

Berenschot

A background image of a busy city street, likely in the Netherlands, showing several cyclists and pedestrians. The scene is slightly blurred, suggesting motion. The cyclists are wearing winter clothing like jackets and beanies. The street has white markings and buildings in the background.

Procesevaluatie Investeringsimpuls verkeersveiligheid tranche 1

Eindrapport

Inhoudsopgave

- 1 Inleiding
- 2 Feitenrelaas
- 3 Externe evaluatie
- 4 Interne evaluatie

- 5 Conclusies
- 6 Aanbevelingen
- 7 Bijlage

Berenschot



1

Inleiding

De Investeringsimpuls verkeersveiligheid heeft als doel om de verkeersveiligheid van weginfrastructuur te verbeteren

Tijdens het bestuurlijk overleg verkeersveiligheid in december 2019 is door de minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) toegezegd dat IenW voor de periode 2020-2030 €500 miljoen beschikbaar stelt voor het bevorderen van de verkeersveiligheid. Daarvan is €50 miljoen bestemd voor innovatie. Het overige geld is bestemd als cofinanciering voor beheerders van het onderliggend wegennet (gemeenten, provincies, waterschappen en vervoerregio's) voor het verkeersveiliger maken van hun weginfrastructuur. Hiermee moet een impuls gegeven worden aan verkeersveiligheid, in lijn met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030.

De Investeringsimpuls verkeersveiligheid wordt verstrekt in meerdere tranches. In 2020 is de regeling voor de eerste tranche uitgewerkt. Hiervoor is van februari tot en met juni een proces doorlopen met medeoverheden waarin zij de kans kregen om mee te denken over de contouren van de Investeringsimpuls. In juli en augustus 2020 konden medeoverheden hun aanvragen indienen en in september tot en met november zijn deze beoordeeld.

Voor de eerste tranche is gekozen voor een pakket van maatregelen die bewezen effectief zijn en waar beheerders van het onderliggend wegennet snel mee aan de slag konden. De basis daarvoor vormden de factsheets 'Snel aan de slag met effectieve maatregelen' en 'Vijf maatregelen om het fundament op orde te krijgen' van het Kennisnetwerk SPV.

Onder hoge tijdsdruk werd een cofinancieringsregeling vormgegeven en opengesteld en werden aanvragen beoordeeld. In dat proces heeft IenW ernaar gestreefd om medeoverheden zo goed mogelijk te betrekken en te informeren.

In 2021 zal tranche 2 worden uitgewerkt. Ten behoeve van de uitwerking van tranche 2 heeft IenW deze evaluatie laten uitvoeren waarin is teruggeblikt op het proces dat voor tranche 1 is doorlopen. Doel daarvan is om te achterhalen wat er goed ging, wat beter kon en welke lessen daaruit kunnen worden getrokken voor tranche 2.

Berenschot heeft een lerende evaluatie uitgevoerd waar vooruit gekeken wordt op de tweede tranche

In deze lerende evaluatie blikken we terug op de totstandkoming, openstelling en aanvraag- en beoordeling van tranche 1 van de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid, waarbij tevens vooruit wordt geblikt naar de wensen voor tranche 2. Daarbij gaan we in op het volgende:



Welke leerpunten zijn er t.a.v. het totstandkomingsproces van de regeling?



Welke leerpunten zijn er t.a.v. de openstelling en het aanvraagproces?



Wat zijn wensen en aanbevelingen voor de tweede tranche?

De evaluatie bestaat uit twee onderdelen: een **externe evaluatie** (wat vinden medeoverheden?) en een **interne evaluatie** (wat vindt lenW ervan?). We beschouwen daarbij twee fasen:

Proces fase 1

De periode waarin de regeling tot stand kwam, van ongeveer februari tot en met juni, waarin op verschillende momenten medeoverheden betrokken zijn bij de voorbereiding van de investeringsimpuls.

Proces fase 2

Het proces rondom de openstelling van de regeling en de aanvragen. Dit deel van het proces vond plaats van juli tot en met november 2020.

We zijn in gesprek gegaan met partijen die betrokken waren bij één of beide fase(n). Daarbij is opgehaald welke leerpunten de partijen zien ten aanzien van de eerste tranche en welke wensen zij hebben voor de tweede tranche. Deze hebben wij geanalyseerd en op basis daarvan hebben wij aanbevelingen voor de tweede tranche opgesteld.

Deze evaluatie is in drie stappen tot stand gekomen

Stap 1: Vooronderzoek

Startgesprek

- Bespreken onderzoeksplan en evaluatiekader met de opdrachtgever

Bureauonderzoek

- Opstellen van een feitenrelas op basis van naar documentatie over de Investeringsimpuls

Stap 2: Verdieping

Externe evaluatie

- Interviews met drie provincies, drie gemeenten, de vervoerregio's met elk drie inliggende gemeenten, een waterschap, de VNG met een gemeente, en het IPO
- Partijen zijn geselecteerd op geografische spreiding, verdeling stedelijke-landelijke overheden, grootte en omvang van aanvraag
- Alleen medeoverheden zijn benaderd die betrokken waren bij de totstandkoming en/of een aanvraag hebben ingediend: zeven daarvan waren niet vooraf betrokken, één had geen aanvraag ingediend

Interne evaluatie

- Interne sessie met betrokkenen vanuit IenW
- Interview met Arcadis (ingehuurd als beoordelaar van aanvragen)

