsidieaanvragers en betrokken ambtenaren van het ministerie. Hiermee wordt het activiteitenplan verder geconcretiseerd en worden eventuele onduidelijkheden weggenomen.

### Activiteitenplan

Voor het opstellen van het activiteitenplan baseren SWOV en CROW zich op de behoeften van (potentiële) afnemers, de decentrale overheden. Ook worden maatschappelijke organisaties geraadpleegd en wordt gebruik gemaakt van input uit bestaande overleggen zoals het IPO-Vakberaad en de GNMI-contactgroep Verkeersveiligheid. De behoeften worden vervolgens voorgelegd aan de Kern- en Stuurgroep SPV. Hierbij participeren naast lenW ook VNG, het IPO vervoerregio's, RWS en het ministerie J&V. Bij het bepalen van het activiteitenplan wordt rekening gehouden met programma's die al lopen. Ook het PVF gaat na wat de wensen en behoeften zijn van fietsveiligheidsprofessionals en gaat in overleg met het ministerie lenW.

Het Kennisnetwerk SPV heeft daarnaast periodiek een overleg met het ministerie over de ontwikkeling en het gebruik van de producten (voortvloeiend uit het activiteitenplan).

### Begroting

De begroting wordt opgesteld indien er een akkoord is op het activiteitenplan. Een deel van de begroting staat reeds vast, bijvoorbeeld de kosten voor de website. Voor andere (nieuwe) activiteiten is een eenmalige impuls nodig. Dit wordt elk jaar (opnieuw) begroot. SWOV en CROW schrijven gedurende het jaar tijd op de in het activiteitenplan afgesproken projecten en producten. Halverwege het jaar vindt er een midterm review plaats, daarbij wordt gekeken hoeveel budget er nog is en of dit in lijn is met de begroting. Bij mogelijke overschrijding van budget wordt gekeken voor wie dat impact heeft en wordt dit formeel gemeld aan het ministerie.

### Beoordeling

Binnen 13 weken na de subsidieaanvraag beoordeelt het ministerie lenW de subsidieaanvraag. Daarbij wordt benoemd welke activiteiten worden gesubsidieerd en voor wanneer de activiteiten moeten worden afgerond.

### Verantwoording

Het verantwoordingsproces kent ook een eigen cyclus. SWOV en CROW stellen een activiteitenverslag op waarbij zij aangeven welke projecten en producten zijn gerealiseerd tegen welke kosten. Het PVF levert de verantwoording over de ondernomen activiteiten aan bij CROW. Het activiteitenverslag wordt samen met een financieel verslag, de ingevulde realisaties in Excel en een accountantsverklaring verstuurd aan de Minister. De Minister heeft vervolgens 22 weken de tijd, na ontvangst van de verantwoordingsstukken, om de subsidie vast te stellen.

## 2.4 De betrokken partijen

### 2.4.1 Betrokken partijen subsidieregeling

Het ministerie IenW, SWOV en CROW zijn directbetrokkenen bij de subsidieverstrekking van de tijdelijke subsidieregeling Kennisnetwerk SPV. Hieronder lichten we hun taken en verantwoordelijkheden toe:

#### **Ministerie IenW**

Het ministerie IenW is wettelijk verantwoordelijk voor de uitvoering van de tijdelijke subsidieregeling Kennisnetwerk SPV. De minister stelt de subsidieregeling vast en stelt de middelen voor de uitvoering beschikbaar. Het ministerie IenW controleert, mede met behulp van de controleverklaring van een onafhankelijk accountant, of de verantwoording van de activiteiten klopt en of de activiteiten volgens afspraak zijn uitgevoerd.

#### **Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV)**

SWOV is het nationaal wetenschappelijk instituut voor verkeersveiligheidsonderzoek. SWOV is een organisatie zonder winstoogmerk. SWOV helpt antwoord te vinden op vragen waar beleidsmakers en andere verkeersprofessionals mee te maken kunnen krijgen. Behalve met de rijksoverheid werkt SWOV veel samen met provincies en gemeenten, maar ook met andere organisaties in het publieke domein, evenals met onderzoeks- en verkeersveiligheidsorganisaties in het buitenland.

#### **Stichting CROW**

CROW is een stichting en als kennisinstituut actief op het gebied van infrastructuur en mobiliteit in de fysieke leefomgeving. CROW werkt in veel projecten samen met andere kennisinstellingen, overheden en bedrijfsleven aan een veilige en duurzame fysieke leefomgeving. CROW beheert ook het PVF.

#### **Betrokken partijen Kennisnetwerk SPV**

Naast het ministerie IenW, SWOV en CROW zijn er veel verschillende partijen betrokken bij het vergroten van de verkeersveiligheid in Nederland. Zo heeft het Kennisnetwerk SPV te maken met diverse belangenorganisaties, overheden, vervoerregio's, kennisinstellingen en koepelorganisaties.

## 2.5 Verstrekte subsidies over de jaren heen

SWOV en CROW hebben gedurende de evaluatieperiode ieder jaar subsidie ontvangen. In 2019 was er sprake van een anticiperende subsidie, aangezien de subsidieregeling nog niet was opgesteld. Alleen werkelijke kosten voor de uitvoering van de voorgenomen activiteiten worden gesubsidieerd. De subsidie is een vast bedrag dat niet wordt geïndexeerd.

Een voorschot van 95 procent van het subsidiebedrag wordt in vier termijnen uitbetaald. Het restant wordt uitgekeerd als de activiteiten waarvoor subsidie is verleend, zijn uitgevoerd en als wordt voldaan aan de verplichtingen die aan de subsidie verbonden zijn.

In onderstaande tabellen 2.1 en 2.2 zijn de begrote en verstrekte subsidiebedragen per partij, per jaar in beeld gebracht. Tabel 2.2 laat zien dat er in de jaren 2020 en 2021, mede door de coronapandemie, minder geld is uitgegeven dan begroot. Zo werden fysieke bijeenkomsten vervangen door digitale bijeenkomsten, waardoor kosten lager uitvielen. In deze jaren is gebruik gemaakt van de mogelijkheid om een egaliseringsreserve op te bouwen; de mogelijkheid om 20% van het budget mee te nemen naar volgend jaar. In 2022 is een groot deel van de egaliseringsreserve uitgegeven aan een onderzoek naar het effect van de investeringen uit de 1<sup>ste</sup> tranche van de investeringsimpuls. In 2023 maken SWOV en CROW een flink deel (of alles) van de egaliseringsreserve op.

Tabel 2.1 Begrote subsidiebedragen per partij per jaar

Begrote subsidiebedragen	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Kennisnetwerk SPV deel SWOV	€ 250.000	€ 250.631	€ 250.000	€ 250.000	€ 250.000	€ 250.000
Kennisnetwerk SPV deel CROW	€ 450.000	€ 450.200	€ 450.000	€ 450.000	€ 559.400 <sup>5</sup>	€ 450.002
PVF		€ 40.000	€ 40.000	€ 40.000	€ 40.000	€ 40.006
<b>Totaal</b>	<b>€ 700.000</b>	<b>€ 740.550</b>	<b>€ 740.000</b>	<b>€ 740.000</b>	<b>€ 849.400</b>	<b>€ 740.008</b>

Bron: Verantwoordingsstukken SWOV en CROW 2019, 2020, 2021 en 2022

Tabel 2.2 Verstrekte subsidiebedragen per partij per jaar

Gerealiseerde subsidiebedragen	2019	2020	2021	2022
Kennisnetwerk SPV deel SWOV	€ 256.442	€ 241.555	€ 238.806	€ 239.819
Kennisnetwerk SPV deel CROW	€ 456.506	€ 345.847	€ 398.507	€ 520.301
PVF		€ 40.877	€ 39.940	€ 38.246
<b>Totaal (€)</b>	<b>€ 712.948</b>	<b>€ 628.279</b>	<b>€ 677.253</b>	<b>€ 798.366</b>
<b>Totaal t.o.v. begroot (%)</b>	<b>102%</b>	<b>85%</b>	<b>92%</b>	<b>108%</b>

Bron: Verantwoordingsstukken SWOV en CROW 2019, 2020, 2021 en 2022

In de tabellen 2.3 tot en met 2.6 zijn de begrote en gerealiseerde uitgaven per onderdeel uit het activiteitenprogramma van het Kennisnetwerk SPV weergegeven voor SWOV en CROW (als eindverantwoordelijke) afzonderlijk. Te zien is dat de begrote en gerealiseerde uitgaven niet altijd helemaal in de pas lopen. Uiteraard heeft dit te maken gehad met de coronapandemie. Doordat bijeenkomsten alleen digitaal doorgang konden vinden, hoefden geen uitgaven gemaakt te worden voor zaalhuur en catering.

Er is echter ook sprake geweest van een verschuiving van budget tussen onderdelen. Zo zijn in 2021 door CROW uren van communicatie geschreven op het onderdeel organisatie en overleggen. Hierdoor is er sprake van respectievelijk onderbesteding en overbesteding op deze onderdelen. In 2022 heeft CROW intensief samengewerkt met de Taksforce Verkeersveiligheidsdata ten behoeve van de SPI-monitor. Hierdoor vielen de kosten binnen het onderdeel organisatie en overleggen hoger uit dan begroot. Tevens heeft het Kennisnetwerk in 2022 een eerste Proof-of-Concept van de SPI-monitor laten opstellen door Flowerbed

5 In 2023 is de in de eerdere jaren opgebouwde egaliseringsreserve ingezet, waardoor de begroting van dat jaar hoger uitkwam dan de jaarlijkse subsidie van 450.000 euro.

Engineering. De ontwikkeling van de Proof-of Concept door Flowerbed viel hoger uit dan begroot, waardoor er sprake was van een overbesteding binnen het onderdeel toepassingsbevordering. In hetzelfde jaar heeft SWOV binnen het onderdeel meedenken investeringsimpuls een tweetal onderzoeken uitgevoerd in opdracht van het ministerie IenW.

**Tabel 2.3 Begrote subsidiebedragen SWOV per onderdeel per jaar**

Begrote subsidiebedragen	2020	2021	2022	2023	2024
Risico-indicatoren (standaardisatie)	€ 129.359	€ 154.621	€ 135.608	€ 106.862	€ 152.080
Kennisverspreiding (ondersteunende publicaties)	€ 83.930	€ 95.379	€ 114.392	€ 123.922	€ 97.920
Monitoring	€ 37.342				
Meedenken Investeringsimpuls				€ 19.216	
<b>Totaal (€)</b>	<b>€ 250.631</b>	<b>€ 250.000</b>	<b>€ 250.000</b>	<b>€ 250.000</b>	<b>€ 250.000</b>

**Tabel 2.4 Gerealiseerde uitgaven SWOV per onderdeel per jaar**

Begrote subsidiebedragen	2020	2021	2022
Risico-indicatoren (standaardisatie)	€ 76.024	€ 96.018	€ 122.444
Kennisverspreiding (ondersteunende publicaties)	€ 117.794	€ 142.788	€ 117.375
Monitoring	€ 47.738		
Meedenken Investeringsimpuls			
<b>Totaal (€)</b>	<b>€ 241.555</b>	<b>€ 238.806</b>	<b>€ 239.819</b>

**Tabel 2.5 Begrote subsidiebedragen CROW per onderdeel per jaar**

Begrote subsidiebedragen	2020	2021	2022	2023	2024
Organisatie en overleggen	€ 174.000	€ 121.000	€ 121.000	€ 116.000	€ 97.592
Communicatie	€ 131.400	€ 211.000	€ 201.000	€ 132.000	€ 99.054
Bijeenkomsten	€ 134.000	€ 100.000	€ 47.000	€ 133.400	€ 59.900
Risico-indicatoren (SPI-monitor)				€ 160.000	€ 128.800
Toepassingsbevordering	€ 10.800	€ 12.000	€ 75.000	€ 12.000	€ 58.800
Meedenken Investeringsimpuls		€ 6.000	€ 6.000	€ 6.000	€ 5.856
<b>Totaal (€)</b>	<b>€ 450.200</b>	<b>€ 450.000</b>	<b>€ 450.000</b>	<b>€ 559.400</b>	<b>€ 450.002</b>

**Tabel 2.6 Gerealiseerde uitgaven CROW per onderdeel per jaar**

Begrote subsidiebedragen	2020	2021	2022
Organisatie en overleggen	€ 123.848	€ 158.616	€ 161.929
Communicatie	€ 154.054	€ 132.636	€ 94.410
Bijeenkomsten	€ 67.945	€ 42.605	€ 51.862
Risico-indicatoren			
Toepassingsbevordering	-	€ 63.465	€ 90.695
Meedenken Investeringsimpuls		€ 1.185	€ 121.405
<b>Totaal (€)</b>	<b>€ 345.847</b>	<b>€ 398.507</b>	<b>€ 520.301</b>

## 3 Proces en samenwerking in de praktijk

Dit hoofdstuk beschrijft de ervaringen van het Kennisnetwerk en het ministerie IenW met het proces van de aanvraag van de tijdelijke subsidieregeling Kennisnetwerk SPV (paragraaf 3.1) en de samenwerking tussen de partijen en met het ministerie IenW (paragraaf 3.2).

