

Evaluatie regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2022-2023

5 februari 2024

015321.20240205.N3.01

Team Goudappel

Matthijs Dicke-Ogenia (projectleider)

Ragnhild Bruynooghe

Patrick Pieters

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Inhoudsopgave

1. De inzichten in een notendop	3
2. Inleiding	5
3. Inzicht in de aanvragers en niet-aanvragers	9
4. Informatievoorziening en indieningsperiode	13
5. Beoordeling kenmerken van de tweede tranche	17
6. Uitvoering maatregelen en vooruitzichten voor de derde tranche	29
7. Conclusies	32
8. Aanbevelingen	35
A. Bijlagen	38

1. De inzichten in een notendop

Gedoe is taboe

Aanvraag komt binnen

- Veel kleine gemeenten ervaren dat subsidie aanvragen veel tijd en moeite kost. De drempel om te beginnen is groot. Helder communiceren dat de last meevalt voorkomt dat gemeenten meteen afhaken.
- Voor grotere gemeenten, provincies, regionale samenwerkingsverbanden en waterschappen speelt dit veel minder een rol. Zij hebben vaak iemand in dienst die het voorwerk doet.

Gewenste maatregelen bepalen

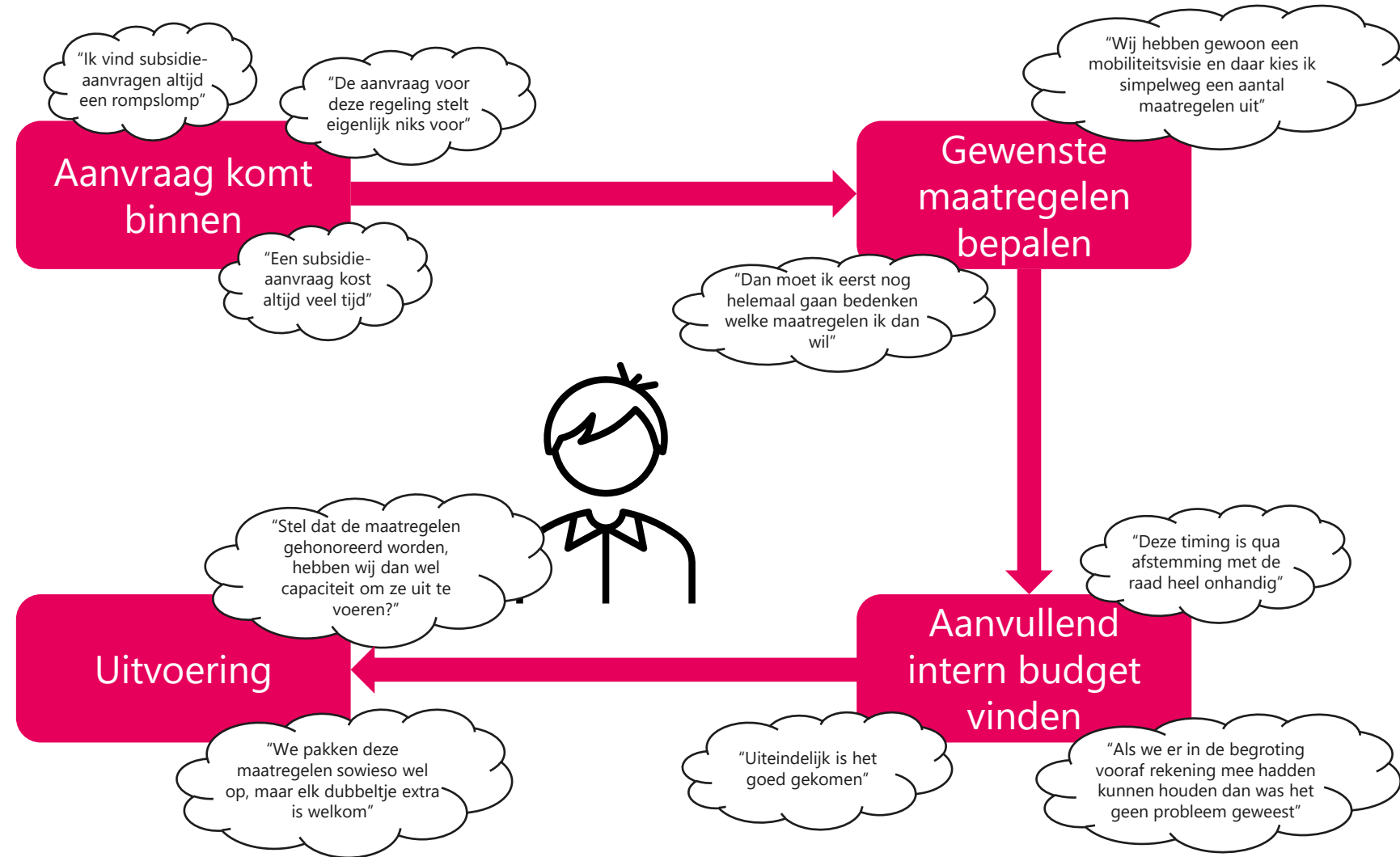
- Bij veel kleine gemeenten liggen er nog geen plannen klaar. Bij het binnenkomen van de informatie moet het denkproces nog tarten. Eerder communiceren geeft kleine gemeenten meer tijd om te anticiperen op de aanvraag.
- Veel grotere partijen hebben al een lange wensenlijst of leggen deze subsidie naast hun mobiliteitsvisie. Het kiezen van maatregelen levert weinig problemen op.

Aanvullend intern budget vinden

- Vrijwel alle partijen lopen ertegenaan dat de aanvraag niet gelijk loopt met de interne begrotingscyclus. Eerder communiceren voorkomt dit probleem doordat partijen tijdig geld kunnen reserveren in de begroting.

Uitvoering

- Kleine gemeenten hebben vaak een capaciteitsprobleem. Ze maken zich er bij de aanvraag al zorgen over dat ze niet alle maatregelen zullen kunnen uitvoeren. Het uitvoeringsplan kan hier bij helpen, maar veel partijen ervaren momenteel binnen het uitvoeringsplan nog veel onduidelijkheid.
- Bij grotere partijen speelt dit in mindere mate. Zij hebben weinig behoefte aan een uitvoeringsplan.



2. Inleiding

Aanleiding en aanpak

Aanleiding

Investeringsimpuls Verkeersveiligheid

De regeling stimulerende verkeersveiligheidsmaatregelen 2022- 2023 maakt onderdeel uit van de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV).

Het Rijk heeft tot 2030 een half miljard euro beschikbaar gesteld om een impuls te geven aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Het geld wordt in verschillende tranches (aanvraagrondes) besteed.

Inmiddels is tijdens de eerste twee tranches bijna € 235 miljoen uitgegeven en hebben 306 van de 365 medeoverheden tijdens één of beide tranches een aanvraag gedaan. In beide tranches kon een aanvraag worden ingediend voor een rijksbijdrage van maximaal 50% voor infrastructurele maatregelen die de verkeersveiligheid verbeteren. Daarbij was een lijst opgenomen met maatregelen die voor verstrekking van een rijksbijdrage in aanmerking kwamen. ([menukaart eerste tranche](#) & [menukaart tweede tranche](#))

Samen met de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), het Interprovinciaal Overleg (IPO), de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en de Vervoerregio Amsterdam (VRA) werkt het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) op dit moment de derde tranche uit. Eind 2023 wordt hier meer over bekend. (bron: <https://investeringsimpulssp.nl/>)

Voorliggende evaluatie van de tweede tranche dient als input voor eventuele verbeteringen voor de derde tranche van de regeling.

Uitkomsten tweede tranche

Overheden konden tussen 1 juli en 1 oktober 2022 een aanvraag indienen. In deze tweede tranche is, van de €100 miljoen die beschikbaar was gesteld, €75 miljoen rijksbijdrage toegewezen aan gemeenten, provincies en waterschappen om fietspaden en wegen verkeersveiliger te maken. (bron: <https://www.rijksoverheid.nl/>)

Het budget is daarmee niet volledig benut. Niet elke overheid heeft een aanvraag ingediend. Andere overheden hebben wel een aanvraag ingediend, maar het plafondbedrag niet volledig benut. Het plafondbedrag was het maximale bedrag wat de gemeente, provincie of waterschap kon aanvragen, op basis van het aantal kilometer wegen in beheer.