Stap 3: Validatie, Analyse

Validatie

- Toetsen bevindingen uit interviews in sessie met geïnterviewden

Analyse

- Opstellen conclusies en aanbevelingen

Rapportage

- Opstellen conceptrapport eindrapport en bespreking met de opdrachtgever
- Opstellen eindrapport

In het onderzoek is het onderstaande evaluatiekader gehanteerd

	Externe evaluatie met medeoverheden <i>Verdiepende interviews en validatiesessie</i>	Interne evaluatie met lenW en Arcadis <i>Interne evaluatiesessie lenW en interviews met Arcadis</i>
<p>Proces: Totstandkoming regeling</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Hoe vindt u dat u betrokken bent? • In welke mate heeft u het gevoel dat u echt inspraak heeft gehad? • Wat vond u van de uiteindelijke regeling? (Opzet, scope, abstractieniveau, etc.) • Op welke wijze zou u betrokken willen zijn bij de totstandkoming van tranche 2? • Welke aandachtspunten zou u willen meegeven voor de volgende tranche? 	<ul style="list-style-type: none"> • Hoe verliep de samenwerking met de Kern- en Stuurgroep rondom de investeringsimpuls? • In hoeverre was de betrokkenheid van medeoverheden waardevol? Welke elementen specifiek? (ideeën verzamelen, ideeën toetsen, versterken draagvlak) • In hoeverre voldeed de uiteindelijke regeling aan wat lenW ermee beoogd had? • Welke lessen kunnen worden meegenomen voor de totstandkoming van tranche 2? • Welke wensen zijn er ten aanzien van de tweede tranche?
<p>Proces: Openstelling, communicatie en aanvraag</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Hoe was de communicatie in aanloop naar en tijdens de aanvraagperiode? Heeft u de juiste informatie ontvangen? • Waar had u eventueel aanvullend behoefte aan gehad qua informatievoorziening? • Hoe verhouden de administratieve lasten van het aanvraagproces zich tot de opbrengsten? • Hoe beoordeelt u de wijze waarop het aanvraagproces was ingericht? • Welke wensen heeft u t.a.v. het aanvraagproces van tranche 2? 	<ul style="list-style-type: none"> • Hoe pakte het aanvraagproces en communicatie daarover uit in de praktijk? • Wat zijn hierin verbeterpunten? • Welke aanvullende eisen/wensen zijn er t.a.v. de communicatie voor tranche 2? • Welke aanvullende eisen/wensen zijn er t.a.v. het aanvraagproces voor tranche 2?