### 3.1 Subsidie aanvragen en verantwoorden

In het voorgaande hoofdstuk is het proces beschreven zoals dat door de partijen doorlopen dient te worden volgens de subsidieregeling. Deze paragraaf gaat in op de ervaringen met de aanvraag van de subsidie (paragraaf 3.1.1) en de verantwoording van de subsidie (paragraaf 3.1.2).

#### 3.1.1 Ervaringen met de aanvraag van de subsidie

De subsidie wordt aangevraagd door het indienen van onder meer een activiteitenplan en een begroting (zie hoofdstuk 2). SWOV en CROW geven aan dat het proces van de totstandkoming van het activiteitenplan doorgaans soepel verloopt.

In het eerste jaar van het Kennisnetwerk is nauw overleg geweest tussen de partijen binnen het Kennisnetwerk en het ministerie IenW over welke activiteiten binnen de subsidieregeling opgenomen moesten worden. Nu de kaders vast staan, vindt de totstandkoming van het activiteitenplan en de producten in nauw overleg met de gebruikers plaats. De lijst met producten van het voorgaande jaar dient daarbij als uitgangspunt, in combinatie met andere programma's die al lopen bij SWOV en CROW. Er worden het hele jaar door gesprekken gevoerd met de gebruikers of producten bruikbaar zijn en wat er eventueel aan verbeterd kan worden. Daarnaast kan het voorkomen dat het ministerie een verzoek indient om mee te nemen in het activiteitenplan. In dit geval wordt eerst getoetst door het Kennisnetwerk of dit past binnen de eisen van de regeling. Het uiteindelijke resultaat is jaarlijks het activiteitenplan welke ter goedkeuring naar het ministerie IenW gaat.

In de subsidieregeling staat niet duidelijk dat alleen SWOV en CROW een aanvraag kunnen indienen. Wel wordt er gesteld dat 'elk lid van het Kennisnetwerk SPV' een aanvraag kan indienen. In dit geval zijn dat SWOV en CROW, al lijkt dat niet juridisch afgesproken te zijn. Er is wel een samenwerkingsovereenkomst tussen SWOV en CROW over het Kennisnetwerk SPV.

SWOV en CROW geven aan dat de procedure bij eventuele afwijkingen op het activiteitenplan en/of begroting helder is. Ook geven zij aan dat er slechts één keer een afwijking is geweest die gemeld moest worden. Dit was bij SWOV, vanwege ziekte. Hierdoor moesten zaken worden aangepast in het activiteitenplan en de begroting. Hiervan heeft SWOV melding gemaakt en hiermee is het ministerie IenW akkoord gegaan.



Tegelijkertijd is er tijdens de coronaperiode veel overleg geweest met het ministerie IenW. Dit ging met name over de mogelijkheid om een andere invulling te geven aan activiteiten. Sommige activiteiten zijn destijds niet doorgegaan of hebben plaatsgevonden in een andere vorm. Het Kennisnetwerk SPV heeft bijvoorbeeld veel bijeenkomsten online georganiseerd, in de vorm van Webinars, in plaats van fysiek. Dit had voor- en nadelen, bijvoorbeeld op het gebied van bereik van het publiek. Dit wordt ook in hoofdstuk 4 besproken.

### 3.1.2 *Ervaringen met het verantwoordingsproces*

De vaststelling van subsidie gebeurt in overeenstemming met de procedure. Zowel SWOV als CROW leveren de bewijsstukken voor de verantwoording aan conform de planning. Waarbij moet worden opgemerkt dat CROW de verklaring van de accountant doorgaans na de zomer ontvangt. Hierdoor wordt elk jaar uitstel aangevraagd tot 1 oktober om de benodigde verantwoordingsstukken toe te sturen. In de evaluatieperiode is dit verzoek van CROW elk jaar gehonoreerd.

In principe is afgesproken dat SWOV aanspraak maakt op grofweg 1/3<sup>e</sup> van de subsidie en CROW op 2/3<sup>e</sup>. Dit lijkt hiermee af te wijken van de evenredige verdeling genoemd in de subsidieregeling. Ook het ministerie IenW geeft aan dat deze evenredige verdeling niet gehanteerd wordt.

SWOV en CROW geven aan dat de volle dertien weken worden gebruikt voor de vaststelling van de subsidiebeschikking. Dit kan en mag volgens de subsidieregeling. Wel geven zij aan dat zij het prettiger zouden vinden als de beschikking voor 1 januari rond zou zijn.

Beide partijen vinden het prettig dat er een egaliseriereserve is. De ervaring leert dat de egaliseriereserve zorgt voor een realistische en flexibele planning die ruimte geeft voor onverwachte gebeurtenissen.

## 3.2 Samenwerking

SWOV en CROW werken samen in het Kennisnetwerk. Deze paragraaf gaat in op de onderlinge samenwerking (3.2.1). Daarnaast is er veelvuldig afstemming met het ministerie IenW. Paragraaf 3.2.2 gaat in op deze samenwerking.

### 3.2.1 *Onderlinge samenwerking*

De onderlinge samenwerking tussen de partijen binnen het Kennisnetwerk: SWOV en CROW verloopt goed. De contactpersonen spreken elkaar op bijna dagelijkse basis en hebben wekelijks teamoverleg. Hierdoor kunnen besluiten snel genomen worden en kan er snel doorgepakt worden. De partijen zijn door de samenwerking echt een team geworden en het activiteitenplan en de uitgevoerde activiteiten zijn een gezamenlijk product van de twee partijen binnen het Kennisnetwerk.

### 3.2.2 Samenwerking met het ministerie IenW

De samenwerking met het ministerie verloopt doorgaans soepel. De samenwerking kan getypeerd worden als een subsidierelatie. Het meeste contact vindt plaats tijdens de periodieke voortgangsgesprekken over de uitvoering van de gesubsidieerde activiteiten en het opstellen van het nieuwe activiteitenplan.

De periodieke overleggen van het Kennisnetwerk SPV met de vaste contactpersoon bij het ministerie IenW verlopen goed. Het Kennisnetwerk geeft wel aan dat verslaglegging van deze bijeenkomsten in het begin niet altijd optimaal geweest is. Het soms ontbreken van verslaglegging en de hoge doorloop van personeel kunnen ervoor zorgen dat afspraken, informatie en kennis verdwijnt. Dit wordt bevestigd door het ministerie IenW. Zij zagen deze kennislacune ook en inmiddels is er meer nadruk op verslaglegging en worden verslagen ook gedocumenteerd.

Tegelijkertijd geven SWOV en CROW aan dat de samenwerking afhangt van de persoon waarmee wordt samengewerkt. Er zijn personen die vooral procesmatig werken en collega's die meer bij de inhoud betrokken zijn. Beide types zijn nodig en zorgen ervoor dat de werkzaamheden en het proces rondom de subsidieverlening goed verlopen.

Daarnaast vindt tweemaal per jaar een ontmoeting plaats, in de vorm van een evaluerend gesprek, tussen het afdelingshoofd verkeersveiligheid van IenW en de directeuren van SWOV en CROW. Dit vormt een breder evaluerend gesprek en gaat niet enkel om het Kennisnetwerk SPV.

Uit de gesprekken blijkt wel dat het voor het ministerie IenW en voor de partners binnen het SPV soms niet helemaal duidelijk is waar het Kennisnetwerk wel, en waar zij niet van is. In de subsidieregeling zelf is geen taakomschrijving opgenomen, buiten de doelstelling. Aan de verwachtingen vanuit het ministerie IenW ten aanzien van de rol van het Kennisnetwerk, in de ondersteuning van medeoverheden bij het risicogestuurd werken en het identificeren van barrières bij medeoverheden in de uitvoering, wordt niet volledig voldaan. Hierdoor wordt de samenwerking niet als optimaal ervaren en is het Kennisnetwerk SPV niet de gewenste 'oren en ogen' in het veld van het ministerie en de Kerngroep SPV. Door CROW wordt dit beeld overigens niet herkend. Zij geven aan actief uit te vragen, het land door te trekken en gevraagd en ongevraagd advies te geven.

## 3.3 Conclusies

De volgende conclusies volgen uit dit hoofdstuk:

### *Proces*

- SWOV en CROW benoemen dat het doorlopen van de cyclus gaat conform de afspraken en deadlines. Er zijn geen grote issues te benoemen die niet goed gaan.
- Kleinere issues die genoemd zijn ter overweging om de subsidieregeling te verbeteren zijn:
  - Het Kennisnetwerk bestaat uit twee partijen die subsidie ontvangen: SWOV en CROW. Deze partijen zijn niet expliciet genoemd in de regeling. Dit zou wellicht wel kunnen, anderzijds biedt deze openheid wel de nodige flexibiliteit.



- De bewijsstukken voor de verantwoording moeten uiterlijk op 1 juli worden ingediend. Dit kan bij het CROW niet i.v.m. interne procedures. Hierdoor moet altijd uitstel aangevraagd worden tot 1 oktober. Dit zou kunnen worden aangepast in de subsidieregeling om administratieve lasten te voorkomen.
- Er staat in de subsidieregeling dat gelden evenredig over de aanvragers verdeeld worden. Dit is in de praktijk niet het geval, de verdeling vindt onderling plaats tussen SWOV en CROW. Deze passage uit de subsidieregeling zou aangepast kunnen worden.

### *Samenwerking*

- De samenwerking tussen SWOV en CROW binnen het Kennisnetwerk verloopt goed: er is veelvuldig en intensief contact.
- De taakomschrijving en verantwoordelijkheden van het Kennisnetwerk staan niet omschreven in de regeling. Dit bemoeilijkt soms de samenwerking tussen het Kennisnetwerk en het ministerie op meer strategisch niveau. In hoofdstuk 4 komen we hier nader op terug.
- De samenwerking tussen het Kennisnetwerk en het ministerie verloopt op operationeel niveau over het algemeen goed. Er zijn een aantal kleinere zaken benoemd die aandacht (blijven) vragen:
  - In het verleden is niet altijd zorgvuldig verslag gelegd. Dat is nu verbeterd. Dit moet ook zo blijven in de toekomst.
  - Er hebben veel personele wisselingen plaatsgevonden bij het ministerie. Hierdoor ontbreekt inhoudelijke kennis en het collectieve geheugen soms.
  - Op dit moment is het Kennisnetwerk nog onvoldoende 'de ogen en oren in het veld' volgens het ministerie. Dit laatste wordt door CROW niet herkend.

## 4 Effectiviteit van het Kennisnetwerk

### 4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk gaan we in op de doeltreffendheid en doelmatigheid van de door het Kennisnetwerk SPV uitgevoerde activiteiten vanuit de subsidieregeling. Daarbij houden we de indeling aan van de activiteiten uit het activiteitenplan van het Kennisnetwerk SPV. De doeltreffendheid van de vanuit de subsidie uitgevoerde activiteiten is beoordeeld aan de hand van de activiteitenplannen, -verslagen en interviews. Daarbij hebben we gekeken 1) of de activiteiten zijn uitgevoerd en 2) met welke doorwerking richting het resultaat en de impact. Wanneer de programma's doeltreffend zijn, is vervolgens de vraag in hoeverre de activiteiten ook doelmatig zijn.

### 4.2 Organisatie en overleggen

#### Achtergrond

Het Kennisnetwerk SPV vraagt om intensief contact en overleg met de subsidieverlener en de direct betrokken partijen. De basis en de structuur daarvoor zijn in 2019 gelegd. De overleggen met de subsidieverlener van het Kennisnetwerk en de deelname aan de verschillende vergaderingen vormen de input voor de dynamische kennisagenda als basis voor de meerjarige programmering. Onder het onderdeel "organisatie en overleggen" vallen de volgende activiteiten.