Evaluatie tweede tranche

Dit onderzoek evalueert de tweede tranche. Het betreft voornamelijk een externe evaluatie (bij de medeoverheden die wel/geen aanvraag hebben gedaan voor de subsidie). De volgende hoofdvragen zijn hierbij van belang:

- Wat zijn de ervaringen van medeoverheden met regeling stimulerende verkeersveiligheidsmaatregelen 2022-2023?
- Wat zijn redenen van medeoverheden geweest die geen aanvraag hebben gedaan?
- Wat zijn mogelijke verbeterpunten van de tweede tranche en dus wensen voor de derde tranche?

Procedure en onderdelen tweede tranche



Onderdelen van de subsidieregeling

Er zijn verschillende onderdelen waar verder in dit onderzoek ook naar gerefereerd wordt. Deze staan hieronder kort uitgelegd:

- **Verdeelsleutel en plafondbedrag:**
Het beschikbaar gestelde bedrag is verdeeld over alle medeoverheden op basis van de kilometers weglengte in hun beheer.
- **Risicoanalyse:**
Deze diende te worden opgesteld indien een medeoverheid deze nog niet had, als randvoorwaarde om te zien wat risicolocaties zijn op desbetreffend beheerde wegen van de medeoverheid. Hier kon ook hulp voor worden aangevraagd.
- **Uitvoeringsprogramma:**
Bij de aanvraag werd ook gevraagd of er een uitvoeringsagenda beschikbaar is. Zo niet, mocht deze ook later gereed gemaakt worden, met als streven uiterlijk 31 december 2023.
- **Menukaart:**
Dit is de lijst aan maatregelen waar medeoverheden uit konden kiezen om subsidie voor aan te vragen.
- **Kostenkengetallen:**
De getallen die zijn meegegeven om een inschatting te maken hoeveel de uitvoering van een bepaalde maatregel kost, zodat medeoverheden een berekening kunnen maken hoeveel subsidie ze voor die maatregel aanvragen en hoeveel cofinanciering ze zelf dienen te voorzien.

Aanpak onderzoek

Evaluatie Investeringsimpuls Verkeersveiligheid

Tweede Tranche



Vooronderzoek

Om meer inzicht te krijgen in het proces zijn wij het onderzoek begonnen met een verkennend gesprek met Arcadis, die betrokken is geweest bij het aanvraag- en beoordelingsproces tijdens en na de indieningsperiode. Daarnaast hebben wij een gesprek gevoerd met zowel de VNG als het IPO om inzicht te krijgen in de eigenschappen van hun achterban in relatie tot de onderzoeksvragen.



Enquête

Wij hebben een enquête uitgezet onder alle overheden die subsidie hebben aangevraagd via de regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen. Hierin is hen gevraagd naar de beoordeling van verschillende onderdelen van de tweede tranche, hun ervaringen met het aanvraagproces en eventuele suggesties voor verbeteringen in de derde tranche. De enquête bevatte zowel open vragen om kwalitatieve uitspraken te doen als gesloten om kwantitatieve uitspraken te doen. 71 medeoverheden hebben deze enquête volledig ingevuld.



Verdiepende interviews

Wij hebben verdiepende interviews gehouden met overheden om meer inzicht te krijgen in de keuzes die gemaakt worden. Hierbij zijn zowel medeoverheden die wel een aanvraag hebben gedaan als medeoverheden die geen aanvraag hebben gedaan geïnterviewd. Op deze manier hebben wij het onderzoek extra duiding gegeven bovenop de enquête. In totaal zijn met 8 gemeenten, 1 provincie en 1 waterschap een verdiepend interview gevoerd. Daarnaast is bij diverse medeoverheden informatie ingewonnen of zijn verduidelijkende vragen gesteld.

3. Inzicht in de aanvragers en niet-aanvragers

Inzicht in de achtergrond van de aanvragers

Nederland telt 342 gemeenten, 12 provincies en 21 waterschappen. Logischerwijs komen de meeste subsidieaanvragen van gemeenten.

De verdeling van medeoverheden dat meegewerkt heeft aan de enquête is een nette afspiegeling van partijen die een subsidie aangevraagd hebben. 89% van de respondenten werkt bij een gemeente, 9% bij een provincie en 1% bij een regionaal samenwerkingsverband en 1% bij een waterschap. **De deelnemers aan de enquête zijn representatief voor de aanvragers van de subsidie.**

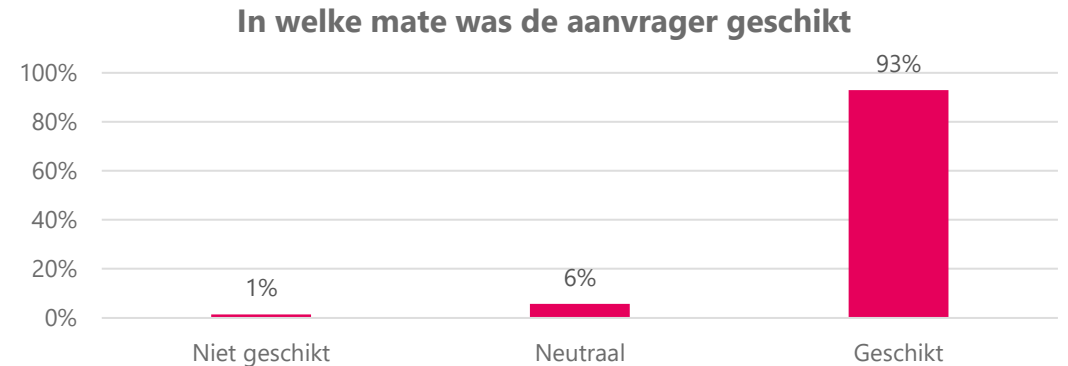
Uit de enquête komt naar voren dat 74% zowel een aanvraag voor de eerste als tweede tranche gedaan heeft. Daarnaast geeft 22% aan alleen een aanvraag voor de tweede tranche te hebben gedaan.

De respondenten beschouwen zichzelf (of de aanvrager) over het algemeen als geschikt om de aanvraag in te dienen.

Een klein percentage gaf aan neutraal of niet geschikt te zijn voor het doen van de aanvraag. Opgegeven redenen voor het niet geschikt zijn voor de aanvraag waren het gebrek aan ervaring en capaciteit (waarbij door gebrek aan capaciteit een minder ervaren collega de aanvraag moest oppakken).

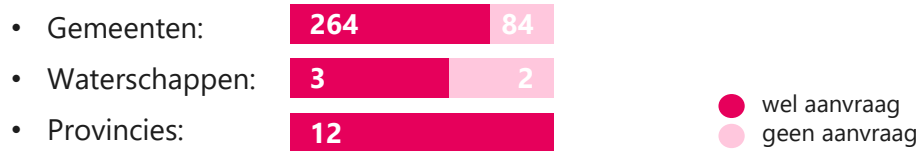
"Het was de eerste keer, dus ik wist niet wat te verwachten."

"De aanvraag is tot twee keer toe afgekeurd. Voor een verkeerskundige die als enige voor al het verkeer en vervoer moet zorgen was het een te grote werkzaamheid om helemaal te doen."



Medeoverheden zonder aanvraag (1/2)

Er is aan aantal medeoverheden die geen aanvraag hebben gedaan voor de subsidieregeling:



Wat zijn redenen van gemeenten¹ die geen aanvraag hebben gedaan?

Personeelscapaciteit

In kleine gemeenten moet met weinig fte het gehele domein van mobiliteit bediend worden. Daardoor kunnen deze gemeenten niet altijd tijd vrijmaken om een subsidie aanvraag te doen. En als een aanvraag gedaan wordt en gehonoreerd dan is er niet altijd capaciteit om de uitvoering te begeleiden. Dit is in sommige gevallen een reden om geen subsidie aan te vragen.

"Het cluster mobiliteit is door verloop en uitval momenteel erg onthand, waardoor wij voor een drietal gemeenten met slechts 1.7 fte moeten werken. Dit is helaas te weinig en legt een enorme druk op de twee zittende collega's."

¹Gemeenten die geen aanvraag hebben gedaan zijn alleen via een interview ondervraagd. Zij hebben geen uitnodiging voor een enquête gehad.