Berenschot



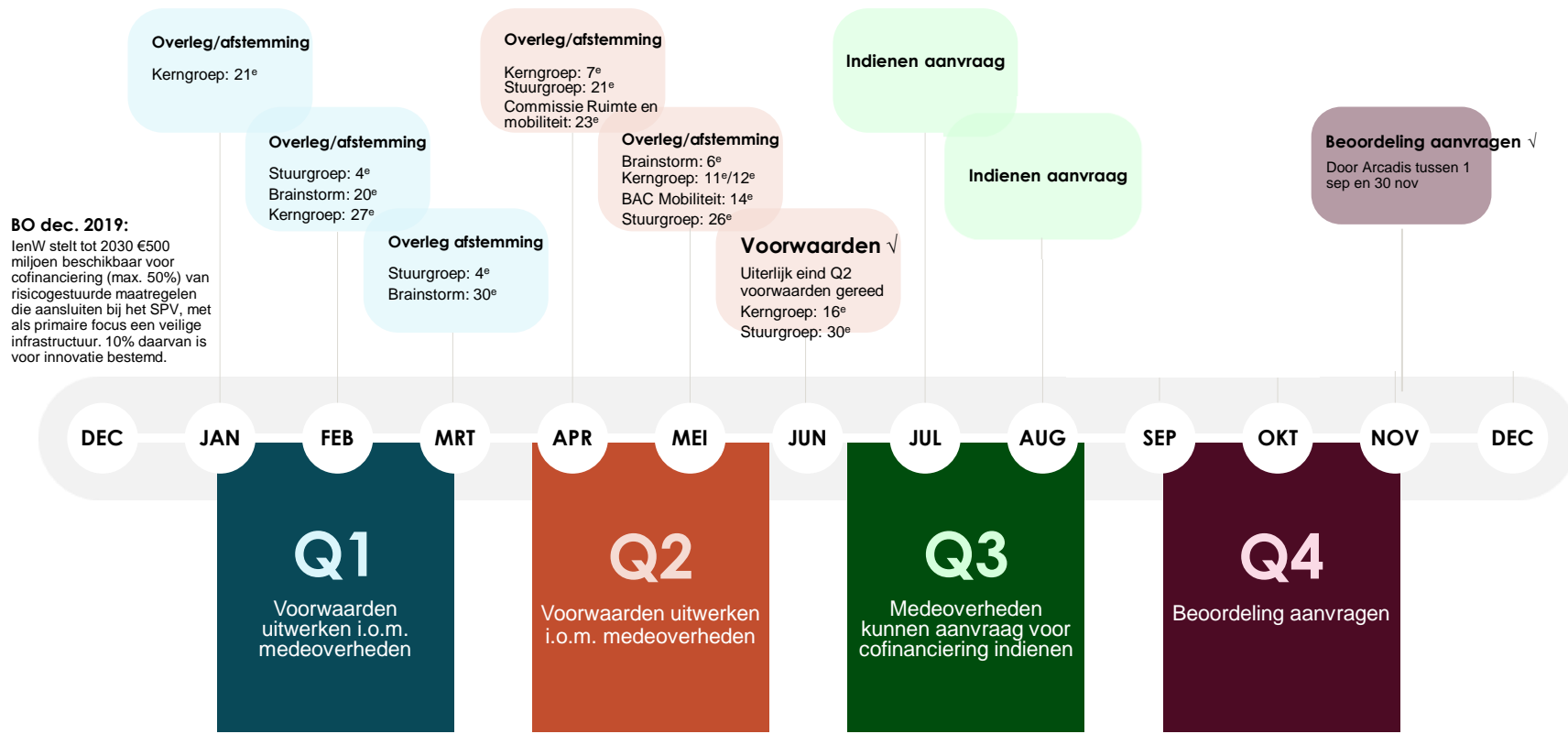
2

Feitenrelaas

Feitelijke beschrijving van doorlopen proces, beslissingen en mijlpalen voor tranche 1

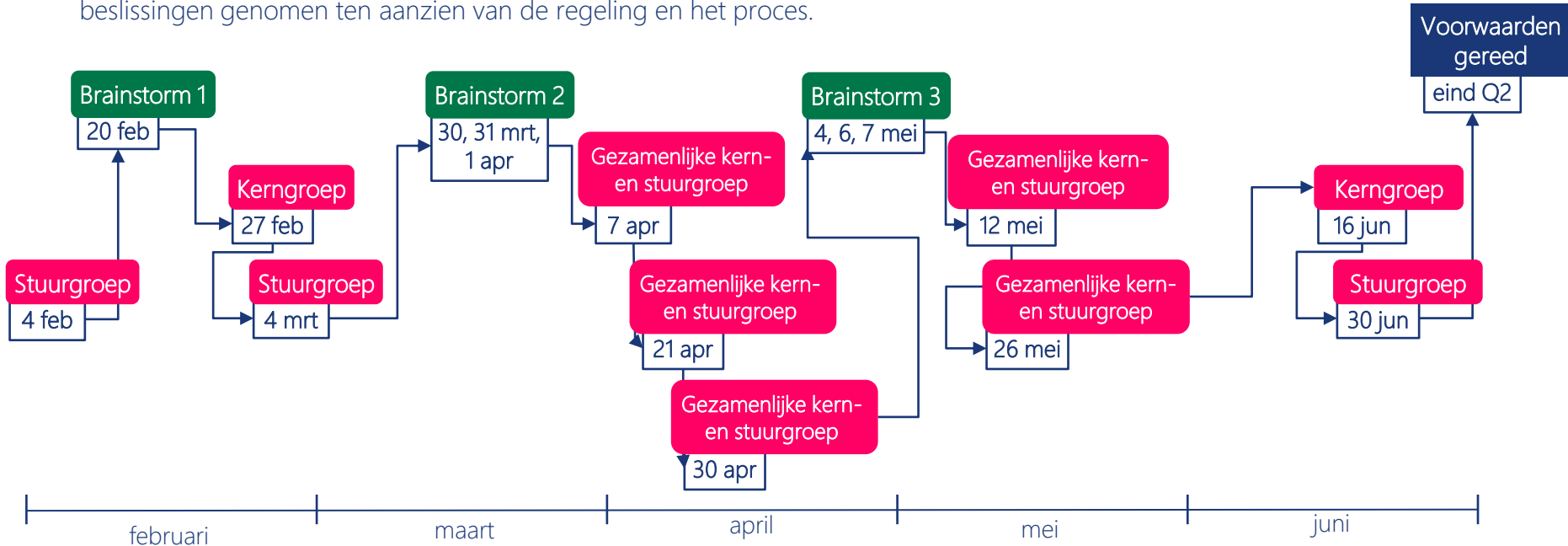
Onderstaande tijdlijn is in 2020 doorlopen voor de totstandkoming en openstelling van de regeling en de aanvraag- en beoordelingsprocedure

- In de volgende slides worden opvolgend de doorlopen stappen in het totstandkomingsproces en de openstelling beschreven, gevolgd door een beschrijving van de aanvraag- en beoordelingsprocedure



De regeling werd in Q1 en Q2 2020 vormgegeven in opvolgende kern- en stuurgroepoverleggen en brainstorms met medeoverheden

- De brainstorms dienden om input te vergaren en om ideeën voor en concepten van de regeling te toetsen. Aan elke brainstorm deden circa 15-20 vertegenwoordigers van verschillende medeoverheden mee.
- In de overleggen van de kern- en stuurgroep SPV vond afstemming plaats tussen de bestuurlijke partners en werden beslissingen genomen ten aanzien van de regeling en het proces.



Per brainstorm stonden de hieronder beschreven vragen en concept-documenten centraal, ook konden deelnemers zelf vragen stellen

Brainstorm 1
20 feb

- Hoe zorg je ervoor dat het geld effectief wordt ingezet voor de meest urgente risico's / meest verkeersonveilige locaties?
- Op wat voor termijn kan financiering plaatsvinden, ook gegeven de 50% cofinanciering?
- Hoe kan in regionaal verband invulling worden gegeven aan de voorwaarde dat er voor aanvraag van het geld één penvoerder en één kassier moet zijn?