- organiseren Kennisnetwerk SPV (projectmanagement, projectsecretariaat en intern overleg)
- voorbereiden (en deelname aan) vergaderingen van het Kerngroep (ambtelijk) en de Stuurgroep (directeuren)
- deelname Taskforce Verkeersveiligheidsdata
- opstellen van activiteitenplan en begroting
- opstellen dynamische kennisagenda SPV ten behoeve van meerjarige programmering

Tabel 4.1 Jaarlijkse begroting en gerealiseerd bedrag activiteiten 'organisatie en overleggen'

Jaar	Begroot bedrag (budget)	Gerealiseerd bedrag
2020	€ 174.000	€ 123.848
2021	€ 121.000	€ 158.616
2022	€ 121.000	€ 161.929
2023	€ 116.000	Nog niet vastgesteld
2024	€ 97.673	Nog niet vastgesteld

### Geleverde output

Het Kennisnetwerk is als (agenda) lid aangesloten bij de Stuurgroep SPV. Daar leveren ze kennis, advies en informatie op het gebied van risicogestuurd werken. Het Kennisnetwerk heeft in deze gremia geenbeslissingsbevoegdheid. In de Kerngroep SPV is het Kennisnetwerk aangesloten als adviseur. Hier vindt (informele) afstemming plaats over de afspraken uit het Startakkoord uit 2019, wordt door het Kennisnetwerk SPV informatie gedeeld over de producten die zijn ontwikkeld en ideeën opgehaald voor de jaarlijkse activiteitenplannen.

### *Deelname aan de Taskforce verkeersveiligheidsdata*

De Taskforce Verkeersveiligheidsdata (hierna Taskforce) is begin 2020 gestart en bestaat uit een netwerk van overheden en kennisinstellingen, gefinancierd door het ministerie IenW. De Taskforce Verkeersveiligheidsdata is opgericht om een datahuishouding te realiseren die de overheden kunnen gebruiken om risicogestuurd te werken. De data moeten goede informatie opleveren over de verkeersonveiligheid en op basis daarvan effectief beleid te maken, te monitoren en bij te sturen. Het Kennisnetwerk SPV is vanaf het begin nauw betrokken geweest bij de Taskforce en de door het Kennisnetwerk SPV opgestelde definities voor de risico-indicatoren bepalen in belangrijke mate de databehoeft van de Taskforce Verkeersveiligheidsdata.

In de beginperiode was het voor de Taskforce zoeken naar de rol, werkwijze en samenstelling. Door het ministerie IenW is vervolgens een externe voorzitter, secretariaat en een innovatiemanager aangesteld. Ook werd de werkwijze van de Taskforce gewijzigd, van een organische naar een meer programmatische aanpak. Het functioneren van de Taskforce vormt an sich geen onderdeel van deze evaluatie. Wel bestaat er een directe relatie met de SPI-monitor. Zie hiervoor paragraaf 4.5.

### Bevindingen doeltreffendheid en doelmatigheid

Binnen dit onderdeel wordt doormiddel van intensief contact met de subsidieverlener en de direct betrokken partijen getracht om zo goed mogelijk invulling te geven aan de specifieke behoefte naar kennis en producten rond risicogestuurd werken. De dynamische kennisagenda vormt daarbij een goede basis. Vanuit het perspectief van doelmatigheid worden door respondenten vanuit het ministerie IenW wel vraagtekens gezet bij de noodzaak dat het Kennisnetwerk bij alle overleggen van de Kern- en Stuurgroep aanwezig is en over de rol van het Kennisnetwerk bij deze overleggen.

## 4.3 Communicatie

### Achtergrond

Het doel van deze activiteit is om kennisdeling naar en tussen decentrale overheden over risicogestuurd werken te bevorderen. Dit betreft zowel het communiceren over inhoudelijke informatie als de wijze waarop processen kunnen worden georganiseerd. Onder het onderdeel communicatie vallen de volgende activiteiten.

- beheer en ontwikkeling van de website KennisnetwerkSPV.nl. In 2023 is een inspiratiepagina toegevoegd met openbare beleidsdocumenten over risicoanalyses en uitvoeringsprogramma's;
- het uitbrengen van een nieuwsbrief;
- inzet van sociale media en dan vooral de eigen LinkedIn-pagina;

- de ontwikkeling van producten en activiteiten specifiek gericht op gezagsdragers/bestuurders;
- het onderzoeken van de mogelijkheden tot het opzetten van een SPV-community (2020 & 2021): het bij elkaar brengen van decentrale overheden, gemeenten en provincies, en hen een podium geven om hun ervaringen en good practices te delen;
- het in beeld brengen van de belangrijkste stakeholders en op basis daarvan, via gerichte communicatiestrategieën en acties, de samenwerking zoeken en versterken;
- het Kennisnetwerk biedt een 'starterspakket' aan om nieuwe medewerkers bij decentrale overheden snel wegwijs te maken in de risicogestuurde aanpak;
- uitdragen van handreikingen voor verkeersveiliger infrastructuur in het kader van Actielijn 5 van het LAP (Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid) 2022-2025 van het ministerie IenW (2023).
- het Kennisnetwerk SPV is telefonisch (infopunt) en via de e-mail bereikbaar voor vragen over risicogestuurd werken.

Tabel 4.2 Jaarlijkse begroting en gerealiseerd bedrag activiteit 'communicatie'

Jaar	Budget	Gerealiseerd bedrag
2020	€ 131.400	€ 154.054
2021	€ 211.000	€ 132.636
2022	€ 201.000	€ 94.410
2023	€ 132.000	Nog niet vastgesteld
2024	€ 99.054	Nog niet vastgesteld

### Geleverde output

Door het Kennisnetwerk SPV is een communicatieplan opgesteld. In het plan wordt uiteengezet wie de stakeholders en specifieke doelgroepen zijn en hoe de communicatiekanalen en activiteiten daar specifiek op worden ingezet. Aan het plan is een monitoring gekoppeld van bezoek en gebruik van de pagina's. Intern zijn namelijk doelstellingen geformuleerd op het bereik. Dit zijn geen prestatieafspraken met de subsidieverlener, maar de monitoring wordt op hoofdlijnen wel gedeeld met het ministerie. De communicatiemedewerker binnen het Kennisnetwerk is aanwezig bij het wekelijkse teamoverleg van het Kennisnetwerk.

De belangrijkste communicatiekanalen van het Kennisnetwerk SPV zijn de eigen website, nieuwsbrieven en LinkedIn. Doelgroepen zijn gemeenten, provincies, samenwerkingsverbanden, maatschappelijk middenveld en adviesbureaus.

### Website

De website is een belangrijk communicatiemiddel dat het Kennisnetwerk heeft ingezet om de kennisdeling te bevorderen en instrumenten beschikbaar te stellen. De cijfers laten zien dat er jaarlijks ongeveer 36.000 unieke pagina weergaven zijn. In het voorjaar 2021 zijn er verbeteringen aangebracht in de menustructuur, naar aanleiding van kritische noten in een gebruikersonderzoek<sup>6</sup>. Gebruikers vonden dat de website te veel tabbladen had en de menustructuur onduidelijk was.

6 Market Response (2021). Doet Kennisnetwerk SPV de goede dingen? Rapportage kwalitatief onderzoek.

De voor deze evaluatie gesproken gemeenten en provincies zijn bekend met het Kennisnetwerk. Deze gemeenten en provincies bezoeken regelmatig de website om kennis op te halen en klikken door als daar interessante en relevante informatie op staat. Het informatieve gehalte van de website wordt gewaardeerd. Het eerder aangehaalde gebruikersonderzoek bevestigt dit beeld. De website wordt volgens het gebruikersonderzoek uit 2021 echter voornamelijk gebruikt door grote gemeenten, provincies en adviesbureaus. Zij bezoeken de website vooral om kennis en praktijkvoorbeelden op te halen over het risicogestuurd werken. Wel wordt de aangeboden informatie als te theoretisch ervaren. Kleinere gemeenten zijn volgens het gebruikersonderzoek vaak minder bekend met het Kennisnetwerk SPV en de website. Ook een onderzoek van de VNG uit 2022 naar verkeersveiligheid bij gemeenten<sup>7</sup> laat zien dat (de vaak kleine) gemeenten beperkt de website van het Kennisnetwerk raadplegen. Hierdoor blijven volgens het onderzoek van de VNG de kennis en hulpmiddelen om risicogestuurd te werken deels onbenut.

#### Bezoek en gebruik website

	2020	2021	2021 Q3 en Q4	2022 Q3 en Q4 <sup>8</sup>
Gebruikers	1.861	n.b.	5.760	5.808
Nieuwe gebruikers	1.311	n.b.	5.485	5.551
Unieke paginaweergaven	36.487	36.400	21.731	18.597
Gemiddelde sessieduur	1:15	1:19	1:55	1:49

#### Sociale media

Binnen het Kennisnetwerk SPV heeft men gemerkt dat de betrokken individuen veel bereik hebben doormiddel van hun eigen netwerk en daarmee door het plaatsen van berichten op LinkedIn een belangrijke stimulans kunnen geven aan het Kennisnetwerk. Daarom zijn ze in 2020 actief begonnen met het plaatsen van berichten op sociale media (LinkedIn) over onder meer nieuwsbrieven, webinars en opgeleverde producten, zoals factsheets. Het gemiddelde bereik per bericht is in de jaren gestegen van 361 in 2020 naar 933 in 2022. In de interviews wordt aangegeven dat de inzet van sociale media door gesproken personen gewaardeerd wordt. De bijdragen worden gelezen en gewaardeerd.

#### Aantal bezoekers LinkedIn

	2020	2021	2022
Totaal aantal volgers	189	381	740
Totaal aantal geplaatste berichten	40	47	53
Gemiddeld bereik per bericht	361	792	933

#### Nieuwsbrieven

Zowel het aantal abonnees van nieuwsbrieven en aandeel abonnees dat doorklikt op de nieuwsbrieven is iets afgenomen in de periode 2020 tot en met 2022. Een verklaring is de invoering van de 'dynamische' verzendlijst waarop aanmeldingen en opzeggingen automatisch worden verwerkt. Tot die tijd werden mutaties handmatig verwerkt en was de lijst niet up-to-date. In totaal zijn er 24 nieuwsbrieven uitgestuurd, waarbij iets meer dan een derde van de ontvangers de nieuwsbrief daadwerkelijk heeft geopend. De onderwerpen waarop de lezer vooral klikt in de nieuwsbrief zijn berichten over de nieuw verschenen documenten van het

<sup>7</sup> Zie ook VNG (2022). Verkeersveiligheid bij gemeenten. Wat is nodig om echt risicogestuurd te gaan werken?

<sup>8</sup> Tussen 12 april en 8 juni 2022 heeft Google Analytics geen gegevens geregistreerd op de website van het Kennisnetwerk SPV. Daarom worden voor 2021 en 2022 alleen de cijfers over de tweede helft vermeld.



Kennisnetwerk. Ook de berichten over bijeenkomsten en over ontwikkelingen bij (mede-) overheden worden goed gelezen. Alle door ons gesproken gemeenten zijn ingeschreven op de nieuwsbrief en waarderen de inhoud. Tegelijkertijd wordt door enkele gesproken personen aangegeven dat er wellicht ook gemeenten zijn die niet bekend zijn met de nieuwsbrief.

#### Aantal Nieuwsbrieven

	2020	2021	2022
Aantal nieuwsbrieven	7	8	9
Aantal abonnees	1841	1759	1612
Aandeel dat nieuwsbrief opende	41,9%	36,7%	34,3%
Aandeel abonnees dat doorklikt	30,3%	31,9%	28,0%

#### Bevindingen doeltreffendheid en doelmatigheid

Binnen dit onderdeel wordt via de inzet van verschillende communicatiekanalen kennis en instrumenten ten behoeve van het risicogestuurd werken onder de aandacht gebracht. Hiervoor heeft het Kennisnetwerk SPV een communicatieplan opgesteld, inclusief monitoring op bezoek en gebruik. De door ons gesproken partijen uit het veld zijn bekend met de website van het Kennisnetwerk SPV en geabonneerd op de sociale mediakanalen en nieuwsbrief. De informatie die het Kennisnetwerk deelt via de communicatiekanalen wordt over het algemeen gewaardeerd, maar is soms wat te theoretisch. Vooral de stappenplannen en praktijkvoorbeelden van risicogestuurd werken worden gewaardeerd.

Tegelijkertijd wordt benoemd door geïnterviewden vanuit de vervoersregio's en in eerder onderzoek dat het niet vanzelfsprekend is dat gemeenten bekend zijn met het Kennisnetwerk en op de hoogte zijn van hun communicatie uitingen. Er valt nog veel aan bekendheid te winnen. Het Kennisnetwerk is, volgens de gesproken personen, nog niet hét netwerk waar decentrale overheden kennis uitwisselen en contact met elkaar hebben over risicogestuurd werken.