De indieningsperiode die grotendeels in de zomer valt zorgt mede voor een mindere beschikbaarheid aan werkkraft voor het opstellen van de aanvraag. Uit interviews komt naar voren dat een wisseling in personeel meespeelt in de beschikbaarheid of kennis van het personeel om de aanvraag te voltooien.

Er wordt aangegeven dat de regels en informatie vooral niet volledig duidelijk genoeg blijkt over alle mogelijkheden.

Daarnaast wordt door een enkele gemeente ook aangegeven dat door een gebrek aan werkkraft er überhaupt geen verdieping in de regels is gedaan.

Financieringsconstructie

Een andere reden die door enkele gemeenten wordt aangegeven is dat wanneer vanuit de gemeentebegroting alle projecten al voldoende gedekt waren, ze niet in aanmerking kwamen voor subsidie. Er moet wel budget beschikbaar zijn als cofinanciering, maar niet voldoende om volledig te dekken.

"Mocht een subsidie of cofinanciering niet worden toegekend, dan kunnen we toch uitvoeren. Dat is wel zo betrouwbaar richting gemeenteraad en bewoners."

Een reden om geen aanvraag te doen is voor sommige gemeenten dat de hoeveelheid beschikbaar gestelde subsidie voor een (kleinere) medeoverheid onvoldoende is om een project voor 50% te subsidiëren, of dat er niet genoeg cofinanciering vanuit de gemeente beschikbaar is gesteld. Het belang van aansluiten op de gemeentelijke begrotingscyclus speelt hier ook een rol bij.

Medeoverheden zonder aanvraag (2/2)

Gebrek aan plannen

Om de subsidie aan te vragen moeten er keuzes gemaakt worden in de te nemen maatregelen. Bij gemeenten waar geen concrete plannen zijn of nog gemaakt moeten worden, vormt dit een knelpunt. Er moeten beslissingen gemaakt worden met betrekking tot de uit te voeren projecten en het beschikbare geld, waarbij er vaak een gebrek is aan werkkracht. In dergelijke situaties wordt subsidie aanvragen per maatregel als belemmering ervaren wanneer er nog geen plannen zijn.

Wat ook zou kunnen helpen is meer flexibiliteit aanbieden om eventueel later pas te verantwoorden voor welke concrete maatregelen de subsidie gebruikt wordt, wanneer er plannen zijn gemaakt. Op deze manier dienen gemeenten dan bijvoorbeeld enkel rekening te houden met de lengte van de uitvoeringsperiode.

Wat zou helpen om wél een aanvraag te doen?

Het lijkt dat bij een kleinere gemeente waar (gebrek aan) capaciteit een rol speelt, vooral hele duidelijke communicatie, informatie en instructies vooraf van belang zijn. Daarnaast wordt benadrukt dat voldoende tijd tussen het bekend maken van de spelregels van de regeling en de uiterste indiendatum het beter mogelijk zou maken voor een kleinere gemeente om de aanvraag in te dienen. Het nog meer aanbieden van hulp tijdens deze periode ook. Dit laatste zou bijvoorbeeld kunnen door telefonisch een voorgesprek te voeren of intensievere begeleiding aan te bieden.

"Heldere spelregels en voldoende tijd om bestuurlijke processen te kunnen waarborgen."

4. Informatievoorziening en indieningsperiode

Beoordeling huidige informatievoorziening

Hoe verkregen partijen informatie over de tweede tranche van de regeling?

Medeoverheden hebben via diverse kanalen informatie over de subsidie ontvangen. Vooral via het Rijk, de provincie of regionale organen is de informatie bekend geworden via respectievelijk via mail en regionale overleggen. Enkele reacties uit de enquête geven aan daarnaast ook informatie over de tweede tranche via overheidspublicaties vernomen te hebben.

“Volgens mij is de informatie via de regio binnengekomen. Zij stuurden een mail rond. Op zich was dat prima, maar persoonlijk had ik het het prettigste gevonden als ik vanuit lenW/SPV een persoonlijke mail ontvangen had die direct aan mij gericht was.”

Hoe beoordelen de partijen de informatievoorziening?

De respondenten zijn over het algemeen tevreden met de informatievoorziening omtrent het aanvraagproces. Het actieve communicatieproces via email en via de provinciale en regionale overlegorganen, in combinatie met de helderheid van de informatie leidt ertoe dat de respondenten over het algemeen tevreden zijn over de informatie voorziening. Slecht 4% geeft aan zich hier ontevreden over te voelen.

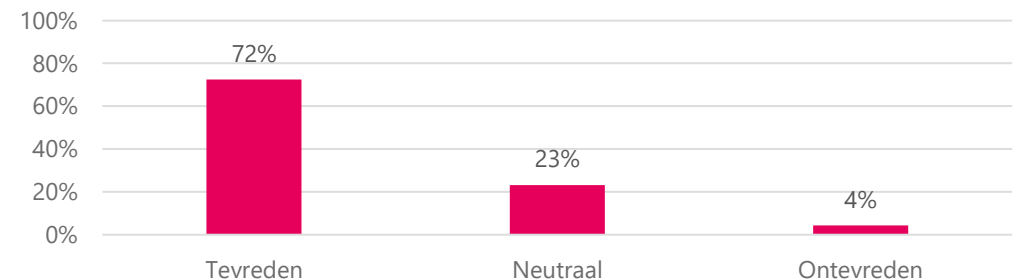
Hoeveel vertrouwen hadden partijen in het goed kunnen uitvoeren van de aanvraag?

Het merendeel (81%) van de respondenten heeft – op basis van de beschikbare informatie – had er voldoende vertrouwen in dat zij de aanvraag succesvol konden indienen. Slechts 4% gaf aan dat zij hier vooraf geen vertrouwen in hadden.

Verbetersuggesties voor de informatievoorziening

De respondenten zijn over het algemeen tevreden over de informatievoorziening, maar zien nog wel ruimte voor verbetering. Met name een **directere lijn** tussen lenW en de medeoverheden wordt als verbeterpunt genoemd. Medeoverheden hebben de voorkeur dat zij rechtstreeks door lenW benaderd worden en niet alleen via de provinciale of regionale overlegorganen. Het een hoeft het ander echter niet uit te sluiten. Ook geven medeoverheden aan dat het voor hun planning prettig zou zijn als zij **eerder op de hoogte gesteld** worden. Tot slot geven medeoverheden aan dat het prettig zou zijn om een **“voorbeeldaanvraag”** te hebben. Op die manier kan beter ingeschat worden hoe de aanvraag ingediend moet worden. De medeoverheden opperen een voorbeelddocument, maar ook een video met uitleg wordt als optie gegeven.

Tevredenheid met de informatievoorziening



Interne factoren tijdens de indieningsperiode

Verwachte interne factoren

Tijdens het vooronderzoek hebben wij vernomen dat er een aantal interne zaken waren die bij veel medeoverheden een rol gespeeld hebben. Aan de hand van de enquête hebben wij deze gekwantificeerd. Hieruit blijkt inderdaad dat een groot gedeelte van de medeoverheden tegen dezelfde problemen aanloopt.