Brainstorm 2
30, 31 mrt
en 1 apr

- [Eerste concept-regeling en concept-menukaart worden voorgelegd aan deelnemers.]
- Is het onderstaande concept van de voorwaarden voor een subsidieregeling waarbij gemeenten en provincies kunnen intekenen op specifieke maatregelen uitvoerbaar?
- Wat vinden jullie van het idee om een intensivering van/of een plus op maatregelen, bijvoorbeeld uit (regionale) uitvoeringsplannen, in aanmerking te laten komen voor cofinanciering? En wat voor soort criteria kunnen we daar voor hanteren?
- Wat vinden jullie van het idee om koplopers, d.w.z. regio's die al een uitvoeringsplan hebben, te belonen? Hoe zou dit eruit moeten zien?

Brainstorm 3
4,6 en 7 mei

- [Nieuwe concept-regeling en concept-aanvraagformulier worden voorgelegd aan deelnemers.]
- Zijn de voorwaarden en het aanmeldformulier duidelijk?
- Hoe kijken jullie aan tegen de uitvoerbaarheid van de regeling?

In de totstandkoming van de regeling zijn door de kern- en stuurgroep een aantal belangrijke discussiepunten besproken en beklonken

Discussiepunt	Kernvraag	Uitkomst
Beoogde doelen	Waar moet de regeling aan bijdragen?	Het realiseren van verkeersveilige infrastructuur. (Geen aanvullende doelen t.a.v. governance of risicoanalyses.)
Verdeling/ prioritering	Hoe worden de middelen verdeeld dan wel geprioriteerd?	Maatregelen met een uitvoeringstermijn binnen één jaar krijgen voorrang. Prioritering o.b.v. 'molenaarsprincipe' (wie het eerst komt, wie het eerst maalt).
Overschrijding	Wat gebeurt er bij overschrijding van het subsidieplafond?	Na overschrijding is door lenW, in overleg met de kern- en stuurgroep SPV, besloten om het plafond van de regeling (tranche 1) op te hogen van €100 mln. naar €200 mln.
Toebehorende kosten	Welke kosten komen in aanmerking voor cofinanciering?	Uitvoerings- en infrastructurele kosten komen in aanmerking. Bandbreedte van 'kostenkengetallen' is indicatief voor aan te vragen cofinanciering per maatregel.
Toebehorende maatregelen	Welke maatregelen komen in aanmerking voor cofinanciering?	Er is een 'menukaart' met maatregelen die in aanmerking komen.
Uitvoerings- termijn	Op welke termijn moeten de maatregelen worden uitgevoerd?	Alle maatregelen moeten uiterlijk binnen vier jaar worden uitgevoerd (en uiterlijk starten in 2021).
Rapportage- verplichtingen	Welke eisen worden gesteld aan monitoring, evaluatie en rapportage?	Geen effectmonitoring vereist. Rapportage volgens de SiSa-methodiek.
Indiener	Wie kunnen een aanvraag indienen en namens wie?	Provincies, waterschappen en gemeenten dienen hun eigen aanvragen in. Gemeenten die onder een vervoerregio vallen doen dat via hun vervoerregio.

In aanloop naar de openstelling op 1 juli 2020 worden verschillende communicatiemiddelen ingezet om medeoverheden te informeren

Communicatie

- In aanloop naar de openstelling op 1 juli 2020 worden verschillende communicatiemiddelen ingezet om medeoverheden te informeren:
 - Twee webinars (op 22 juni over de regeling en op 29 juni over de aanvraag en beoordeling)
 - Een aankondigingsbericht in de Staatscourant en via de koepels en het Kennisnetwerk SPV
 - De website www.investeringsimpulsSPV.nl, voor informatie en documenten betreffende de regeling en de aanvraag, inclusief een overzicht veelgestelde vragen
 - Een *portal* op de website van het Kennisnetwerk SPV over de Investeringsimpuls
 - Een helpdesk die per e-mail benaderd kon worden voor vragen gedurende de aanvraag- en beoordelingsperiode. Tijdens de aanvraagperiode (juli-augustus) was daarnaast een telefonische helpdesk beschikbaar.

Overschrijding

- Vanaf 1 juli kunnen overheden hun aanvragen indienen. Al snel blijkt dat het subsidieplafond van de regeling overschreden wordt.
- Daarom wordt op 16 juli een extra stuurgroepoverleg ingelast om het ophogen van het subsidieplafond te bespreken. De stuurgroep is verdeeld: ze willen voorkomen dat aanvragers achter het net vissen maar willen borgen dat de maatregels bijdragen aan de risicogestuurde aanpak. IenW laat uitzoeken in hoeverre ingediende projecten aansluiten bij de risicogestuurde aanpak.
- Uiteindelijk wordt het subsidieplafond opgehoogd van €100 mln. naar €200 mln. Via de koepels en de website www.investeringsimpulsSPV.nl wordt een bericht verspreid om de verwachtingen van potentiële nieuwe aanvragers te managen.

De aanvraag- en beoordelingsprocedure bestond op hoofdlijnen uit drie stappen

Stap 1: Indienen aanvraag

Overheden konden tussen 1 jul en 31 aug hun aanvraag indienen via de website*

*Gemeenten binnen een vervoerregio dienden hun aanvraag via hun vervoerregio in

De relevante documenten (SPUK-regeling, menukaart en overzicht kostenkengetallen) waren beschikbaar via de website.