## 4.4 Individuele begeleiding en groepsbijeenkomsten

### Achtergrond

Een belangrijke opgave voor het Kennisnetwerk is het activeren en ondersteunen van decentrale overheden bij het risicogestuurd werken. Het organiseren van individuele begeleiding en groepsbijeenkomsten heeft tot doel decentrale overheden te ondersteunen bij het maken van een juiste vertaalslag van de risicoanalyse naar uitvoeringsprogramma's om zo de kwaliteit te borgen van een risicogestuurde aanpak. Onder het onderdeel individuele en groepsbijeenkomsten vallen de volgende activiteiten:

- **Individuele ondersteuning (1-op-1):** Deze individuele ondersteuning aan gemeenten en regio's betreft de beantwoording van specifieke vragen. Daarnaast zit het Kennisnetwerk op verzoek aan tafel in de regio met relevante kennis.
- **Groepsbijeenkomsten.** Het Kennisnetwerk draagt vanuit haar rol bij aan regiobijeenkomsten welke georganiseerd worden door provincies en/of vervoerregio's. Daarnaast organiseert het Kennisnetwerk eigen bijeenkomsten. Hierbij spitst het Kennisnetwerk zich toe op inhoud, de producten en op het proces van de risicogestuurde aanpak.

**Tabel 4.3** Jaarlijkse begroting en gerealiseerd bedrag activiteit 'individuele en groepsbijeenkomsten'

Jaar	Budget	Gerealiseerd bedrag
2020	€ 144.800	€ 67.945
2021	€ 100.000	€ 42.605
2022	€ 47.000	€ 51.862
2023	€ 133.400	Nog niet vastgesteld
2024	€ 59.900	Nog niet vastgesteld

### Geleverde output

In de evaluatieperiode heeft het Kennisnetwerk 14 groepsbijeenkomsten georganiseerd (inclusief 2019). De bijeenkomsten werden bezocht door een mix van overheden en maatschappelijke partners. Vanwege de coronapandemie zijn de bijeenkomsten, evenals de geplande veldexcursies, in 2020 en 2021 omgezet naar digitale Webinars. In 2022 werd het weer mogelijk om fysiek bijeenkomsten te organiseren.

De geïnterviewden afnemers waarderen de bijeenkomsten. De bijeenkomsten dragen bij aan het vergroten van kennis en bieden ondersteuning bij het nemen van stappen om te komen tot een risicoanalyse en het opstellen van een uitvoeringsprogramma. Ook gaven ze inzicht in problematiek die speelde in diverse gemeenten.

Tegelijkertijd is aangegeven dat in de bijeenkomsten soms nog te veel nadruk ligt op theorie en wetenschap, waardoor deze niet altijd aansluiten bij de behoeften van beleidsmedewerkers van decentrale overheden. De bijeenkomst Verkeersveiligheidsdata: vinden, gebruiken en monitoren is door één van de respondenten benoemd als voorbeeld van een technische sessie die niet helemaal aansloot bij de wensen van de lokale beleidsmedewerkers.

Op basis van de ervaringen die zijn gedeeld tijdens de Webinars is door het Kennisnetwerk nagedacht over het opzetten van een Leerlijn SPV. Dit zou op drie niveaus zijn: basiskennis, masterclass en specialismen. Uiteindelijk is de opzet hiervan stopgezet omdat hieraan te weinig behoefte was. Het Kennisnetwerk gaf aan dat decentrale overheden bij hen hadden aangegeven genoeg kennis te hebben over verkeersveiligheid<sup>9</sup>.

Hiernaast is ook individuele ondersteuning aangeboden. Het Kennisnetwerk heeft zich met name, door middel van 'roadshows', gericht op provincies, IPO vakberaad, gemeenten en het maatschappelijk middenveld. Kleinere gemeenten worden door het Kennisnetwerk niet individueel begeleid in de uitvoering. Het ministerie IenW heeft hiervoor een 'expertteam' opgericht, waarin onder meer Antea en Royal Haskoning participeerden. Het expertteam maakte in hun ondersteuning aan decentrale overheden ook gebruik van de producten van het Kennisnetwerk. Zo hielp het expertteam decentrale overheden bij het uitvoeren van een risicoanalyse en/of het opstellen van een uitvoeringsprogramma. Het expertteam heeft dit onder meer opgepakt in -zoals is aangegeven in de interviews- de provincie Groningen, de provincie Limburg, provincie Zeeland, de provincie Noord-Holland en binnen de VRA. Provincies ondersteunen vervolgens op hun beurt weer gemeenten. De hulp van het expertteam werd als zeer nuttig ervaren; het bood decentrale overheden goede ondersteuning om onder meer een risicoanalyse uit te voeren.

<sup>9</sup> Kennisnetwerk SPV (november 2020), stand van zaken leerlijn SPV.

Geïnterviewden vanuit het Kennisnetwerk en het expertteam geven aan regelmatig onderling contact te hebben gehad om ervaringen te delen over het gebruik van de producten. Dit verliep voorspoedig. Het expertteam is twee tot drie jaar actief geweest. Geïnterviewde overheden geven aan dat dit gemist gaat worden. Bij (kleine) gemeenten is een groot tekort aan capaciteit, middelen en realisatiekracht om te werken aan de implementatie van programma's; de meeste gemeenten hebben inmiddels een risicoanalyse en een (vorm van een) uitvoeringsprogramma. Nu het tijd is voor de implementatie hebben gemeenten praktische hulp nodig. Het Kennisnetwerk heeft niet voldoende capaciteit en kunde om iedere gemeente hier individueel bij te ondersteunen.

#### **Bevindingen doeltreffendheid en doelmatigheid**

Binnen dit onderdeel worden via de inzet van individuele begeleiding en groepsbijeenkomsten decentrale overheden ondersteund bij het maken van een juiste vertaalslag van de risicoanalyse naar uitvoeringsprogramma's. Ondanks de coronapandemie zijn alle bijeenkomsten doorgegaan, zij het in aangepaste vorm en digitaal. Het Kennisnetwerk is daarbij in staat geweest om snel over te schakelen op geschikte alternatieven, dankzij de aanwezige kennis en voorzieningen bij CROW. De bijeenkomsten worden over het algemeen goed gewaardeerd, maar respondenten geven ook aan dat sommige sessies te technisch of theoretisch van aard zijn en daardoor onvoldoende aansluiten bij de behoefte van deelnemers.

Vooraf kleinere gemeenten zijn op zoek naar praktische handvatten bij het risicogestuurd werken. Veelal ontbreekt het hen aan de capaciteit en kennis om hier zelf invulling aan te geven en wordt er naar het Kennisnetwerk gekeken voor actieve ondersteuning. Het ontbreekt het Kennisnetwerk echter zelf aan de capaciteit en kunde om de beleidsmedewerkers bij de hand te nemen. Voor hen ligt de grens bij de daadwerkelijke uitvoering. Wel is er eerder intensief overleg geweest tussen het Kennisnetwerk en het expertteam.

Geïnterviewden geven aan dat het Kennisnetwerk zich nog meer zou moeten richten op het veld, om de zichtbaarheid en naamsbekendheid van het Kennisnetwerk te vergroten. Daarbij wordt aangegeven dat vooral gebruik gemaakt zou moeten worden van bestaande overlegstructuren om de effectiviteit van het verspreiden van kennis over het risicogestuurd werken te vergroten. Een voorbeeld dat door verschillende geïnterviewden is genoemd is om meer aan te sluiten bij de bestaande overleggen van provincies, vervoerregio's en koepelorganisaties.

## **4.5 Standaardisering van risico-indicatoren**

### **Achtergrond**

Om risico's in het verkeerssysteem proactief in kaart te brengen kan gebruik gemaakt worden van zogeheten risico-indicatoren of 'Safety Performance Indicators' (SPI's). Voor het meten van risico-indicatoren is het nodig om goed te definiëren wat onder de verschillende risico-indicatoren verstaan wordt. Door het Kennisnetwerk SPV zijn deze risico-indicatoren gedefinieerd op basis van wetenschappelijke kennis en inzichten over ongevalsfactoren. Zo zijn risico-indicatoren belangrijke hulpmiddelen om het veiligheidsniveau van specifieke onderdelen van het verkeerssysteem te inventariseren en monitoren.



Onder het onderdeel ‘standaardisering van risico-indicatoren’ vallen de volgende activiteiten:

- Uitwerking van de risico-indicatoren;
- Het Kennisnetwerk SPV ontwikkelt samen met de diverse overheden en de Taskforce Verkeersveiligheidsdata een landelijk dashboard (SPI-monitor) waarmee wegbeheerders de ontwikkeling van de risico-indicatoren op hun wegen (en dus de verkeersveiligheid) kunnen monitoren. Het doel van een dergelijk dashboard is om data eenvoudig, openbaar toegankelijk en zonder kosten voor overheden te ontsluiten;
- Het Kennisnetwerk SPV ontwikkelt een kwaliteitskader dat gemeenten en provincies kunnen gebruiken om (risicogestuurde) dashboards en instrumenten te beoordelen.

**Tabel 4.4** Jaarlijkse begroting en gerealiseerd bedrag activiteit ‘standaardisering van risico-indicatoren’

Jaar	Budget	Gerealiseerd bedrag
2020	€ 129.359	€ 76.024
2021	€ 154.621	€ 96.018
2022	€ 135.608	€ 122.444
2023	€ 106.862 (SWOV); en € 160.000 (CROW)	Nog niet vastgesteld
2024	€ 152.080	Nog niet vastgesteld

### Geleverde output

In de evaluatieperiode heeft het Kennisnetwerk in samenwerking met decentrale overheden en een klankbordgroep de definities van de risico-indicatoren ‘Veilige infrastructuur’, ‘Veilige verkeersdeelnemers’, ‘Veilige snelheid’, ‘Veilige voertuigen’ en ‘Hoogwaardige traumazorg’ opgeleverd. Het Kennisnetwerk ontwikkelt daarnaast de SPI-monitor, waarin data over de vijf risico-indicatoren worden getoond. De data die in deze monitor wordt gebruikt, wordt verzameld door de Taskforce Verkeersveiligheidsdata.

De geïnterviewde afnemers -gemeenten, provincies en vervoerregio’s- geven aan dat de gedefinieerde risico-indicatoren bruikbaar zijn bij het uitvoeren van de risicoanalyse. Afhankelijk van de lokale situatie en verkeerveiligheidsrisico’s, worden de risico-indicatoren geselecteerd op basis waarvan de risicoanalyse wordt uitgevoerd. Een uitdaging is de beschikbaarheid van data om met de risico-indicatoren te werken.

Vanuit de interviews met de Taskforce komt naar voren dat het definiëren van de risico-indicatoren en de daaropvolgende data-inwinning onvoldoende op elkaar afgestemd waren in de evaluatieperiode. De definities zijn namelijk gebaseerd op wetenschappelijk onderzoek en niet op de vraag of de data praktisch gezien verzameld kan worden. Er is een bewuste keuze door het Kennisnetwerk gemaakt om indicatoren te ontwikkelen die het meest zeggen over de verkeersveiligheid en dit is volgens het Kennisnetwerk ook zo gecommuniceerd richting de Taskforce Verkeersveiligheidsdata.

De Taskforce liep bij de daaropvolgende inwinning van de data echter al snel tegen problemen aan met de beschikbaarheid van data. Hierdoor konden de definities niet altijd volledig ingevuld worden. Vanuit de Taskforce is in de interviews aangegeven dat met name in het begin van het proces de afstemming tussen de definities van de risico-indicatoren door het Kennisnetwerk en de praktische uitvoerbaarheid door de Taskforce moeizaam verliep.

Uiteindelijk zijn hier recentelijk goede gesprekken over gevoerd en zijn de wederzijdse verwachtingen beter op elkaar afgestemd.

Buiten de gekozen (wetenschappelijke) definities heeft de Taskforce te maken gehad met een langzame start bij de data inwinning en bleek het verzamelen van de benodigde data op zichzelf een uitdagende klus te zijn. Het functioneren van de Taskforce an sich valt verder buiten de scope van deze evaluatie. Op dit moment is de SPI-monitor van het Kennisnetwerk beperkt gevuld en heeft het Kennisnetwerk gekozen voor een 'softlaunch': de monitor is op kleine schaal beschikbaar gesteld. Zodoende fungeert de SPI-monitor nog in beperkte mate als hulpmiddel van overheden bij het uitvoeren van risicoanalyses en het monitoren van risico-indicatoren.

Uit de gesprekken komt naar voren dat sommige overheden (mede) hierdoor hebben besloten om aan de slag te gaan met het opzetten van een eigen dashboard, waarbij de ontwikkeling vaak overgelaten wordt aan marktpartijen. Het overlaten van de ontwikkeling van het dashboard aan de markt zou in de optiek van het Kennisnetwerk ten koste kunnen gaan van de uniformiteit en leiden tot dubbelwerk.

Geïnterviewde decentrale overheden geven aan liever een landelijk dashboard met een incomplete dataset te hebben, dan geen dataset. Respondenten vragen zich daarbij of met meer praktisch toepasbare risico-indicatoren overheden niet beter en sneller geholpen zouden zijn bij het tijdig beschikbaar stellen van data. Daarnaast is de continuïteit van het dashboard na 2024 een aandachtspunt. Waarbij door één van de geïnterviewden de vraag gesteld wordt of er niet andere partijen zijn die het beheer van het landelijke dashboard logischerwijs zouden kunnen overnemen. Er wordt door een aantal belanghebbenden voorgesteld om het dashboard in de toekomst meer in samenhang met decentrale overheden, marktpartijen en koepelorganisaties op te bouwen, zodat wellicht beter aan de verwachtingen van de uiteindelijke gebruikers voldaan kan worden.