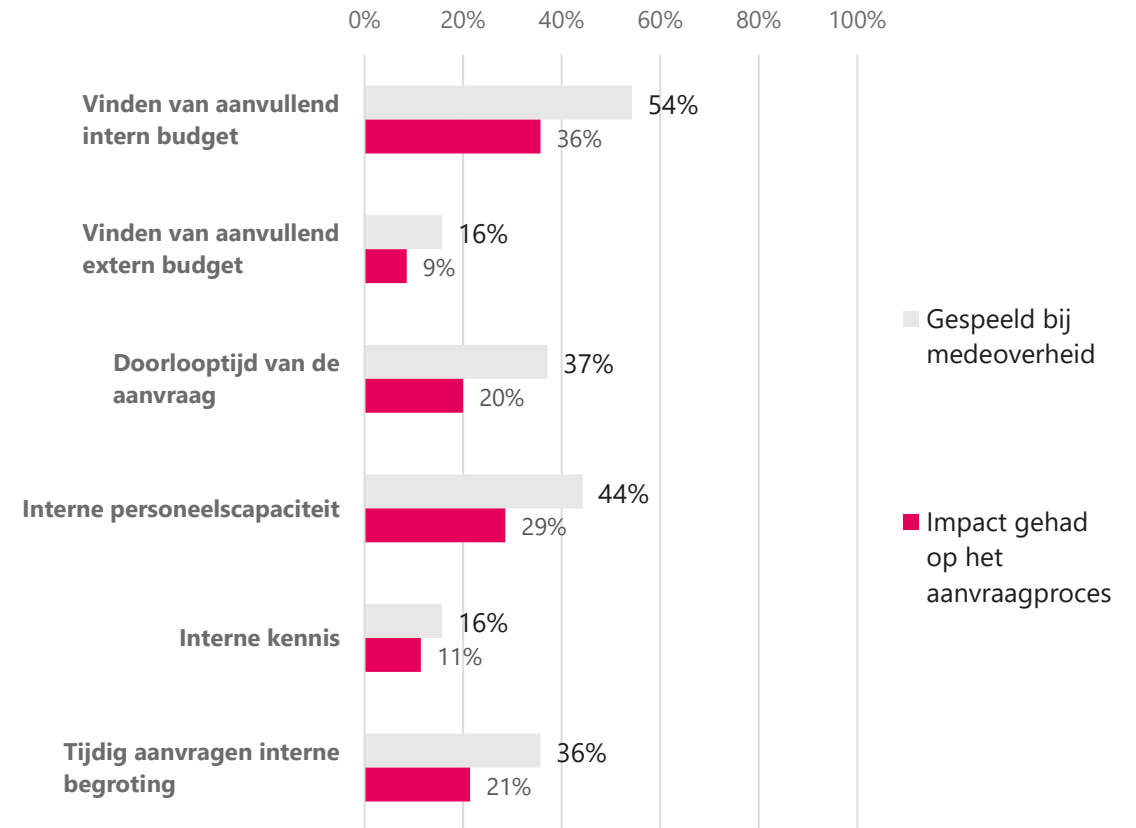
Opvallend is dat de interne factoren niet bij alle medeoverheden ook meteen invloed hebben gehad op het aanvraagproces.

Overige interne factoren

Naast de verwachte interne factoren geven de medeoverheden aan dat er ook andere interne factoren een rol gespeeld hebben tijdens het aanvraagproces.

Zo noemen de medeoverheden met name het verloop en de bestuurlijke wisselingen binnen de organisatie als uitdaging. Het verloop zorgt ervoor dat kennis verloren gaat. Ook verschuiven de politieke beleidskeuzes als gevolg van een wisselend bestuur (met andere politieke oriëntatie). Dit kan de politieke goedkeuring van een aanvraag vermoeilijken.

"Door reorganisatie en heel veel wisselingen in personeel werd het steeds lastiger om de plannings en mogelijkheden duidelijk te krijgen."



Interne factoren tijdens de indieningsperiode

Verbetersuggesties

Veel medeoverheden lopen ertegenaan dat het **vinden van aanvullend intern budget** en **het tijdig aanvragen van interne begroting** lastig is omdat de aanvraag niet gelijk loopt met de interne begrotingscyclus. Dit creëert interne afstemmingsproblemen met de raad. *“Een voorwaarde van de aanvraag is dat er budget op de begroting staat. Dat is van te voren niet altijd te organiseren.”* Medeoverheden stellen voor om eerder te communiceren zodat er bij de begroting rekening gehouden kan worden met de regeling. *“Bij de gemeentelijke overheid wordt maar 1 x per jaar de begroting vastgesteld.”*

Een alternatief is om te gaan werken met eindafrekeningen, in plaats van een vooruitbetaling. Op deze manier hoeven medeoverheden nog geen budget beschikbaar te hebben op het moment van aanvragen.

Wat betreft de **doorlooptijd van de aanvraag** geven respondenten aan dat de doorlooptijd an sich niet het probleem vormt. Wel zouden zij graag eerder op de hoogte gesteld worden, waarmee zij op de indienperiode kunnen anticiperen. Veel tijd gaat namelijk verloren aan interne afstemming over de aan te vragen projecten. Eerdere communicatie stelt medeoverheden in staat om een verkeersveiligheidsagenda met bijbehorend budget op te stellen.

Op het gebied van **interne personeelscapaciteit** speelt de zomerperiode een belangrijke rol. De respondenten geven aan dat zij het prettig zouden vinden als de aanvraagperiode niet middenin de zomerperiode zou vallen. *“Op zich was er best veel tijd, maar die viel grotendeels in het zomerreces waardoor interne afstemming lastig was.”* Daarnaast is bij veel kleinere gemeenten personeelscapaciteit ook probleem aangezien er vaak maar één of enkelen verantwoordelijke zijn voor alle verkeers- en mobiliteitsprojecten.

Wat betreft problemen op het gebied van **interne kennis en capaciteit** geven de partijen aan dat zij budget vrijmaken vanuit de regeling voor het inschakelen van externe hulp als mogelijke oplossing zouden zien.

5. Beoordeling kenmerken van de tweede tranche

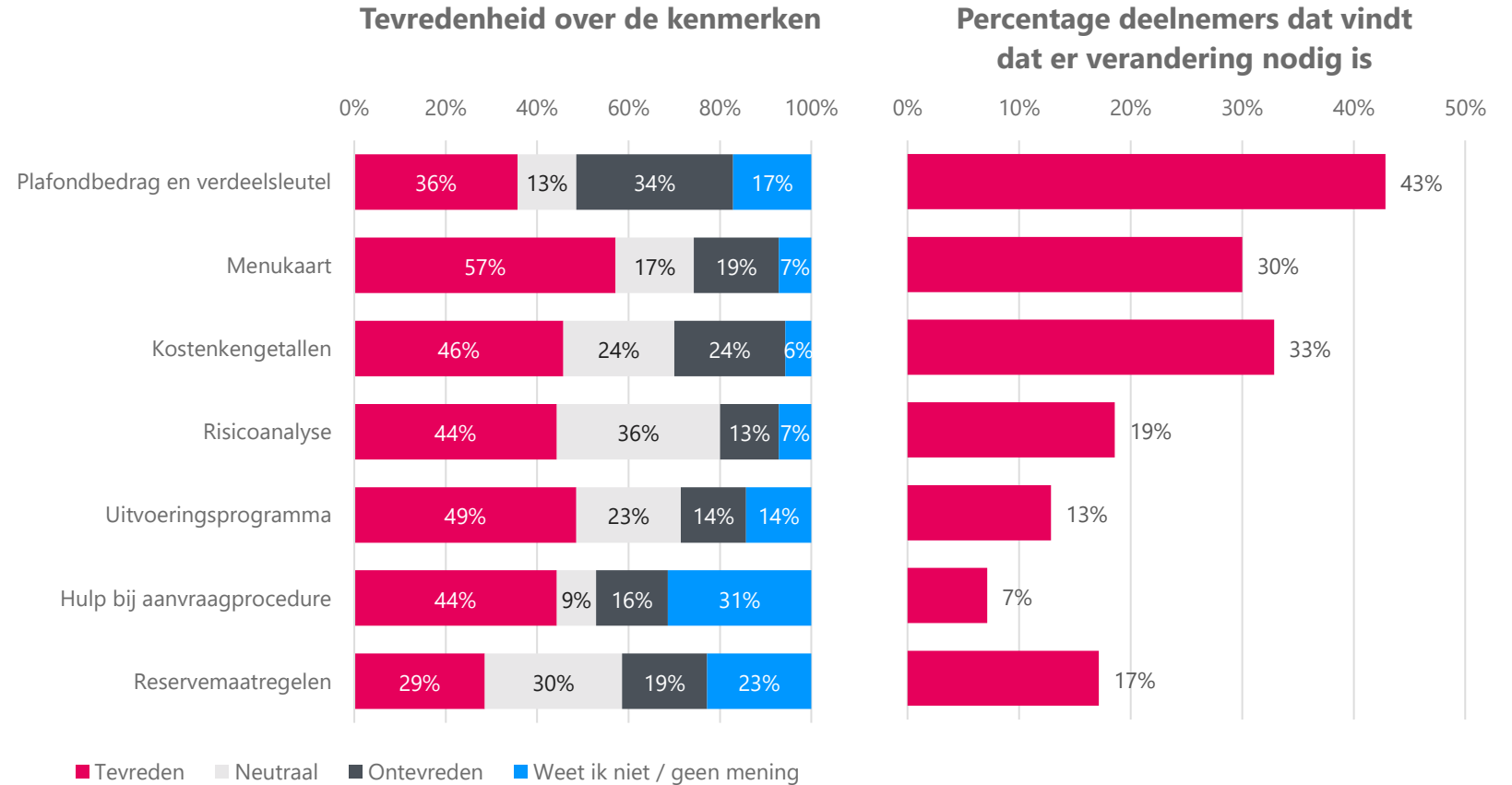
Algemeen oordeel kenmerken tweede tranche

Tevredenheid

Voor alle kenmerken van de tweede tranche geldt dat het **aandeel tevreden respondenten het grootst** is. Echter valt ook op dat veel respondenten aangeven neutraal te zijn, geen mening hebben of het niet weten.