Belangrijke onderdelen van het aanvraagformulier waren:

- Maatregelen korte en lange termijn (incl. korte onderbouwing)
- Kosten-specificatie per maatregel
- Begroting
- Planning van de uitvoering

Stap 2: Beoordeling

IenW (ondersteunt door Arcadis) beoordeelde aanvragen op inhoud en volledigheid

IenW/Arcadis hebben getoetst op:

- Aangevraagde maatregelen
- Haalbaarheid realisatietermijn
- Eventuele onderbouwde afwijkingen van de kostenkengetallen

Oorspronkelijk streven: binnen zes weken na 31 augustus de uitslag. Uiteindelijk is de wettelijke termijn van drie maanden gevolgd.

Stap 3: Uitvoering en verantwoording

Ontvangers moeten de besteding van de ontvangen cofinanciering verantwoorden

Ontvangers hoeven geen effect-monitoring te doen maar moeten wel een boekhoudkundige verantwoording van de besteding van de middelen afleggen.

Ook deze evaluatie maakt onderdeel uit van de verantwoording. Circa 20 ontvangers van cofinanciering zijn hierbij betrokken.

Berenschot



3

Externe evaluatie

Ervaringen medeoverheden met Investeringsimpuls verkeersveiligheid tranche 1 en wensen voor tranche 2

Ervaringen van medeoverheden met de Investeringsimpuls

Dit onderdeel bevat een beschrijving en analyse van hoe de eerste tranche van de Investeringsimpuls verkeersveiligheid is ervaren door (koepels van) gemeenten, provincies, waterschappen en vervoerregio's die betrokken waren bij de totstandkoming van de regeling en/of een aanvraag hebben ingediend. De analyse is gebaseerd op informatie en meningen die zijn verzameld uit interviews met achttien vertegenwoordigers van overheden. Dit onderdeel is opgebouwd aan de hand van de volgende onderdelen:

Proces fase 1: Totstandkoming regeling



Inspraak en besluitvorming



SPUK-regeling



Vooruitblik en aandachtspunten

Proces fase 2: Openstelling en aanvraag



Aanvraag en informatievoorziening



Beoordeling en overschrijding



Vooruitblik en aandachtspunten

Medeoverheden hebben waardering voor gelegenheid tot inspraak maar besluitvorming was voor velen een *black box*



De gesprekspartners waarderen dat zij, door middel van **brainstormsessies**, actief betrokken werden bij de totstandkoming van tranche 1.

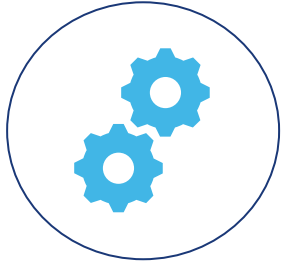
- De sessies zelf zijn als positief ervaren en gaven hen het gevoel dat zij inspraak hadden in het proces.
- Het doel van de sessies was soms echter onduidelijk doordat de sessies breed waren opgezet en doordat input geven en informeren soms door elkaar liepen. Wat daarbij ook speelde was dat deelnemers verschillende kennisniveaus hadden.
- Gesprekspartners geven aan dat het zou helpen om informeren en input geven te scheiden in aparte sessies.

Een aantal gesprekspartners ervaart dat participanten later in het proces niet meer zijn meegenomen in de **keuzes** die gemaakt zijn.

- Volgens hen verschilde de uiteindelijke regeling op punten behoorlijk van het laatst besproken concept.
- Gesprekspartners geven aan dat zij de indruk hebben dat op een aantal belangrijke punten hun input niet is meegenomen.
- Niet alle gemeenten en provincies lijken even goed op de hoogte van en (en aangehaakt op) de formele besluitvormingslijn via hun koepels binnen de kern- en stuurgroep SPV. De uiteindelijke besluitvorming was een *black box* voor veel medeoverheden.

Tegelijkertijd is er ook waardering voor het feit dat een deel van de feedback wel is meegenomen. In het vervolg zouden deelnemers graag een terugkoppeling en motivatie krijgen van de besluitvorming.

Er is waardering voor de rijksbijdrage voor verkeersveiligheid, over onderdelen van de regeling is verdeeldheid



De medeoverheden waarderen dat er cofinanciering van het Rijk is voor infrastructurele verkeersveiligheidsprojecten.

Over de **menukaart** zijn de meningen verdeeld:

- Een aantal gesprekspartners is van mening dat het werken met een menukaart haaks staat op de afspraak uit het SPV om risicogestuurd te werken. Ook gaf het volgens sommigen te weinig ruimte voor maatwerk.
- Met name kleinere overheden vonden het prettig dat de menukaart duidelijke kaders bood. Dit vergemakkelijkte het selecteren van maatregelen en verlaagde de drempel voor het indienen van een aanvraag.

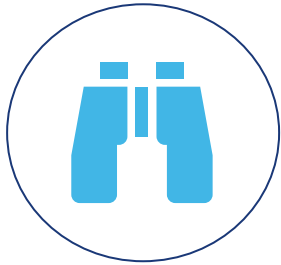
De eis dat cofinanciering niet naar projecten met een **gesloten begroting** mocht gaan, heeft er volgens een aantal gesprekspartners toe geleid dat overheden met beschikbaar geld in het voordeel waren.

- Een aantal gesprekspartners geeft aan de indruk te hebben dat hier door andere aanvragers soms creatief mee is omgesprongen, en dat die partijen daardoor meer resultaat uit de regeling hebben gehaald.