### **Bevindingen doeltreffendheid en doelmatigheid**

Binnen dit onderdeel worden door het definiëren van risico-indicatoren en het inrichten van een landelijk dashboard decentrale overheden ondersteunt om te werken volgens een risicogestuurde aanpak.

De gedefinieerde risico-indicatoren dragen bij aan het werken volgens een risicogestuurde aanpak. De meerwaarde wordt gezien. Tegelijkertijd wordt benoemd dat bij het opstellen van de definities onvoldoende rekening is gehouden met de praktische inwinning van de data. Dit is één van de redenen dat de inwinning van data door de Taskforce langzamer verloopt dan gehoopt en de SPI-monitor van het Kennisnetwerk nog beperkt gevuld is. De SPI-monitor fungeert zodoende nog maar in beperkte mate als hulpmiddel van decentrale overheden bij het risicogestuurd werken.

Mede door het uitblijven van een landelijk dashboard hebben sommige overheden besloten om zelf een dashboard te (laten) ontwikkelen. Dit gaat ten koste van de uniformiteit en een doelmatige besteding van belastinggeld. Er wordt door een aantal belanghebbenden voorgesteld om het dashboard meer in samenhang met decentrale overheden, marktpartijen en koepelorganisaties op te bouwen, zodat beter aangesloten kan worden bij de behoeften en verwachtingen van de eindgebruikers.

## 4.6 Kennisverspreiding

Het doel is om te komen tot een aantal producten, op basis van bestaande kennis, die decentrale overheden helpen om risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid op te stellen. Onder het onderdeel 'kennisverspreiding' vallen de volgende activiteiten:

- Het opstellen van een effectiviteitswijzer waarmee overheden inzicht krijgen in de mate waarin maatregelen effectief zijn. Dit helpt beleidsmakers om keuzen te maken waarbij hun budgetten een zo groot mogelijke verkeersveiligheidswinst maken;
- Het opstellen en updaten van regelmatig geraadpleegde publicaties. Hierbij worden nieuwe ontwikkelingen, nieuwe producten en nieuwe databronnen meegenomen zodat decentrale overheden gebruik kunnen maken van de laatste kennis over risicogestuurd werken;
- Het Kennisnetwerk SPV monitort, in het kader van het Startakkoord, het aantal gemeenten, regio's en provincies dat risicoanalyses en uitvoeringsprogramma's hebben uitgevoerd en opgesteld. Ook wordt via een QuickScan gekeken naar de inhoud ervan;
- Om ook bestuurders mee te nemen in het SPV-proces, is er een op wethouders gerichte praatplaat ontwikkeld. In drie pagina's met korte teksten, linkjes en illustraties is daarin toegelicht wat de verkeerswethouder te doen staat.

Tabel 4.5 Jaarlijkse begroting en gerealiseerd bedrag activiteit 'kennisverspreiding'

Jaar	Budget	Gerealiseerd bedrag
2020	€ 120.991	€ 165.532
2021	€ 95.379	€ 142.788
2022	€ 114.392	€ 117.375
2023	€ 123.922	Nog niet vastgesteld
2024	€ 97.920	Nog niet vastgesteld

### Geleverde output

In het kader van de Effectiviteitswijzer zijn in de evaluatieperiode 30 maatregelen opgesteld en gepubliceerd op de website waarin staat beschreven welke keuzes beleidsmakers kunnen maken in het kader van verkeersveiligheid. Daarnaast heeft het Kennisnetwerk meerdere ondersteunende publicaties (factsheets) gepubliceerd met informatie over risicogestuurd beleid, stappenplan risicoanalyse, stappenplan uitvoeringsprogramma, risico-indicatoren, databronnen voor risicogestuurd verkeersbeleid en een lijst met meetinstrumenten.

Een veel gedownloade en gehanteerde factsheet is de handreiking 'Gedragverandering in het verkeer'. Hierin wordt aandacht besteed aan wat wel en niet (bewezen) werkt op het gebied van gedragsverandering aan de hand van de drie E's: [engineering](#), [education](#) en [enforcement](#). Een aantal afnemers, waaronder provincies, benoemen dat deze factsheet waardevol is. Tegelijkertijd merken decentrale overheden op dat het realiseren van gedragsverandering zeer lastig is. Er zou daarom nog meer aandacht besteed kunnen worden aan dit onderwerp, zo benoemen decentrale overheden.

Tabel 4.6 Aantal gedownloade producten van website Kennisnetwerk SPV

	2021	2022
Aantal downloads	2.564	8.641
Meest gedownloade producten	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Handreiking gedragsverandering in het verkeer &gt; 287</li> <li>• Risico-indicator Veilige snelheid &gt; 214</li> <li>• Wanneer zijn wegen en fietspaden voldoende veilig? &gt; 213</li> <li>• Definitie risico-indicator Veilige verkeersdeelnemers &gt; 135</li> <li>• Stappenplan Risicoanalyse &gt; 131</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wanneer zijn wegen en fietspaden voldoende veilig? &gt; 855</li> <li>• Factsheet Effectieve verkeershandhaving &gt; 764</li> <li>• Infographic verkeersveiligheid voor wethouders &gt; 756</li> <li>• Factsheet risico-indicatoren &gt; 727</li> <li>• Handreiking gedragsverandering in het verkeer &gt; 677</li> </ul>

De geïnterviewde afnemers geven aan dat zij gebruik maken van de kennisproducten van het Kennisnetwerk. De producten geven met name een denkwijze over hoe een risicogestuurde aanpak opgesteld kan worden. Voor nieuwe medewerkers bij decentrale overheden zijn de kennisproducten goed te gebruiken om snel inzicht te krijgen in de risicogestuurde aanpak van verkeersveiligheid.

Tegelijkertijd geven decentrale overheden aan dat de praktische uitvoerbaarheid van de producten lastiger is. De factsheets worden soms nog als te wetenschappelijk ervaren en er wordt aangegeven dat er meer gebruikgemaakt mag worden van praktische voorbeelden. Decentrale overheden geven aan dat de factsheets niet geschikt zijn als stappenplan. Het vraagt wel tijd, aandacht en kennis om met behulp van de factsheets risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid op te stellen.

Hiernaast blijkt uit de interviews en eerder onderzoek<sup>10</sup> dat nog (veelal kleinere) gemeenten onbekend zijn met het Kennisnetwerk of onvoldoende op de hoogte zijn van de door het Kennisnetwerk ontwikkelde producten en diensten. Geïnterviewden bij de vervoerregio's benoemen dat het niet vanzelfsprekend is dat zowel grote, middelgrote en kleine gemeenten bekend zijn met Kennisnetwerk. Bij kleine gemeenten lijkt een gebrek aan capaciteit hier nauw mee samen te hangen. De grotere gemeenten lijken het Kennisnetwerk wel beter te kunnen vinden. Toch wordt door deze geïnterviewden benoemd dat er nog veel aan bekendheid te winnen valt. Het Kennisnetwerk moet, volgens deze personen, dé logische zoekplek zijn voor decentrale overheden als het gaat om het vormgeven van risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid.

#### Bevindingen doeltreffendheid en doelmatigheid

Binnen dit onderdeel worden door het uitgeven van kennisproducten op het gebied van verkeersveiligheid decentrale overheden ondersteunt om risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid op te stellen.

10 Market Response (2021). Doet Kennisnetwerk SPV de goede dingen? Rapportage kwalitatief onderzoek & VNG (2022). Verkeersveiligheid bij gemeenten. Wat is nodig om echt risicogestuurd te gaan werken?



Door geïnterviewden wordt aangegeven dat de voortgebrachte kennisproducten van hoge kwaliteit zijn en dit decentrale overheden op weg helpt in hun denkwijze over een risicogestuurde aanpak van verkeersveiligheid. Het is echter te beperkt om aan de hand hiervan concreet beleid op te stellen. Daarbij komt dat de capaciteit en kennis bij decentrale overheden ontbreekt om dit (goed) te kunnen doen. De doeltreffendheid van de kennisproducten kan worden vergroot door gebruik van praktische voorbeelden en door meer aan te sluiten bij knelpunten (bijv. politieke context) in de uitvoering. Daarnaast blijkt uit interviews met de vervoerregio's en eerder onderzoek dat nog niet alle partijen uit het werkveld bekend zijn met het Kennisnetwerk en de daarmee samenhangende producten en diensten. Hiermee is deze activiteit doeltreffend op het gebied van het ontwikkelen van kennis, maar in mindere mate doeltreffend in de doorwerking richting decentrale overheden.

## 4.7 Toepassingsbevordering

Deze activiteit heeft tot doel om het gebruik van de door het Kennisnetwerk SPV ontwikkelde producten en diensten te bevorderen. De activiteit is gestart in 2021. Onder het onderdeel Toepassingsbevordering vallen de volgende activiteiten:

- Training voor decentrale overheden over gebruik van het stappenplannen risicoanalyse en/of uitvoeringsprogramma.
- Training voor decentrale overheden over het gebruik van de risico-indicatoren snelheid, veilige wegen en veilige fietsinfrastructuur.
- Roadshows/presentaties in de regio om wegbeheerders te helpen bij het gebruik van het dashboard en het stellen van doelen daarbij.

Tabel 4.7 Jaarlijkse begroting en gerealiseerd bedrag activiteit 'Toepassingsbevordering'

Jaar	Budget	Gerealiseerd bedrag
2020	€ 10.800	-
2021	€ 12.000	€ 63.465
2022	€ 75.000	€ 90.695
2023	€ 12.000	Nog niet vastgesteld
2024	€ 58.800	Nog niet vastgesteld

### Geleverde output

In 2020 heeft het Kennisnetwerk onderzocht of er behoefte bestaat aan een leerlijn SPV. Een leerlijn is onderwijskundig gezien niets meer dan een serie opéénvolgende leerdoelen, die doorgaans steeds moeilijker worden. Om deze behoefte in beeld te brengen zijn gesprekken gevoerd en is informatie opgehaald uit verschillende onderzoeken. Uiteindelijk is door het Kennisnetwerk geconcludeerd dat een leerlijn (in de zin van een langere reeks van inhoudelijke lessen die in opbouw steeds dieper gaat) niet aansloot bij de behoefte van de doelgroep qua inhoud en in termen van tijdsbeslag. Als men wil leren dan gaat het veelal over 'leren van elkaar' aan de hand van praktijkcasussen, leren op eigen gekozen momenten en direct toepasbaar in de praktijk. Hierop is door het Kennisnetwerk besloten af te zien van een leerlijn en een mix van leervormen samen te stellen, aansluitend bij de behoefte van de doelgroep, waaronder trainingen over het maken van een uitvoeringsprogramma en het gebruik van de risico-indicatoren.

De training voor decentrale overheden over gebruik van het stappenplannen risicoanalyse en/of uitvoeringsprogramma heeft in 2021 niet plaatsgevonden. Het Kennisnetwerk concludeerde dat de training geen kans van slagen had; de decentrale overheden zouden wegens tijd en capaciteitsgebrek de training niet bijwonen. Onderdelen van de training zijn omgezet naar fysieke bijeenkomsten en Webinars. In 2022 is de training stappenplan uitgesteld. Dit had zijn oorsprong in vertraagde oplevering van het geactualiseerde stappenplan en heeft uiteindelijk plek gekregen in de roadshows.

De training over het gebruik van de risico-indicatoren is wegens de coronapandemie geannuleerd. Volgens het Kennisnetwerk was deze training alleen effectief als het fysiek op locatie zou worden gegeven. Wel heeft het Kennisnetwerk in een afgeslankte vorm hierover een Webinar gegeven in samenwerking met VVN en diverse gemeenten.

Voor de roadshows geldt dat het Kennisnetwerk daar in het begin voortvarend mee van start is gegaan, maar dat deze halverwege moesten stoppen wegens de coronapandemie. Tussentijds zijn er hiervoor Webinars georganiseerd. Na de pandemie zijn de roadshows in fysieke vorm weer opgepakt.

Decentrale overheden waarderen de Webinars. Ze dragen bij aan het vergroten van kennis en bieden onder meer ondersteuning bij het nemen van stappen om te komen tot een risico-analyse en het opstellen van een uitvoeringsprogramma.

#### **Bevindingen doeltreffendheid en doelmatigheid**

Binnen dit onderdeel staat centraal het organiseren van activiteiten (trainingen) die decentrale overheden helpen om kennisproducten te gebruiken die helpen bij werken volgens een risicogestuurde aanpak.