Verbeterpunten

Met name voor het **plafondbedrag, de menukaart en de kostenkengetallen** vinden de respondenten dat er ruimte is voor verbetering. In de slides die volgen zoomen wij in op de verbeterpunten die de respondenten noemen voor de verschillende kenmerken van de tweede tranche.



Plafondbedrag en verdeelsleutel (1/2)

Effect op keuzeproces

Stimulerend:

Het effect van verdeelsleutel en plafondbedrag wordt door een aantal medeoverheden als stimulerend ervaren. Een veelgenoemde reden hiervoor is dat deze verdeling de duidelijkheid biedt dat er voor elke medeoverheid geld beschikbaar is, wat zorgt voor rust en tijd om de aanvraag te doen. Hierbij wordt gerefereerd naar een ontevredenheid van de aanpak bij de eerste tranche (volgens het molenaarsprincipe), waarbij de tweede tranche op dit vlak een verbetering biedt. Het werkt op deze manier ook stimulerend voor verschillende medeoverheden om überhaupt een aanvraag te doen, zij weten immers dat er aanspraak gemaakt kan worden op een bedrag dat voor hen is gereserveerd. Daarnaast dwingt het plafondbedrag medeoverheden tot prioriteren en maken van keuzes om bepaalde projecten uit te voeren die de verkeersveiligheid op lokaal gebied verbeteren, terwijl het ook behapbaar blijft voor kleinere gemeenten. Er kunnen gerichte maatregelen uitgevoerd worden door de extra financieringscapaciteit en de verdeling die mogelijk is gemaakt.

Belemmerend:

Er zijn ook echter veel ontevreden geluiden over de verdeelsleutel en het plafondbedrag. Door sommige respondenten wordt het bedrag als niet hoog genoeg ervaren. Dit resulteert voor een aantal medeoverheden in de aanpak van kleinere projecten waarbij in twijfel getrokken wordt of die prioriteit zouden moeten krijgen als men kijkt naar het verbeteren van de verkeersveiligheid.

“Op basis van dit plafondbedrag ga je kleinere werken uitvoeren, passend binnen dit plafond, aanvullend op provinciale subsidies. De grote projecten blijven wederom liggen.”

Daarnaast hadden veel medeoverheden meer projecten klaarliggen waarvoor ze graag subsidie zouden aanvragen, maar was dit niet mogelijk door het relatief lagere bedrag. Voor sommige medeoverheden was het bedrag niet voldoende om voor 1 project 50% aan te vullen. *“Belemmerend bij een grotere ambitie, maar ook stimulerend omdat gelden ook gegarandeerd zijn.”*

Twee Waterschappen geven aan dat zij bij hun aanvraag niet het volledige plafondbedrag konden inzetten (bijvoorbeeld bij een hoog plafondbedrag) of onvoldoende capaciteit hebben voor de aanvraag en uitvoering. Van wegen die zij buiten de bebouwde kom beheren is binnen de bebouwde kom de gemeente wegbeheerder. Als die gemeente onvoldoende subsidie kan aanvragen zou het een uitkomst zijn als een waterschap het budget kan toevoegen aan die van de gemeente om zo de gehele weg aan te passen. Waterschappen zetten graag hun subsidie in om een gemeente te helpen zodat de betreffende weg zowel binnen als buiten de bebouwde kom verkeersveilig wordt.

“Wij kregen in de eerste tranche veel meer subsidie dan in de tweede tranche. Door de verdeelsleutel op basis van het aantal kilometer weg is de subsidie nu te laag om echt projecten op te pakken die het verschil maken. Naar weglengte is leuk voor een plattelandsgemeente. Maar een gemeente als die van ons (een kleine stad) heeft relatief weinig weglengte als je het vergelijkt met de verkeersveiligheidsproblematiek.”

Plafondbedrag en verdeelsleutel (2/2)

Verbetersuggesties

Ondanks dat de respondenten de verdeelsleutel in de tweede tranche vrijwel unaniem als grote verbetering zien ten opzichte van de eerste tranche is een veel gemaakte opmerking dat de verdeling op basis van het kilometer weglengte ook niet ideaal is.

Er wordt door velen gesuggereerd om dit bijvoorbeeld op basis van het **aantal ongevallen** (met kwetsbare verkeersdeelnemers) of het **aantal weggebruikers** per jaar te doen.

“De gedachte is dat je Nederland veiliger wilt maken. Je zou kunnen kijken welke gemeenten het minst veilig zijn op basis van aantal ongevallen of letselgevallen en daar een verdeelsleutel op los laten.”

“Als een verdeelsleutel op basis van verkeersveiligheid zou betekenen dat mijn gemeente weinig subsidie ontvangt, dat is dat maar zo. Het gaat erom dat Nederland veiliger wordt. Maar dat lijkt me eerlijker dan de huidige verdeelsleutel.”

Daarnaast geven veel respondenten aan dat ze graag een **extra verdeelsleutel** zouden willen zien voor geld dat blijft liggen, zoals nu is gebeurd met de tweede tranche. Medeoverheden zien graag dat overblijvend geld dan extra toegekend wordt voor opgegeven reserveprojecten, of dat er gekeken wordt naar type projecten die voorrang zouden hebben op basis van locatie; bijvoorbeeld black spots (verkeersongevallenconcentratie locaties) of schoolzones.

Een enkele ondervraagde geeft aan als suggestie bij de verdeling meer rekening te houden met **omstandigheden** binnen een gemeente, zoals bijvoorbeeld een bepaalde bodemsoort of stedelijkheid zorgt voor hogere kosten bij infrastructurele maatregelen. Tot slot geeft een enkeling aan de manier van verdeling zoals bij de eerste tranche te prefereren, maar de meeste reacties geven aan een verdeelsleutel, zoals bij de tweede tranche, de voorkeur te geven.

“Onze (stedelijke) gemeente heeft veel werk te doen als het om verkeersveiligheid gaat. Echter hebben we relatief weinig weglengte. Dus viel ons plafondbedrag laag uit.”

Menukaart

Effect op keuzeproces

Stimulerend:

De respondenten die de menukaart als stimulerend ervoeren geven aan dat dit komt doordat de menukaart praktisch ingericht is en de keuze makkelijker maakt. Ze noemen de menukaart *“fijn om mee te werken”* en geven aan dat de menukaart het aanvraagproces *“aanzienlijk versnelt.”* Daarnaast geven de deelnemers aan dat de menukaart een stimulerend effect had doordat er maatregelen op stonden waar ze zelf nog niet aan gedacht hadden.

Belemmerend:

Tevens geeft een aantal deelnemers aan dat de menukaart voor hen een belemmerend effect gehad heeft. De oorzaak hiervan is tweezijdig. Een deel geeft aan dat de menukaart niet alle maatregelen dekt die gewenst zijn. Vooral de gedragsmaatregelen en de ruimte voor maatwerk missen volgens hen. *“Er zijn soms maatregelen die wij ook wilden aanvragen, maar die niet in de menukaart stonden.”* Een ander deel geeft juist aan dat de menukaart *te lang* was en dat zij door de bomen het bos niet meer zagen.