Aangegeven wordt dat het feit dat overheden (buiten de vervoerregio's) zelf rechtstreeks een aanvraag mochten doen, een gevoel van eigenaarschap en controle creëerde bij (kleinere) gemeenten.

Tot slot waren veel medeoverheden ontevreden over het **molenaarsprincipe**. Veel gesprekspartners zouden een andere selectiemethode terug willen zien voor de tweede tranche. Een veelgenoemd alternatief is om te prioriteren op basis van maatregelen die het meeste effect hebben op verkeersveiligheid.

Er is behoefte om weer mee te denken over de regeling van tranche 2. Veel geïnterviewden wensen een aansluiting op de regionale uitvoeringsagenda's



De meeste gesprekspartners willen **graag weer meedenken** over de tweede tranche.

- Enkele willen dat schriftelijk doen, bijvoorbeeld door te reageren op conceptversies van de regeling. De meeste geven graag weer hun input via sessies.
- Zij geven aan dat het belangrijk is om van te voren duidelijkheid te hebben over de insteek van de sessies en de mate waarin zij inspraak hebben. Hierbij zijn terugkoppelingen gewenst over wat er met de gegeven feedback en input is gebeurd.

Gesprekspartners zouden in de tweede tranche meer aanknoping met de risicogestuurde aanpak en de **regionale uitvoeringsagenda's** willen.

- Als optie wordt genoemd dat het Rijk het geld van tranche 2 over de regio's of provincies verdeeld en dat binnen de regio's/provincies gezamenlijk, op basis van uitvoeringsagenda's, de maatregelen worden geprioriteerd.
- Aandachtspunt hiervoor is dat er grote regionale verschillen zijn in de vorderingen met de regionale uitvoeringsagenda's. Een aantal partijen twijfelt of deze wijze van geld verdelen binnen hun regio zou werken.
- Sommige gesprekspartners willen dat de cofinanciering uit tranche 2 zo snel mogelijk beschikbaar komt. Andere willen juist de tijd nemen voor een goede regeling en het afronden van regionale uitvoeringsagenda's.

De timing van het aanvraagproces en informatievoorziening was ongelukkig maar de informatievoorziening was inhoudelijk op orde



Het **aanvraagproces** was volgens de meeste participanten goed ingericht. De administratieve lasten stonden goed in verhouding tot de opbrengsten, ook vergeleken met andere regelingen.

De timing van het aanvraagproces was ongelukkig, want sloot niet goed aan bij interne processen aanvragers (begrotingscyclus, politieke besluitvorming, participatie).

- Gesprekspartners geven aan dat dit werd versterkt doordat de bekendmaking van de definitieve regeling en het aanvraagformulier te laat was. Partijen die deel hadden genomen aan de brainstorms of via hun netwerk al eerder

een conceptregeling hadden ingezien, hadden hier een aanzienlijk voordeel.

- De combinatie van de vakantieperiode (zomerreces) en een relatief korte aanloop heeft geleid tot stressvolle situaties.
- Ook is hierdoor ander werk, bijvoorbeeld voor de uitwerking van de regionale uitvoeringsagenda's, blijven liggen. Dit werd versterkt door het molenaarsprincipe, wat voor veel partijen de druk verhoogde om snel in te dienen.

De **informatievoorziening** omtrent het aanvraagproces was over het algemeen goed, met enkele verbeterpunten:

- De website, webinars, en Q&A's waren behulpzaam maar werden niet door alle medeoverheden gevonden.
- Aanvragers hadden behoefte aan een telefonische helpdesk en geven aan dat een voorbeeld-aanvraag goed van pas was gekomen.
- Vervoerregio's en sommige provincies en regionale samenwerkingsverbanden hebben een belangrijke rol gespeeld in de informatievoorziening en ondersteuning.

Aanvullende communicatie over de beoordeling was door veel geïnterviewden gewenst. Het ophogen van het budget leidt tot gemengde reacties



Gesprekspartners hadden graag aanvullende **communicatie over de beoordeling** ontvangen, waaronder:

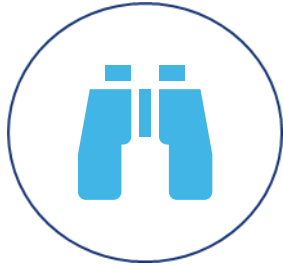
- Een ontvangstbevestiging en periodieke update
- Een onderbouwing van de gemaakte keuzes
- Een update en uitleg over de vertraging van de beoordeling

De reactietermijn van vijf dagen op aanvullende vragen over de aanvraag is door sommige gemeenten als kort en onprettig ervaren.

De keuze om na de **overschrijding** van het initiële budget extra geld naar tranche 1 te schuiven levert gemengde reacties op:

- Enerzijds is er een groep die gezien het succes van de regeling logisch vindt dat hiervoor meer geld is vrijgemaakt. Anderzijds wordt gesteld dat hierdoor minder geld beschikbaar is voor de volgende tranches, en daarmee minder geld voor de regionale uitvoeringsagenda's.
- De geïnterviewden geven aan dat sommige (andere) overheden hebben afgezien van het indienen van een aanvraag nadat bekend werd gemaakt dat het plafond (bijna) bereikt was. Als zij meer tijd hadden gehad én van te voren hadden geweten dat er meer budget was, hadden zij ofwel andere, ofwel meer maatregelen willen uitvoeren.
- Andere partijen hebben door het zomerreces en na de overschrijding en ophoging van het budget, alsnog niet voldoende tijd en capaciteit om een aanvraag in te dienen.