Deze activiteit is doeltreffend gebleken. Ondanks de coronapandemie heeft het Kennisnetwerk verschillende (online) activiteiten georganiseerd om de toepasbaarheid van de kennisproducten voor decentrale overheden te vergroten. Daarbij is door het Kennisnetwerk gezocht naar leeractiviteiten die goed aansluiten bij de behoefte van de doelgroep door hier gesprekken over te voeren en onderzoek naar te laten doen.

## **4.8 Meedenken over investeringsimpuls**

In 2020 heeft het Kennisnetwerk geadviseerd over de menukaart voor de Investeringsimpuls en over de toepassing daarvan bij de concrete subsidieaanvragen. In 2021 en 2022 heeft het Kennisnetwerk meegedacht over de tweede tranche van de investeringsimpuls, de innovatiegelden en het trekken van lessen uit de eerste tranche. Voor deze twee jaren is daarom ook subsidie verstrekt voor deze activiteit.

**Tabel 4.8** Jaarlijkse begroting en gerealiseerd bedrag activiteit 'Meedenken over investeringssimpuls'

Jaar	Budget	Gerealiseerd bedrag
2020	-	-
2021	€ 6.000	€ 1.185
2022	€ 6.000	€ 121.405
2023	€ 6.000 (CROW) en € 19.216 (SWOV)	Nog niet vastgesteld
2024	€ 5.856	Nog niet vastgesteld

### Geleverde output

In 2021 heeft de Kerngroep intensief gesproken over subsidievoorwaarden voor de tweede tranche. Vanuit haar expertise en onafhankelijke positie heeft het Kennisnetwerk bijgedragen aan de discussie. In 2022 heeft, mede op basis van een analyse van het Kennisnetwerk, het ministerie IenW zeven maatregelen toegevoegd aan de 'menukaart' om de infrastructuur verkeersveiliger te maken. De maatregelen hebben bijna allemaal betrekking op fietsveiligheid. Daarnaast heeft het Kennisnetwerk SPV over LAP (Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid) 2022-2025, aanvragen van tweede tranche gelden en ondersteuning door expertteam, uitgebreid gecommuniceerd.

In 2022 heeft SWOV aanvullend op de bovengenoemde activiteiten, in samenwerking met het Kennisnetwerk, een methode ontwikkeld om het aantal vermeden verkeersslachtoffers en de kosteneffectiviteit van de maatregelen uit de Investeringsimpuls verkeersveiligheid in te kunnen schatten.

### Bevindingen doeltreffendheid en doelmatigheid

Binnen dit onderdeel is door het Kennisnetwerk meegedacht over de inzet van middelen in de tweede tranche van de Investeringsimpuls en de innovatiegelden voor het vergroten van de verkeersveiligheid.

Het Kennisnetwerk heeft met haar expertise en vanuit haar onafhankelijke positie een waardevolle bijdrage geleverd aan de discussie over de inzet van middelen in de tweede tranche van de Investeringsimpuls en de innovatiegelden. Deze activiteit is hiermee doeltreffend uitgevoerd.

Wat betreft doelmatigheid was er in 2022 sprake van een flinke overschrijding van het begrote budget. De oorzaak hiervan is dat het Kennisnetwerk op verzoek van het ministerie IenW een methode heeft bedacht om de investeringen op het gebied van verkeersveiligheid op effecten door te rekenen en deze effecten ook daadwerkelijk heeft berekend voor de investeringen uit de 1<sup>e</sup> tranche van de investeringsimpuls. In samenspraak met ministerie IenW is besloten om voor een overschrijding van de begrote kosten de egaliseringsreserve in te zetten.

## 4.9 Conclusies

Vanuit de voorgaande paragrafen kan worden gezien in hoeverre de uitgevoerde activiteiten en outputs leiden tot een bijdrage aan de doelstellingen van de subsidieregeling oftewel de doeltreffendheid. In deze paragraaf wordt hierop ingegaan. Aan het einde van deze paragraaf wordt ook ingegaan op de doelmatigheid.

### **Kennis ontwikkelen, borgen en verspreiden**

Het Kennisnetwerk heeft gedurende de evaluatieperiode steeds voldaan aan de afgesproken activiteiten uit de activiteitenplannen. De afgesproken producten en bijeenkomsten zijn uitgevoerd. In de coronaperiode is het Kennisnetwerk snel overgeschakeld op meer online activiteiten. Op outputniveau (en het niveau waarop de kennisregeling is opgesteld) is het Kennisnetwerk dan ook doeltreffend geweest.

Het Kennisnetwerk is minder goed geslaagd in het behouden van de juiste balans tussen theorie en praktijk in de ontwikkelde producten en bijeenkomsten. Ondanks dat veel gemeenten de producten en diensten kennen en de website en bijeenkomst gewaardeerd worden, wordt ook aangegeven dat de producten vaak nog wel een beetje wetenschappelijk of technisch van aard zijn. Hierdoor sluiten de producten niet altijd goed aan bij de behoefte van de gebruikers naar meer praktische voorbeelden en ondersteuning in de uitvoering.

Er is een goed begin gemaakt met de opzet van een landelijk dashboard. Tegelijkertijd geeft de Taskforce aan dat bij het definiëren van de risico-indicatoren beter rekening had kunnen worden gehouden met de daaropvolgende inwinning van data op basis van deze definities.

Dit is één van de redenen dat de inwinning van data door de Taskforce langzamer verloopt dan gehoopt en de SPI-monitor van het Kennisnetwerk nog beperkt gevuld is. De SPI-monitor fungeert zodoende nog maar in beperkte mate als hulpmiddel van decentrale overheden bij het risicogestuurd werken. Er wordt door een aantal belanghebbenden voorgesteld om het dashboard meer in samenhang met decentrale overheden, marktpartijen en koepelorganisaties op te bouwen, zodat wellicht beter aan de verwachtingen van de uiteindelijke gebruikers voldaan kan worden bij het risicogestuurd werken.

### **Stimuleren van overheden om te gaan werken met de risicogestuurde aanpak**

Door het ontbreken van doelstellingen (en afspraken) op het gebied van de doorwerking van kennis richting de gedragsverandering bij overheden is het lastig om uitspraken te doen over de doeltreffendheid op het gebied van impact.

Wel zien we dat de stap van kennis ontwikkelen en verspreiden door het Kennisnetwerk SPV naar het breed implementeren van risicogestuurd werken door gemeenten nog verder moet worden gemaakt. Het Kennisnetwerk heeft verschillende ondersteunende publicaties opgesteld. Deze bieden, volgens de gesproken personen, een denkrichting maar zijn nog te algemeen geformuleerd om gericht risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid op te baseren. Veel decentrale overheden geven aan dat de vertaalslag naar een gerichte aanpak in de vorm van een uitvoeringsprogramma nog moeizaam van de grond komt. Uitdaging hierbij is dat gemeenten weinig capaciteit en geld beschikbaar hebben en daarom behoefte hebben aan praktische ondersteuning. Deze ondersteuning kan niet door het Kennisnetwerk geleverd worden en valt volgens het Kennisnetwerk ook niet binnen de scope van de subsidie. Aangegeven wordt dat in de uitvoering regelmatig nog externe expertise ingehuurd moet worden door gemeenten. De expertteams worden hierin genoemd als goed instrument tijdens



het opstellen van de risicoanalyses dat in de implementatie gemist gaat worden. Kortom, het is niet alleen de kennis die gedeeld moet worden, maar er is ook behoefte aan kunde.

Decentrale overheden merken op dat het gedrag van weggebruikers een belangrijke risicofactor is voor verkeersveiligheid. Tegelijkertijd merken ze op dat het realiseren van gedragsverandering lastig is. Ondanks dat het Kennisnetwerk al aandacht heeft voor gedrag in de producten kan hier nog meer de nadruk op worden gelegd.

### **Omslag in denken bij decentrale overheden richting een risicogestuurde aanpak**

Door de inzet van de afgelopen jaren en de ontwikkeling van risicoanalyses denkt een groot deel van de decentrale overheden inmiddels anders over de aanpak van verkeersveiligheid. Een aantal decentrale overheden geeft aan ook nog steeds te kijken naar ongevallen cijfers, maar keuzes te baseren op een bredere afweging, waaronder ook het analyseren van risico's.

Wel blijft het voor decentrale overheden een uitdaging om in een politieke context risicogestuurd te blijven werken en keuzes niet te baseren op de 'waan van de dag'. Veel decentrale overheden geven aan dat de vertaalslag naar een gerichte aanpak in de vorm van een programma nog moeizaam van de grond komt. Naast blijvende aandacht om ook op bestuurlijk niveau een gedragsverandering tot stand te krijgen, zal daarom ook ingezet moeten blijven worden op verdere implementatie.

### **Bijdrage aan de ambitie richting nul verkeersdoden in 2050**

Het Kennisnetwerk heeft tijdens de evaluatieperiode belangrijke kennis over risicogestuurd werken ontwikkeld die decentrale overheden helpt bij het nadenken over verkeersveiligheidsbeleid. Het toepassen van deze kennis bij het opstellen van een risicoanalyse en uitvoeringsprogramma komt langzaam maar zeker van de grond. Decentrale overheden zijn afhankelijk van capaciteit en geld om gerichte maatregelen te kunnen nemen en daarmee daadwerkelijk risico's te verminderen. In welke mate een risicogestuurde aanpak in de toekomst bijdraagt aan het voorkomen van verkeersslachtoffers is dan ook op dit moment onvoldoende te bepalen.

### **Doelmatigheid**

Het bepalen van de doelmatigheid van het Kennisnetwerk is niet eenvoudig. Hierbij speelt namelijk dat het bepalen van de doeltreffendheid lastig is. De doorwerking richting de doelmatigheid is hiermee nog lastiger. Er kan wel gesteld worden dat de activiteiten over het algemeen zijn uitgevoerd binnen de begroting, ondanks ziekte en een coronaperiode. De egalisatiereserve heeft geholpen om flexibel budgetten in te zetten en soms door te schuiven naar het volgende jaar. Er zijn ook suggesties gedaan om de doelmatigheid te vergroten. Zo wordt door het ministerie aangegeven dat een relatief groot deel van het budget gaat naar het onderdeel 'organisatie en overleggen'. Vanuit het perspectief van doelmatigheid worden door het ministerie en andere betrokkenen vraagtekens gezet bij de noodzaak dat het Kennisnetwerk bij alle overleggen van de Kern- en Stuurgroep aanwezig is en bestaat er behoefte aan eenduidigheid en feedback over de rol van het Kennisnetwerk bij deze overleggen. Meer waarde wordt gehecht aan de aanwezigheid van het Kennisnetwerk in het veld en de rol die het daarbij kan bekleden als oren en ogen van het ministerie en de Kerngroep SPV. Duidelijkheid over verwachtingen van belangrijke stakeholders over het Kennisnetwerk, de doelstellingen en de rolbeschrijving kan helpen de doelmatigheid te vergroten.

## 5 Platform Veilig Fietsen

### 5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk gaan we in op het Platform Veilig Fietsen (PVF). We benoemen het doel van het PVF, beschrijven kort het proces van de subsidieaanvraag en gaan in op de samenwerking tussen het ministerie en het PVF in de praktijk. Daarnaast kijken we naar de uitgevoerde activiteiten op basis van de indeling uit het activiteitenplan en gaan we in op de behaalde resultaten.

### 5.2 Doel Platform Veilig Fietsen

Het idee voor de ontwikkeling van het PVF is in 2017 ontstaan bij de Tour de Force in het kader van de doelstelling 'verminderen van het aantal fietsslachtoffers'. De aanleiding van het platform was enerzijds de versnippering van kennis op het gebied van fietsveiligheid op het web en anderzijds de toenemende vraag vanuit verschillende projecten en initiatieven om kennis over fietsveiligheid op een digitale plek te borgen, verspreiden en ontsluiten. Het doel van het PVF staat niet genoemd in de Tijdelijke subsidieregeling Kennisnetwerk SPV.

*Het doel van het platform is om één overkoepelende online omgeving te bieden waar alle relevante kennis op het gebied van fietsveiligheid te vinden is voor de professional die met fietsveiligheid aan de slag is of wil gaan.*

### 5.3 Proces subsidieaanvraag

#### 5.3.1 Ervaringen met de aanvraag van de subsidie

Het aanvragen van de subsidie verloopt via het activiteitenplan van het Kennisnetwerk SPV. Hiervoor levert PVF een overzicht van de activiteiten aan bij het Kennisnetwerk SPV. Vóór het indienen van de activiteiten worden deze besproken met de beleidsadviseurs van het ministerie die werken aan het thema fietsveiligheid.