Neutraal

Het grootste gedeelte van de deelnemers lijkt echter vrij neutraal tegenover de menukaart te staan. *“De menukaart had voor mij maar beperkt een effect. Het is belangrijk om er zo veel mogelijk maatregelen op te zetten. Maar ik begrijp ook de afweging.”*

Verbetersuggesties

De verbetersuggesties die genoemd worden voor de menukaart hebben met name betrekking op het toevoegen van specifieke maatregelen. Deze zijn te vinden in de **bijlage**. Deze maatregelen hebben veelal betrekking op infrastructurele maatregelen op het gebied van GOW-30. Een enkeling noemt naast infrastructurele maatregelen ook behoefte te hebben aan ‘zachtere’ gedragsmaatregelen.

Daarnaast lijkt er behoefte te zijn om – naast het palet aan maatregelen op de menukaart – ook ruimte te hebben om **zelf maatregelen voor te stellen** die niet op de menukaart staan. Deze behoefte leeft omdat deelnemers aangeven dat zij veel te maken hebben met maatwerk, waardoor de maatregelen op de menukaart lastig te vertalen zijn naar hun specifieke situatie.

“Enerzijds goed om te weten welke mogelijkheden er zijn, anderzijds mogelijk belemmerend wanneer maatregelen hier niet binnen passen.”

Kostenkengetallen (1/2)

Effect op keuzeprocess

Stimulerend

Een deel van de respondenten geeft aan dat zij de kostenkengetallen als stimulerend hebben ervaren. De voornaamste reden die hiervoor gegeven wordt is dat de kostenkengetallen helpen om gemakkelijk een aanvraag te doen.

"De kostenkengetallen scheelt veel extra tijd. Over het algemeen blijken deze getallen ook redelijk betrouwbaar te zijn."

Belemmerend

De kostenkengetallen lijken niet zozeer een negatief/belemmerend effect te hebben tijdens het keuzeprocess, maar lijken wel achteraf voor onvrede te kunnen zorgen. De respondenten geven namelijk aan dat zij tijdens het keuzeprocess vertrouwen op de betrouwbaarheid van de kostenkengetallen. Voor de meeste respondenten pakt dit positief uit, maar een enkeling komt voor vervelende verassingen te staan.

Zo bleek voor een aantal respondenten achteraf dat de kostenkengetallen bij hun aanvraag te laag waren, waardoor zij in de knel kwamen met de cofinanciering (doordat de medeoverheid zelf meer geld moest bijleggen dan gepland). *"We zijn vanwege de korte tijd, uitgegaan van de kengetallen en lopen nu er dus tegenaan dat deze te laag zijn."*

Deze respondenten geven aan dat de kostenkengetallen vaak niet realistisch zijn en dat de daadwerkelijke kosten hoger liggen dan de kostenkengetallen. Dit komt volgens hen doordat er vaak extra kosten aan een project verbonden zijn die in de kostenkengetallen niet meegenomen worden (denk aan prijsstijgingen, materiaalkosten, voorbereiding, bodemgesteldheid, administratie, etc.).

Er zijn medeoverheden die, als ze vinden dat de kostenkengetallen te laag zijn, extra financiering vragen op zo'n onderdeel. De regeling bood een kans aan om met motivatie af te wijken van de kostenkengetallen.

Dat kon tot 40% en als dat gehonoreerd werd dan werd over die extra 40% ook subsidie gegeven. Hierbij bestaat het risico dat medeoverheden standaard extra kosten opvoeren. De Rijksbijdrage kon echter niet gebruikt worden voor kosten door niet-infrastructurele maatregelen, zoals hiervoor genoemde extra kosten.

Er lijkt een sterk verschil te zitten tussen de respondenten wat betreft hun beoordeling van de kostenkengetallen. Uit de verdiepende interviews blijkt dat dit sterk samenhangt met het verwachtingspatroon dat gecreëerd wordt in de aanvraag. *"Ik ga ervan uit dat ik 50 procent subsidie krijg voor het hele project, en dan ga ik rekenen met die 50 procent. Als je achteraf geen 50 procent gekregen hebt dan ben je teleurgesteld. Terwijl als je beseft dat je een X bedrag krijgt voor de volgende 2 of 3 maatregelen binnen een project, dan kom je minder voor verrassingen te staan."*

"We hebben een project nu waar we een weg van 200-300 meter willen reconstrueren. Al met al draait het om het verwijderen en herplaatsen van een oversteek en een vrijliggend fietspad. Alleen achter de schermen is dat ontwerp veel complexer want ik moet bijvoorbeeld ook een groenstrook verplaatsen, ik moet bomen gaan plaatsen, ik moet van alles voorbereiden en nog veel meer."

Kostenkengetallen (2/2)

Verbetersuggesties

Veel respondenten geven aan dat het maken van een **eigen kostenraming** sterk geholpen heeft om een eigen (realistischere) inschatting te maken. Hierdoor krijgen zij beter zicht op de daadwerkelijke kosten in hun regio, met hun specifieke omstandigheden. Hierdoor komen de medeoverheden minder voor verrassingen te staan.

Daarnaast kunnen in de informatievoorzieningen al veel potentiële teleurstelling afgevangen worden door *nog* **helderder te communiceren de subsidie wordt gegeven** voor specifieke infrastructurele maatregelen. En dus niet om subsidie op gehele projecten met ook de niet-infrastructurele kosten.

"De kengetallen gaven een duidelijk kader en voorkwamen dat er allerlei ramingen opgesteld moesten worden. In die zin bevorderden zij de snelheid en gemak van de aanvraag."

"De kostenkengetallen zijn fijn. Alleen niet realistisch. De daadwerkelijke kosten vallen fors hoger uit dan de kengetallen."

Risicoanalyse

Effect op keuzeproces

Stimulerend:

Een deel van de respondenten geeft aan dat zij de risicoanalyse als zeer stimulerend hebben ervaren. Zij zeggen dat de risicoanalyse werkt als een goede onderbouwing van de aanvraag.

Neutraal:

Een deel van de respondenten geeft aan dat de risicoanalyse voor hen geen stimulerend effect heeft gehad, maar ook niet belemmerend heeft gewerkt. Deze partijen beschikten veelal a priori al over een interne risicoanalyse en konden deze recycleren.

Belemmerend:

Tot slot heeft een deel van de respondenten de risicoanalyse als belemmerend ervaren. De oorzaak hiervan is dat de risicoanalyse voor vertraging in de aanvraag zorgde, zonder dat deze nieuwe/buikbare inzichten gaf. *“Uit de risicoanalyse komen meestal wel dezelfde maatregelen naar voren die je zelf als wegbeheerder ook al voor ogen had om voor subsidie in te dienen.”*

Ook zijn er medeoverheden die vonden dat de tool van SPV voor de risicoanalyse ([stappenplan van risicoanalyse tot uitvoeringsprogramma](#)) nog niet helemaal uitontwikkeld waren en dat daarom conclusies daaruit trekken lastig was. Wanneer respondenten de risicoanalyse als belemmerend hebben ervaren lijkt dit sterk samen te hangen met onduidelijkheid over de verwachte inhoud van deze risicoanalyse. Deze gemeenten lijken de risicoanalyse veel te zwaar opgepakt te hebben, zonder dat dit voor hen echt meerwaarde gecreëerd hebben.

Verbetersuggesties

Respondenten hebben behoefte aan **meer duidelijkheid** over hetgeen de risicoanalyse precies moet bevatten en hoe de risicoanalyse vertaald moet worden naar maatregelen van de menukaart. *“Geef ons bijvoorbeeld een voorbeeldopzet aan de hand waarvan gewerkt kan worden.”*

Daarnaast geven de respondenten aan dat de risicoanalyse nu vaak te vrijblijvend en hoog-over is. De risicoanalyses wijzen volgens hen nu te vaak op bekende problemen en wijzen te weinig concrete oplossingsrichtingen aan.

“Het leek lastiger dan het uiteindelijk was.”

“In de risicoanalyse staan geen concrete oplossingen; en harde infrastructuur is niet altijd de oplossing van de problemen die daarin worden benoemd.”

Uitvoeringsprogramma (1/2)

Effect op keuzeproces

Stimulerend

Er zijn vele positieve reacties op de termijn waarin projecten uitgevoerd mogen worden. Tot aan einde 2027 projecten kunnen afronden is voldoende tijd. Bij een kortere periode is niet elke project haalbaar wat tot de keuze kan leiden om er geen subsidie voor aan te vragen. Daarnaast wordt meermaals aangegeven dat het uitvoeringsprogramma opstellen helpt bij het maken van keuzes. *"Dwingt tot nadenken over globale planning en afstemming binnen de gemeente."*

Neutraal

Voor een aantal medeoverheden was het uitvoeringsprogramma al voorhanden of kon het makkelijk opgesteld worden, via gemeente of via provincie. Dit wordt als handig ervaren maar heeft verder geen effect op het aanvraagproces.