Medeoverheden stellen er prijs op als rekening wordt gehouden met hun begrotingscycli. Meningen zijn verdeeld over hoe aanvragen moeten lopen



Participanten willen graag dat er met het aanvraagproces voor de nieuwe tranche rekening wordt gehouden met de **begrotingscyclus** van overheden. Zo kunnen medeoverheden hun interne processen goed doorlopen en hebben zij beter de gelegenheid om voor cofinanciering te zorgen en om weloverwogen en integrale maatregelen voor te bereiden.

- In dat geval zou de definitieve regeling idealiter in februari bekend zijn om vervolgens in mei/juni de begroting politiek te bespreken. Dan kunnen overheden in het najaar hun aanvraag indienen.
- Het liefst wil men al voor de politieke bespreking zicht hebben op de hoogte van de te ontvangen rijksbijdrage.

Veel gesprekspartners zouden de aanvraag graag koppelen aan de **regionale uitvoeringsagenda's**.

Door een aantal provincies wordt voorgesteld dat zij een grotere rol zouden kunnen spelen in de informatievoorziening richting gemeenten, de coördinatie van de aanvraag en mogelijk ook de aanvraag zelf.

- Aandachtspunt is dat in dat geval, provinciale subsidies om juridische reden mogelijk niet bij de rijksbijdrage kunnen worden opgeteld.
- Enkele gemeenten geven aan de aanvraag juist zelf te willen blijven doen.

Berenschot



4

Interne evaluatie

Ervaringen IenW met Investeringsimpuls verkeersveiligheid tranche 1 en wensen voor tranche 2

Ervaringen van betrokkenen lenW met de Investeringsimpuls

Dit onderdeel bevat een beschrijving van hoe het proces rondom de eerste tranche van de Investeringsimpuls verkeersveiligheid is ervaren door de medewerkers van lenW en Arcadis die betrokken zijn geweest bij de totstandkoming van de regeling of het aanvraag- en beoordelingsproces. Dit is gebaseerd op informatie en meningen die zijn verzameld tijdens een interne evaluatiesessie met lenW en het interview met Arcadis.

De totstandkoming van de regeling

De regeling moest onder grote tijdsdruk tot stand komen. Dit heeft de betrokkenen vanuit lenW een erg hoge werkdruk bezorgd. De specifieke uitkering (SPUK) was een relatief nieuw instrument voor lenW wat de vormgeving van de regeling compliceerde.

De betrokkenheid van medeoverheden en samenwerking met de kern- en stuurgroep SPV

Er is in het proces ondanks de grote tijdsdruk een sterke focus geweest op inspraak en draagvlak, wat extra tijd kostte. Tegelijkertijd was het nodig om snel keuzes te maken. Dit spanningsveld heeft extra druk op het proces gelegd.

De regeling en de beoordelingsprocedure

Het uiteindelijke aantal aanvragen oversteeg ruimschoots wat er van te voren werd verwacht. Bovendien vergde het beoordelingsproces ondanks het gebruik van een menukaart veel maatwerk en tijd. Heldere beoordelingskaders hadden dit kunnen versoepelen. Betrokken lenW'ers beoordelen de uitvoeringslast van de regeling van tranche 1 als relatief hoog.

Berenschot



5

Conclusies

Op basis van de feiten, meningen van interne en externe betrokkenen, en analyse van Berenschot

Conclusies (1/2)

IenW heeft onder grote tijdsdruk een regeling tot stand gebracht, waarbij in het proces zowel intern IenW als extern dingen goed zijn gegaan en dingen niet goed zijn gegaan

- Er is veel gebruik gemaakt van de regeling en daarmee worden er projecten gerealiseerd die bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Aanvragers geven aan blij te zijn met de verkregen rijksbijdrage voor het verkeersveiliger maken van hun weginfrastructuur.
- Veel medeoverheden die betrokken waren bij de totstandkoming van de regeling hebben waardering voor de mogelijkheden die er waren voor inspraak en denken graag weer mee over tranche 2. Zij geven aan dat ze meer terugkoppeling hadden willen ontvangen over de uiteindelijke besluitvorming en wat er met hun inbreng is gedaan.
- De belangrijkste besluitvorming over de Investeringsimpuls is in de kern- en stuurgroep SPV bekrachtigd. We constateren op basis van de interviews dat medeoverheden hiervan beperkt op de hoogte waren. Ook concluderen wij dat IenW sneller stappen had kunnen maken als het ministerie de besluitvorming soms meer naar zich toe had getrokken.
- IenW geeft aan dat de input van medeoverheden waardevol was bij het vormgeven van de regeling. Wel kostte het veel tijd, wat gezien de korte totstandkomingstijd veel druk op het proces legde.