#### 5.3.2 Ervaringen met het verantwoordingsproces

Voor de verantwoording van de uitgevoerde activiteiten stelt PVF ieder jaar een activiteitenverslag op. Hierin wordt beschreven welke activiteiten zijn ondernomen en wordt inzicht gegeven in het gebruik van het platform.

## 5.4 Samenwerking

De samenwerking tussen het ministerie IenW en CROW is heel goed. Er zijn korte lijntjes. Op het gebied van het platform veilig fietsen is er iedere 6 tot 8 weken een kort afstemmings-overleg. De samenwerking tussen PVF en het Kennisnetwerk SPV is volgens respondenten nog onvoldoende. Partijen geven aan wel regelmatig contact te hebben, maar meer gebruik te kunnen maken van elkaars kennis en expertise.

## 5.5 Activiteiten

Het PVF onderneemt jaarlijks activiteiten om kennis over fietsveiligheid op één plek aan te bieden en onder de aandacht te brengen van fietsveiligheidsprofessionals.

### Inzet community- en web-moderator

Een community-manager van CROW heeft wekelijks het PVF bijgehouden. Zo heeft de community-manager de volgende activiteiten volgens het activiteitenplan ondernomen:

- actief op zoek gegaan naar relevante kennis op het gebied van fietsveiligheid;
- content gekopieerd van andere relevante websites;
- verleiden van anderen om content aan te leveren en te laten publiceren.

Tabel 5.1 Jaarlijkse begroting en gerealiseerd bedrag activiteit 'Inzet community- en web-moderator'

Jaar	Budget	Gerealiseerd bedrag
2021	€ 19.200	€ 30.120
2022	€ 19.200	€ 30.631
2023	€ 19.200	Nog niet vastgesteld
2024	€ 18.910	Nog niet vastgesteld

### Geleverde output

Over de evaluatieperiode heeft een community-manager (CROW) steeds wekelijks het platform bijgehouden en nieuwe content toegevoegd. Er zijn verschillende thema nieuwsbrieven verstuurd en bijna 400 artikelen gepubliceerd. Het aantal nieuwsbrief abonnees steeg van 381 in 2020 naar 570 in 2022.

Geïnterviewden geven aan dat ze de kennis voor fietsveiligheidsprofessionals versnipperd vinden. Zo geven geïnterviewden als voorbeeld aan dat ze geen verschil zien tussen het PVF en het Fietsberaad. Daarnaast vindt men het verwarrend dat er verschillende platforms bestaan met daarop kennis over fietsveiligheid. Zo is er de centrale website van CROW, de website van CROW-fietsberaad, de website van het Kennisnetwerk SPV en de website van het PVF. De informatie die op het platform wordt gedeeld is wel waardevol maar niet nieuw. In één van de interviews wordt de suggestie gegeven om e.e.a. te combineren en meer samen te werken met het Kennisnetwerk SPV om naamsbekendheid te vergroten.

Tabel 5.2 Inzicht in aantal nieuwsbrieven, abonnees en gepubliceerde artikelen PVF

	2020	2021	2022
Nieuwsbrief abonnees	381	329	570
Totaal aantal nieuwsbrieven	2	3	3
Aantal gepubliceerde artikelen	106	223	67

### Bevindingen doeltreffendheid en doelmatigheid

Binnen dit onderdeel staat centraal het bijhouden van het platform door het plaatsen van relevante kennis en het stimuleren van belanghebbenden om content te creëren en aan te leveren. Om zo de kennis over fietsveiligheid te bundelen en één overkoepelende omgeving te bieden.

Het PVF heeft met haar inzet een bijdrage geleverd aan het bundelen van kennis over fietsveiligheid. Er bestaan echter ook nog andere platforms die meer bereik en naamsbekendheid hebben (bijvoorbeeld Fietsberaad). De activiteit is daarmee doeltreffend in het verzamelen van kennis maar niet doeltreffend in het beoogde effect, namelijk het bieden van één overkoepelend platform.

De doelmatigheid van de activiteit is minder goed te beoordelen omdat in de eerste helft van 2021 vanwege administratieve redenen ook alle uren van andere activiteiten op dit budget zijn geboekt. In 2022 wordt het budget opnieuw overschreden en wordt in de verantwoordingsstukken niet duidelijk waardoor dit komt.

### Gebruikerssessies

Er worden verschillende gebruikerssessies georganiseerd om bestaande kennis, kennisproducten over fietsveiligheid en het platform zelf onder de aandacht te brengen bij decentrale overheden. Er wordt ook een jaarlijkse bijeenkomst georganiseerd om wensen, behoeften en ideeën over het platform te inventariseren bij de community.

Tabel 5.3 Jaarlijkse begroting en gerealiseerd bedrag activiteit 'Gebruikerssessies'

Jaar	Budget	Gerealiseerd bedrag
2021	€ 8.640	€ 4.128
2022	€ 8.640	€ 3.128
2023	€ 4.800	Nog niet vastgesteld
2024	Activiteit is niet gepland	Nog niet vastgesteld

### Geleverde output

Er is gedurende de evaluatieperiode ieder jaar steeds een gebruikerssessie georganiseerd. Daarnaast is het PVF op verschillende inhoudelijke bijeenkomsten aangesloten en daarbij hebben ze zichzelf onder de aandacht gebracht. Bijvoorbeeld bij verschillende kenniscafés over fietsveiligheid en ook bij sessies over het opstellen van een risicoanalyse en uitvoeringsagenda.

Gedurende de evaluatieperiode heeft het PVF in 2020 en 2021 een gebruikerssessie georganiseerd om wensen, behoeften en ideeën op te halen. Uit deze bijeenkomsten blijkt dat gebruikers tevreden zijn over de aangeboden kennis en bijeenkomsten. De gebruikerservaring op de site is niet optimaal, gebruikers geven aan dat het lastig is om kennis te vinden. Verder wordt opnieuw aangegeven dat het verwarrend is welke informatie waar terug te vinden is.

#### Bevindingen doeltreffendheid en doelmatigheid

Binnen dit onderdeel worden verschillende bijeenkomsten en gebruikerssessies georganiseerd om bestaande kennis, kennisproducten en het PVF onder de aandacht te brengen bij decentrale overheden.

Het PVF heeft met haar inzet een bijdrage geleverd aan het opbouwen van een netwerk voor fietsveiligheidsprofessionals. Het aantal bijeenkomsten en daarmee dus de bijdrage van het PVF aan een netwerk voor fietsveiligheidsprofessionals is nog wel beperkt.

De doelmatigheid van de activiteit is minder goed te beoordelen omdat in de eerste helft van 2021 vanwege administratieve redenen de uren van deze activiteit op een ander budget zijn geboekt. In 2022 is er sprake van een onderbesteding en het wordt in de verantwoordingsstukken niet duidelijk waardoor dit komt.

#### Monitoren gebruik, ICT-beheer en projectmanagement

Het platform wordt gemonitord en beheerd en er wordt gecommuniceerd over (de ontwikkeling van) het platform.

**Tabel 5.4** Jaarlijkse begroting en gerealiseerd bedrag activiteit 'monitoren gebruik, ICT-beheer en projectmanagement'

Jaar	Budget	Gerealiseerd bedrag
2021	€ 12.160	€ 5.692
2022	€ 12.160	€ 4.487
2023	€ 16.000	Nog niet vastgesteld
2024	€ 16.216	Nog niet vastgesteld

#### Geleverde output

Het gebruik van het PVF is gedurende de evaluatieperiode gemonitord. Zo is er inzicht verkregen in het aantal pagina weergaven en gebruikers. Daarnaast is het platform beheerd en is het platform gekoppeld aan de website van het Fietsberaad.

Gedurende de evaluatieperiode is het aantal pagina weergaven en het aantal gebruikers van het PVF toegenomen. In 2021 is de keuze gemaakt om het platform in 2022 onder te brengen bij de website fietsberaad van CROW. Hierdoor heeft het platform een groter bereik gekregen.

**Tabel 5.5** Inzicht in pagina weergaven en gebruikers PVF

	2020	2021	2022
Aantal pagina weergaven	8.192	16.196	12.492
Aantal gebruikers	1.861	5.053	4.641

### Bevindingen doeltreffendheid en doelmatigheid

Binnen dit onderdeel wordt gemonitord hoe het PVF wordt gebruikt om zo te kijken hoe het bereik van het platform kan worden vergroot. Daarnaast wordt een deel van het budget gebruikt voor het hosten van de website. Het PVF heeft een groter bereik gegenereerd door in 2022 aan te sluiten bij het bestaande en beter bekende platform Fietsberaad. Het begrote budget is in 2021 en 2022 maar voor de helft gebruikt terwijl de activiteiten wel zijn uitgevoerd zoals bedacht. ICT-beheer, monitoring en projectmanagement zorgen ervoor dat het PVF kon blijven draaien. Het is echter (nog) niet gelukt om één overkoepelende online omgeving te realiseren. Uitspraken over de uiteindelijke doelmatigheid zijn lastig te doen door beperkte inzage in de bestedingen op sommige onderdelen.

## 5.6 Conclusies

Er zijn verschillende gremia en platforms actief op het gebied van kennisverspreiding en ontwikkeling over fietsen als vervoersmiddel. Het PVF richt zich daarbij specifiek op fietsveiligheid. Het lijkt echter niet logisch om meerdere soortgelijke platforms naast elkaar te laten bestaan. De activiteiten dragen vanuit die optiek ook niet direct bij aan het doel, namelijk één platform om alle kennis over fietsveiligheid te borgen, verspreiden en ontsluiten.

Binnen de subsidieregeling worden in het activiteitenplan van het Kennisnetwerk ook de activiteiten van het Platform Veilig Fietsen (PVF) meegenomen om praktische en administratieve redenen. Ondanks dat er regelmatig contact is tussen het Kennisnetwerk en het PVF, wordt vanuit de interviews aangegeven dat de samenwerking nog niet optimaal is. Daarnaast is de huidige schaal van het PVF te klein en kan het beter geïntegreerd worden in andere gremia/platforms.



## 6 Conclusies en aanbevelingen

### 6.1 Conclusies

Op basis van de analyses zijn de belangrijkste conclusies uit het onderzoek:

- Terugkijkend kan gesteld worden dat het Kennisnetwerk SPV over het algemeen doeltreffend is geweest in het behalen van de output. De beloofde producten en diensten op basis van het activiteitenplan zijn geleverd en er is snel geschakeld in de coronaperiode. Er is veel kennis ontwikkeld, geborgd en verspreid over de risicogestuurde aanpak van verkeersveiligheid op basis van wetenschappelijke kennis en expertise. Het Kennisnetwerk had nog doeltreffender kunnen zijn wanneer de producten (nog) beter hadden aangesloten op de praktijk en als er (nog) meer bekendheid voor diensten en producten was geweest.
- Door het ontbreken van doelstellingen op het gebied van de doorwerking van kennis richting de gedragsverandering bij overheden is het lastig om uitspraken te doen over de doeltreffendheid op het gebied van impact.
- Het stimuleren van overheden om risicogestuurd te werken, middels het delen van kennis, informatie, data en ervaringen, kent overigens überhaupt zijn beperkingen. Zeker bij kleinere gemeenten vormen een gebrek aan capaciteit en financiële middelen een belangrijke belemmering om de daadwerkelijke omslag te maken naar het risicogestuurd werken. Kortom, het is niet alleen de kennis die gedeeld moet worden, maar er is ook behoefte aan kunde. Dit valt op dit moment niet binnen het activiteitenplan van het Kennisnetwerk SPV. Het is dan ook de komende tijd een taak voor het ministerie IenW om na te denken of de huidige instrumentenmix voldoet aan de vraag vanuit het veld of dat hier nog aanvullingen en/of aanpassingen op nodig zijn.
- Het bepalen van de doelmatigheid van het Kennisnetwerk is niet eenvoudig. Hierbij speelt namelijk dat de doelstellingen vooraf niet helder zijn gespecificeerd, waardoor het bepalen van de doeltreffendheid lastig is. De doorwerking richting de doelmatigheid is hiermee nog lastiger. Er kan wel gesteld worden dat de activiteiten over het algemeen zijn uitgevoerd binnen de begroting, ondanks ziekte en een coronaperiode. Er zijn ook suggesties gedaan om de doelmatigheid te vergroten. Zo kan gedacht worden aan het beperken van aanwezigheid van het Kennisnetwerk bij de overleggen van de Kern- en Stuurgroep en bestaat er behoefte aan eenduidigheid en feedback over de rol van het Kennisnetwerk bij deze overleggen. Meerwaarde wordt door betrokkenen gehecht aan de aanwezigheid van het Kennisnetwerk in het veld en de rol die het daarbij kan bekleden als oren en ogen van het ministerie IenW en de Kerngroep SPV.