Belemmerend

Naast deze positieve reacties, vinden medeoverheden ook dat het opstellen van het uitvoeringsprogramma zorgt voor onnodige werkdruk. Juist omdat er politieke keuzes gemaakt moeten worden, kan dit extra tijd kosten en is er ook de mogelijkheid dat hier nog geen verduidelijking uit volgt in het proces. Daarnaast wordt het dubbelop gezien als de maatregelen uit de menukaart sowieso bijdragen aan de verkeersveiligheid: *"Dit vinden wij erg omslachtig en voor onnodige werkdruk bij onze organisatie zorgen."*

Het gebrek aan flexibiliteit wordt door een aantal benoemd als belemmerend. Het kan zijn dat nog niet alle projecten volledig zijn uitgewerkt en dus achteraf blijkt dat andere projecten achteraf toch liever voorrang krijgen, of zorgen voor een betere integrale aanpak. Het nadeel van zo'n langer periode is dan dat in de tijd de omstandigheden veranderen.

"Je moet een aanvraag doen terwijl het ontwerpproces van je project eigenlijk amper opgestart is. Zoals aangegeven hebben wij geen kant en klare plannen op de plank liggen. Je loopt dus de kans dat je uiteindelijk een ander type maatregel zou willen uitvoeren."

Uitvoeringsprogramma (2/2)

Verbetersuggesties

Medeoverheden geven aan dat er het **duidelijker en inzichtelijker** gemaakt dient te worden **wat voor eisen** er aan het uitvoeringsprogramma worden gesteld en hoe het er uit moet zien. Velen geven aan dat dit nu nog onduidelijk was.

“De handvatten voor een uitvoeringsprogramma zijn te onduidelijk en vrijblijvend. Er moet een duidelijke koppeling komen tussen output, gericht op het doel en de mogelijkheid voor cofinanciering.”

Daarnaast kan het zijn dat medeoverheden zojuist een eigen uitvoeringsprogramma hebben opgesteld. Er wordt gesuggereerd oplossingen te vinden om dit op een simpele manier te kunnen **koppelen** met het uitvoeringsprogramma nodig voor de regeling zonder dat hier veel kosten aan verbonden zijn.

Nog een suggestie die wordt gegeven is om bij de 3e tranche ook aan te kunnen geven dat het uitvoeringsprogramma nog in ontwikkeling is, met de mogelijkheid om het later nog aan te leveren. Wanneer het meeleveren van een afgemaakt uitvoeringsprogramma geen eis is bij het indienen van de aanvraag, geeft dit een medeoverheid meer tijd en zorgt dat er minder werkdruk ervaren wordt. De aanvraag kan nog steeds voltooid worden voor een set aan maatregelen die bijdragen aan de verkeersveiligheid.

Een laatste meermaals genoemde suggestie is om meer **flexibiliteit** te integreren in de opzet van het uitvoeringsprogramma, zodat er naderhand nog andere projecten gekozen kunnen worden waardoor werk met werk gemaakt kan worden en integrale keuzes gemaakt kunnen worden.

“Ook maken wij graag werk met werk. Dan is het combineren met ruim vooraf opgestelde maatregelen niet werkbaar. Ik mis dan de flexibiliteit om bij nader inzien toch andere, betere of meer integrale, keuzes te kunnen maken.”

Hulp bij aanvraagprocedure

Effect op keuzeproces

De respondenten geven aan dat zij hulp vanuit meerdere hoeken hebben ontvangen: zowel vanuit Arcadis, de provincie, de regio als vanuit gemeenten. Door velen wordt de aangeboden hulp als stimulerend en zelfs noodzakelijk ervaren.

De respondenten die tijdens de aanvraagprocedure specifiek hulp hebben ontvangen van Arcadis zijn hier zeer over te spreken. *“Fijn om te kunnen laten checken of de aanvraag volledig en op de juiste wijze is ingevuld”*. Ook geven de respondenten aan dat ze het als erg prettig hebben ervaren dat ze het gevoel hadden dat er iemand voor ze klaar stond voor alle verschillende vormen van vragen.

Er zijn enkele reacties die aangeven de hulp niet nodig gehad te hebben, geen tijd te hebben gehad om hulp te vragen of ontevreden zijn over de hoeveelheid hulp die werd aangeboden.

Verbetersuggesties

Er wordt gesuggereerd ook **telefonisch contact** te kunnen opnemen voor hulp of een aantal weken lang tijdens de indieningsperiode een hulploket in te schakelen. Door een aantal medeoverheden wordt aangegeven dat extra hulp door bijvoorbeeld een adviesbureau echt van belang is, zeker in verband met gebrek aan interne capaciteit of in het geval van veel uitval of wisseling in personeel.

“Zelf te weinig kennis van het proces dus alle hulp was welkom. Anders was de aanvraag niet ingediend geweest.”

Reservemaatregelen

Effect op keuzeproces

De respondenten zijn zeer te spreken over het concept reservemaatregelen. Ze vinden dit een zeer praktische oplossing die goed werkt. Ze willen dit dan ook graag zo laten. *"Fijn dat het mogelijk is om reservemaatregelen op te geven. Hierdoor wordt voorkomen dat je uiteindelijk met lege handen staat."* De respondenten geven daarmee aan dat de reservemaatregelen voor hen een stimulerend effect gehad heeft doordat het ruimte, zekerheid en flexibiliteit bood. Wel geven een aantal respondenten aan dat ze achteraf spijt hebben dat ze niet meer reservemaatregelen opgevoerd hebben.

Verbetersuggesties

Er lijkt verwarring te bestaan onder een aantal van de respondenten wat het concept reservemaatregelen precies inhoudt. *"Nog onduidelijk wat hiermee gedaan wordt nu blijkt dat een groot deel van het beschikbare budget in de regeling onbenut blijkt (onderuitputting)."* Veel respondenten leken ervanuit te gaan dat resterend beschikbaar budget verdeeld zou gaan worden onder de reservemaatregelen en verbazen zich erover dat dit niet gebeurd is. De medeoverheden zouden graag zien dat er in de derde tranche wel iets gedaan wordt met budget dat overblijft.

Daarnaast geven respondenten aan dat ze het verwarrend vonden dat ze geen prioritering hoefden aan te geven in de reservemaatregelen waardoor het voor hen onduidelijk was welke reservemaatregelen gekozen zouden worden. Hier zouden ze graag meer **duidelijkheid** over hebben.

Tot slot zouden de respondenten graag meer **flexibiliteit** zien tussen de maatregelen en reservemaatregelen. Wanneer gehonoreerde projecten – om welke reden dan ook – niet langer haalbaar/wenselijk blijken willen de partijen graag met budget schuiven.

"Goed dat dit er is voor het geval dat om wat voor reden dan ook de eerste keus niet gehonoreerd wordt."

"Uiteindelijk is hier [met mijn opgegeven reservemaatregelen] niets gedaan, terwijl mijn verwachting was dat er mogelijk bij andere gemeenten wat geld zou overblijven waardoor mogelijk toch reservemaatregelen in aanmerking zouden komen. Dit is niet gebeurd."

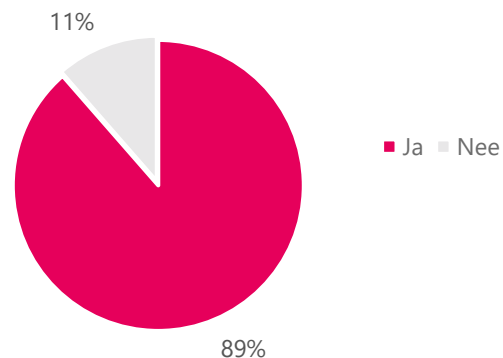
6. Uitvoering en vooruitzichten voor de derde tranche

Hoe kijken medeoverheden aan tegen de uitvoering?

Haalbaarheid

Van de 71 deelnemers aan de enquête geeft 89% aan dat zij nog steeds verwachten dat de uitvoering van de gehonoreerde projecten haalbaar is binnen de termijn die daarvoor afgesproken is.