Conclusies (2/2)

- We constateren dat lenW de meeste partijen goed heeft kunnen inlichten met de communicatie en informatievoorziening via verschillende media en kanalen. Wel geven veel geïnterviewden aan dat de regeling en het aanvraagformulier te laat openbaar werden. Een aantal medeoverheden stelt daarnaast dat ze aanvullend behoefte hadden aan terugkoppeling over de voortgang van de beoordelingen. Er is een groep die niet goed bereikt is maar wij verwachten niet dat die met aanvullende inspanningen van lenW wel bereikt zou worden.
- De meeste van de gesproken partijen, waaronder lenW, willen de regeling van de volgende tranche op onderdelen anders invullen. De meeste gesproken medeoverheden stellen voor om het molenaarsprincipe te schrappen. Veel geïnterviewden willen de menukaart loslaten en meer ruimte laten voor maatwerk, tegelijkertijd verlangen andere juist duidelijke kaders. Een koppeling met de regionale uitvoeringsprogramma's is voor veel gesprekspartners gewenst maar er is nog geen consensus over hoe dat er uit zou moeten zien.
- Betrokkenen van lenW hebben behoefte aan meer tijd in het proces voor tranche 2. Ook veel van de gesproken medeoverheden willen meer tijd. In tranche 1 ervaarden veel van hen te weinig ruimte om hun interne processen goed te doorlopen. Met meer tijd verwachten zij de aanvragen beter voor te kunnen bereiden.

Berenschot



6

Aanbevelingen

Advies van Berenschot voor tranche 2

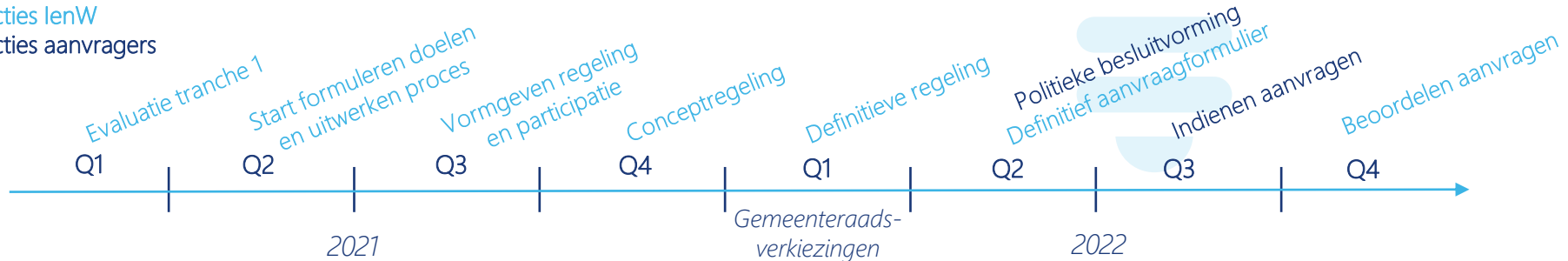
Op basis van onze conclusies hebben we enkele aanbevelingen geformuleerd. Dit zijn adviezen aan IenW waar IenW wellicht haar voordeel mee kan doen in de voorbereiding op tranche 2.

1 *Neem de tijd*

- Als er meer tijd genomen wordt kan IenW een proces inrichten waarin ook meer ruimte is voor medeoverheden om hun interne processen goed te doorlopen. Zoek daarbij naar mogelijkheden om zo goed mogelijk rekening te houden met de begrotingscycli van medeoverheden. We verwachten dat dit kan leiden tot betere aanvragen en maatregelen.
- Houd met de regeling rekening met de uitvoeringslast voor het Rijk. Voor IenW is het niet wenselijk dat er via circa 350 partijen een aanvraag kan worden ingediend. Mocht IenW toch hiervoor kiezen, overweeg dan om de regeling uit te besteden aan een uitvoeringsorganisatie die veel ervaring heeft met dergelijke regelingen.

Hieronder hebben we (conceptueel) uitgewerkt hoe een mogelijk proces naar tranche 2, waarbij voldoende tijd wordt genomen voor de benodigde stappen, er uit zou kunnen zien

- Acties IenW
- Acties aanvragers



2

Wees duidelijk in de verwachtingen naar medeoverheden en koepels

- Communiceer zo vroeg mogelijk over de uitgangspunten van de regeling en geef aan wanneer de definitieve regeling en het aanvraagformulier gereed zullen zijn. Geef daarbij ook aan via welke communicatiekanalen medeoverheden op de hoogte worden gehouden. Geef op gezette momenten een update over de voortgang van de totstandkoming van de regeling en de aanvragen en beoordelingen.
- De regeling is van lenW, dat betekent dat er bepaalde zaken zijn waar alleen lenW zelf over gaat. Bedenk wat je op hoofdlijnen wil bereiken met de regeling en op welke momenten inspraak of medezeggenschap van medeoverheden gewenst is. Communiceer daarover naar medeoverheden en koepels, zodat ook voor hen van te duidelijk is wat hun rol is.

3

Onderzoek mogelijkheden om tranche 2 te koppelen aan de regionale uitvoeringsagenda's

- Veel betrokken partijen wensen een koppeling aan de regionale uitvoeringsagenda's als alternatief voor de menukaart. Een dergelijke aanpak zou ook de uitvoeringslast voor lenW kunnen verlagen. Verken met de partners in de kern- en stuurgroep SPV hoe dit kan worden vormgegeven.

Berenschot



7

Bijlage

Lijst met geïnterviewde partijen

- Provincie Zeeland
- Provincie Fryslân
- Provincie Drenthe
- Vervoerregio Amsterdam, inclusief gemeenten Purmerend-Beemster, Edam-Volendam, Amsterdam
- Metropoolregio Rotterdam-Den Haag, inclusief gemeenten Zoetermeer, Delft, Schiedam
- Arcadis
- Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard
- Gemeente Venlo/RMO Noord-Limburg
- Gemeente Smallingerland
- Gemeente Veenendaal
- Het Interprovinciaal Overleg
- De Vereniging van Nederlandse gemeenten
- Gemeente Tilburg

Berenschot