## 6.2 Aanbevelingen

### Aanbevelingen aan het ministerie IenW

Wij doen op basis van ons onderzoek de volgende aanbevelingen aan het ministerie voor de toekomst van het Kennisnetwerk SPV en een eventuele verlenging van de subsidieregeling:

#### *1. Het Kennisnetwerk SPV kan ook in de uitvoeringsfase een blijvende rol spelen*

Het SPV geeft aan dat in alle fasen van aanleg en beheer van infrastructuur risico-indicatoren voor verkeersveiligheid een expliciete rol moeten spelen in de afweging rondom de inrichting, met actuele richtlijnen en wetenschappelijke kennis als basis. Op korte termijn gebeurt dit op basis van bestaande inzichten en kennis, op de lange termijn komen steeds meer data beschikbaar, zodat het mogelijk wordt met risico-indicatoren (SPI's) meetbare doelen te stellen. Het SPV loopt door tot 2030. De afgelopen periode is de basis voor het risicogestuurd werken gelegd met onder andere stappenplannen, de uitwerking van risico-indicatoren en het SPI-dashboard.

Door de meeste gemeenten is inmiddels een risicoanalyse uitgevoerd. Nu breekt de volgende fase aan, waarbij implementatie en monitoring van het beleid centraal staat. Het Kennisnetwerk SPV zou volgens de door ons geraadpleegde overheden ook in deze uitvoeringsfase een blijvende rol kunnen spelen in de ondersteuning van overheden door het aanbieden van kennis, praktische voorbeelden en instrumenten.

Bij een deel van de gemeenten is het risicogestuurd werken nog in ontwikkeling of niet verankerd in beleid, door onder andere wisseling in personeel, gebrek aan capaciteit en financiële middelen. Zodoende is er ook op dit vlak een blijvende rol voor het Kennisnetwerk in het borgen en verspreiden van kennis over risicogestuurd werken en het stimuleren en ondersteunen van decentrale overheden om risicogestuurd te werken.

#### *2. Besef dat doorwerking van kennis bij decentrale overheden gebonden zit aan randvoorwaarden*

De mogelijkheden van het Kennisnetwerk SPV om decentrale overheden te stimuleren om risicogestuurd te werken zijn echter beperkt. Het delen van kennis en ervaringen is belangrijk, maar de mate waarin deze kennis ook daadwerkelijk gebruikt wordt door beleidsmakers is afhankelijk van vele factoren<sup>11</sup>. Decentrale overheden zijn bijvoorbeeld gebonden aan beschikbare capaciteit en financiële middelen om een risicogestuurde aanpak te implementeren. Het Kennisnetwerk vormt een belangrijke schakel, maar kan niet zelfstandig een omslag bewerkstelligen naar een risicogestuurde aanpak in het verkeersveiligheidsbeleid. De juiste randvoorwaarden dienen aanwezig te zijn om een effectieve doorwerking te realiseren. Een financiële prikkel, zoals de investeringsimpuls en ondersteuning van de gemeente door de expertteams zijn hier goede voorbeelden van. Het is dan ook belangrijk om de rol van het Kennisnetwerk in het stimuleren van overheden om risicogestuurd te werken in een breder perspectief met ander instrumentarium te bekijken en daarbij de juiste mix te bepalen.

<sup>11</sup> Zie ook: SWOV (2014). Passen gemeenten de Ontwerpwijzer Fietsverkeer toe? Gebruik van de richtlijnen voor fietsinfrastructuur en factoren die dit beïnvloeden.

*3. Bespreek bij een voortzetting van het Kennisnetwerk de verwachtingen die betrokken partijen hebben ten aanzien van de rol en de taken van het Kennisnetwerk voor de komende jaren en leg deze samen met het Kennisnetwerk vast*

Vanuit dit besef is het belangrijk om bij een voortzetting van het Kennisnetwerk de verwachtingen die betrokken partijen in het Kennisnetwerk hebben naar elkaar uit te spreken. Op dit moment liggen verwachtingen over rollen en taken nog onvoldoende op één lijn en zijn ook niet altijd realistisch. Het Kennisnetwerk zou hierbij het voortouw kunnen nemen in het verwachtingsmanagement. Van het ministerie IenW mag ook een actieve rol verwacht worden als subsidieverlener. Ga daarbij in op de rol van het Kennisnetwerk bij verdere implementatie en de rollen en verantwoordelijkheden van Taskforce, Stuurgroep en Kerngroep SPV. Bespreek wie aanwezig is bij welke overleggen en met welk doel.

*4. Wijzig bij een eventuele voortzetting de regeling niet ingrijpend*

De tijdelijke subsidieregeling zelf werkte in de evaluatieperiode procesmatig effectief en efficiënt, grootschalige aanpassing bij eventuele voortzetting is daarom niet wenselijk. Er wordt een beperkt aantal zaken ter overweging meegegeven om de subsidieregeling bij een eventuele voortzetting te verbeteren:

- Er moet bij een eventuele voortzetting van de regeling een betere doelstelling voor de regeling worden geformuleerd. Deze moet bij een eventuele voortzetting worden geformuleerd op impactniveau en hier moeten ook indicatoren worden afgesproken.
- Het Kennisnetwerk bestaat uit twee partijen die subsidie ontvangen: SWOV en CROW. Deze partijen zijn niet expliciet genoemd in de regeling, waardoor (theoretisch) ook andere partijen een subsidieaanvraag hadden kunnen indienen. Verken de mogelijkheid om binnen de juridische kaders de namen van SWOV en CROW toe te voegen om aanvragen voor subsidies van derden te voorkomen. Anderzijds biedt deze openheid wel de nodige flexibiliteit om eventuele andere partijen ook uit te nodigen om deel te nemen aan het Kennisnetwerk SPV.
- De bewijsstukken voor de verantwoording moeten uiterlijk op 1 juli worden ingediend. Dit kan bij het CROW niet i.v.m. interne procedures. Hierdoor moet altijd uitstel aangevraagd worden tot 1 oktober. Dit kan óf worden veranderd in de subsidieregeling om administratieve lasten te voorkomen, óf CROW moet op hun tijdigheid gewezen worden.
- Er staat in de subsidieregeling dat gelden evenredig over de aanvragers verdeeld worden. Dit is in de praktijk niet het geval, de verdeling vindt in onderling overleg tussen SWOV en CROW plaats en wordt vastgelegd in de jaarlijkse subsidiebeschikkingen. De passage uit de subsidieregeling kan worden aangepast om deze verdeling vast te leggen.

*5. Haal de bijdrage aan het Platform Veilig Fietsen uit de activiteiten vallend onder deze regeling*

Het onderdeel PVF past niet in de subsidieregeling Kennisnetwerk SPV. Voor het PVF zijn ook geen doelstellingen opgenomen in de tijdelijke subsidieregeling, waardoor er in deze evaluatie geen uitspraken gedaan worden over de doeltreffendheid en doelmatigheid van het platform. Ondanks dat er een inhoudelijke relatie is tussen het Kennisnetwerk en het PVF wordt deze relatie in de praktijk niet gezocht en benut. Onderzoek daarom de mogelijkheden om de bijdrage voor het PVF ergens anders onder te brengen. Kijk daarbij naar mogelijkheden om de activiteiten van het PVF rond fietsveiligheid onder te brengen bij een platform met meer bereik, zoals het Fietsberaad, om effectiviteit en efficiëntie te vergroten.

### *6. Zet de ontwikkeling van het SPI-dashboard meer voort in lijn met de behoeften van de gebruikers*

Inzicht in verkeersveiligheidsdata is essentieel om gericht en effectief risicogestuurd te werken. De meerwaarde van een dashboard met verkeersveiligheidsdata wordt dan ook gezien door decentrale overheden. In de evaluatieperiode was het dashboard in ontwikkeling en nog niet breed voor overheden beschikbaar. Mede hierdoor zijn decentrale overheden zelf aan de slag gegaan met het ontwikkelen van een dashboard. Om overheden te ondersteunen in het risicogestuurd werken met publieke data en een wildgroei aan dashboards te voorkomen, is het zaak dat er snel een goed gevuld landelijk dashboard breed beschikbaar staat.

Blijf actief decentrale overheden en marktpartijen betrekken bij de verdere ontwikkeling van het dashboard, zodat deze goed aansluit bij de behoeften om risicogestuurd te kunnen werken. Daarbij is het te overwegen om de activiteiten ten aanzien van het beheer en vullen van het dashboard (data inwinning) meer te integreren.

### **Aanbevelingen aan het Kennisnetwerk SPV**

Wij doen op basis van ons onderzoek op hoofdlijnen de volgende aanbevelingen aan het Kennisnetwerk SPV voor het geval besloten wordt tot een voortzetting van de activiteiten:

#### *1. Werk wordt goed gewaardeerd, ga daarmee door*

Het werk van het Kennisnetwerk wordt gewaardeerd. Ga daarom door met het ontwikkelen van kennis, het verspreiden van producten en het organiseren van bijeenkomsten (webinars). Zorg daarbij dat bestaande kennis geactualiseerd wordt en behoud oog voor de praktische toepasbaarheid van deze kennis. Daarnaast is het bieden van ondersteuning aan decentrale overheden, gezien hun behoeften, zeer belangrijk om het risicogestuurd werken verder te implementeren en duurzaam onderdeel te laten worden van lokale verkeersveiligheidsaanpakken. Leg bij een voortzetting van de activiteiten in de komende jaren als Kennisnetwerk hier de focus op door nog meer dan voorheen praktische voorbeelden en kennis in het veld te delen.

#### *2. Inhoud van kennisproducten en hulpmiddelen kunnen nog beter worden afgestemd op de behoeften van de doelgroep*

Hoewel de kennisproducten en hulpmiddelen gewaardeerd worden, bestaat tegelijkertijd de behoefte bij decentrale overheden om de kennisproducten meer aan te laten sluiten bij de uitvoeringspraktijk. De producten kunnen te wetenschappelijk blijven. Het Kennisnetwerk kan meer aansluiten bij deze behoefte door de focus in haar activiteiten meer te verleggen op het praktisch uitvoerbaar maken van de al reeds beschikbare kennis. Dit kan het Kennisnetwerk op praktische en interactieve manier organiseren. Praktisch in de zin van dat het Kennisnetwerk aansluit bij al bestaande overleggrems, bijvoorbeeld bij regionale overleggen in het kader van verkeersveiligheid. Interactief in de zin van dat het Kennisnetwerk meer de feedbackloop organiseert in de gesprekken met decentrale overheden waarbij men ophaalt welke obstakels er zijn in de uitvoeringspraktijk en hoe dit benut kan worden om kennis verder te optimaliseren. Zoek naar voorbeelden bij gemeenten en provincies die al op een risicogestuurde manier werken.

### *3. Vergroot de zichtbaarheid van het Kennisnetwerk en doe aan verwachtingsmanagement*

Nog niet alle gemeenten in Nederland zijn bekend met het Kennisnetwerk en haar producten. De zichtbaarheid en bekendheid van het Kennisnetwerk kan daarom beter. Om dit te vergroten kan het Kennisnetwerk waar mogelijk nog meer aansluiten bij al bestaande overlegorganen zoals van provincies, koepelorganisaties en andere netwerkpartners. Poog daarbij expliciet regio's op te zoeken waarin gemeenten zitten die onbekend of deels bekend zijn met het Kennisnetwerk.

Aanvullend hierop is het raadzaam om nog meer aan verwachtingsmanagement te doen. Maak duidelijk richting decentrale overheden waar het Kennisnetwerk van is, welke kennisproducten beschikbaar zijn, wat voor themabijeenkomsten georganiseerd worden en op welke wijze ondersteuning geboden wordt. Met name het laatste is belangrijk voor decentrale overheden, zodat zij kunnen inschatten wat het vraagt van hun interne capaciteit om te (gaan) werken volgens een risicogestuurde aanpak.

### *4. Leg vast waar je van bent en waarvan niet (zie link bij ministerie)*

Helderheid over rollen, taken en verwachtingen kan verbeteren bij een verder vervolg. Aansluitend op de aanbeveling (3) aan het ministerie is het belangrijk dat eerst binnen het Kennisnetwerk duidelijkheid geschept wordt over rollen, taken en onderlinge verwachtingen. Ga daarbij in op de rollen en verantwoordelijkheden van het Kennisnetwerk, de Taskforce, de Stuurgroep en de Kerngroep SPV. Bespreek wie aanwezig is bij welke overleggen en met welk doel. Dit om nog effectiever te opereren en om de onderlinge verwachtingen beter te kunnen managen.



Postbus 4175  
3006 AD Rotterdam  
Nederland

Watermanweg 44  
3067 GG Rotterdam  
Nederland

T 010 453 88 00  
F 010 453 07 68  
E [netherlands@ecorys.com](mailto:netherlands@ecorys.com)

K.v.K. nr. 24316726

W [www.ecorys.nl](http://www.ecorys.nl)