Verwacht u dat de uitvoering van de aangegeven maatregelen haalbaar is?



De oorzaken bij partijen voor wie de uitvoering niet langer haalbaar is

Voor medeoverheden waarbij de uitvoering van de gehonoreerde maatregelen (binnen de daarvoor bepaalde termijn) niet langer haalbaar blijkt, liggen de oorzaken grofweg binnen **dezelfde domeinen als tijdens het aanvraagproces**.

Dat wil zeggen, medeoverheden geven ten eerste aan dat zij **problemen** hebben om **voldoende aanvullend intern budget** te vinden. De oorzaak hiervan ligt dan wel bij een verschil van inzicht met de raad waardoor bepaalde maatregelen niet gesteund worden, dan wel bij het ontvangen van een lagere subsidie dan verwacht/gehoopt waardoor de raad meer moet bijdragen dan verwacht.

Ten tweede is voor enkele partijen **interne capaciteitsproblemen** de oorzaak. Tot slot geven enkele partijen aan dat de aanvraag een momentopname was, en dat zij sindsdien tot **andere inzichten** gekomen zijn waardoor ze niet langer achter de opgevoerde maatregelen staan.

Overkoepelend geven de partijen aan dat zij er **behoefte aan zouden hebben om bij te sturen** in het geval dat de uitvoering – om wat voor reden dan ook – niet langer haalbaar blijkt te zijn. Zij geven aan dat er momenteel vrijwel geen flexibiliteit is om een aanvraag nog aan te passen.

Zijn de medeoverheden van plan om deel te nemen aan de derde tranche?

Van de deelnemers aan de enquête geeft 80% aan dat zij van plan zijn ook voor de 3^e tranche weer een aanvraag te doen. 19% geeft aan dit nog niet te weten. Slechts 1% geeft aan dat zij dit niet van plan zijn.

Waarom medeoverheden opnieuw willen deelnemen

Vrijwel alle partijen geven aan dat de stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen een welkome bijdrage levert aan het realiseren van hun ambities. Daarbij geven de partijen aan dat er nog genoeg projecten en wensen klaar liggen die ze graag op zouden pakken. *“Er zijn nog genoeg projecten die we uit willen voeren, waar we op dit moment niet genoeg/geen geld voor hebben.”*

Daarbij lijkt een externe subsidie zeer stimulerend te werken binnen de raden. *“De subsidie is een mooi middel om ook intern de handen op elkaar te krijgen voor een investering in de wegen ten behoeve van verkeersveiligheid.”*

Waarom medeoverheden het nog niet zeker weten

Medeoverheden die nog twijfelen geven aan dat het voor hen afhangt van de spelregels voor de 3^e tranche. Hierbij lijkt het plafondbedrag een sleutelrol te spelen. Vooral kleine gemeenten geven aan dat zij het bedrag te laag vinden, en dat zij alleen een aanvraag indienen wanneer dit rendabel voor ze is. *“Zoals aangegeven is het plafondbedrag voor een provinciale overheid laag (een druppel op een gloeiende plaat) en de personele inzet voor het indienen van een aanvraag hoog. De vraag is of het wel rendeert.”*

Waarom medeoverheden niet meer willen deelnemen

Aangezien slechts 1 medeoverheid aangaf niet van plan te zijn een aanvraag in te dienen is er niets te zeggen over de redenen daarvan.

7. Conclusies

Conclusies

Aanvragers

De grootste groep aanvragers bestaat uit gemeenten. Veel van hen had ook voor de eerste tranche al een aanvraag gedaan. De redenen voor medeoverheden die geen aanvraag gedaan hebben lopen sterk uiteen. Personeelscapaciteit, duur en moment van de indieningsperiode, financieringsconstructie en gebrek aan plannen spelen een rol.

Informatievoorziening, indieningsperiode & interne factoren

Medeoverheden zijn over het algemeen zeer tevreden. Rondom de informatievoorziening komt naar voren dat medeoverheden graag direct door lenW/SPV benaderd zouden worden. Wat betreft de indieningsperiode en interne factoren komt naar voren dat medeoverheden graag eerder op de hoogte gesteld worden over de volgende tranche. Medeoverheden vinden dat veel interne factoren zoals begrotings- en capaciteitsproblemen en problemen rondom de doorlooptijd zijn te voorkomen wanneer zij eerder op de hoogte gebracht worden.

Plafondbedrag en verdeelsleutel

Medeoverheden zien de verdeelsleutel in de tweede tranche als grote verbetering ten opzichte van het molenaarsprincipe in de eerste tranche. We zien wel herhaaldelijk dat er mee geworsteld wordt bij veel gemeenten dat het subsidiebedrag nu veel lager is. Volgens velen kunnen de echt grote projecten niet aangepakt worden en ligt de focus voornamelijk op de kleinere projecten. Veel medeoverheden verbazen zich hierover.

Medeoverheden zien graag een verdeelsleutel op basis van de verkeersveiligheid. Wat de exacte parameters daarvan zouden moeten zijn (bijvoorbeeld het aantal ongevallen, aantal letselgevallen, aantal weggebruikers, et cetera) ligt open voor discussie. Respondenten geven aan dat ze ermee kunnen leven als dit ten koste gaat van de subsidie die zij zelf gaan ontvangen.

Menukaart

Medeoverheden zijn over het algemeen relatief neutraal over de menukaart. Ze begrijpen de keuze voor de huidige inrichting en zouden hier niet per se iets aan willen veranderen. Wanneer wel verandering gewenst is gaat dit veelal om het toevoegen van specifieke maatregelen.

Kostenkengetallen

De kostenkengetallen zorgen voor onvrede onder de medeoverheden. Velen geven aan dat ze tijdens het aanvraagproces de kostenkengetallen als prettig en stimulerend ervoeren, maar dat de kosten achteraf hoger uitvielen waardoor medeoverheden voor verassingen kwamen te staan. De oorzaak hiervan is dat medeoverheden gaan rekenen met 50% subsidie op het gehele project, terwijl zij vervolgens enkel subsidie ontvangen op specifieke maatregelen binnen het project. Hierdoor worden veel bijkomende kosten over het hoofd gezien. Bij medeoverheden die zelf ook een eigen kostenraming maken lijkt dit minder het geval te zijn. In de informatievoorziening vooraf kan veel potentiële teleurstelling weggenomen worden door duidelijk te communiceren dat het om subsidie voor maatregelen gaat, en dat hier mogelijk nog extra kosten bij komen kijken die voor eigen rekening zijn.

Conclusies

Risicoanalyse

Wat betreft de risicoanalyse zit er een groot verschil tussen de medeoverheden. Velen zijn vooral neutraal of onverschillig. Anderen uiten kritische noten. Vooral onder de medeoverheden die veel tijd aan de risicoanalyse besteed hebben wordt aangegeven dat het een belemmerend effect had. Zij geven aan dat het vertragend gewerkt heeft terwijl het weinig opleverde. Er lijkt bij sommige medeoverheden onduidelijkheid te bestaan hoe groots en uitgebreid de risicoanalyse aangepakt dient te worden. Hier vooraf over informeren en een voorbeeld beschikbaar stellen helpt medeoverheden om keuzen te maken.

Uitvoeringsprogramma

Veel respondenten vinden dat het uitvoeringsprogramma helpt bij het maken van keuzes, maar misten wel duidelijkheid rondom de eisen van het uitvoeringsprogramma. Volgens hen zijn de handvatten van het uitvoeringsprogramma te onduidelijk en vrijblijvend.

Hulp bij aanvraagprocedure

Respondenten zijn vooral zeer tevreden over de ondersteuning die zij hebben ontvangen. Telefonische bereikbaarheid voor informatie en hulp en meer intensieve begeleiding voor gemeenten die worstelen met interne capaciteit zijn enkele verbeterpunten.

Reservemaatregelen

Respondenten zijn zeer positief over de mogelijkheid om reservemaatregelen op te geven. Wel bestaat er verwarring over het feit dat de onderuitputting er niet toe geleid heeft dat extra geld voor de reservemaatregelen beschikbaar gekomen is. Medeoverheden zouden graag zien dat dit in de derde tranche wel gebeurt.

Uitvoering gehonoreerde projecten

Volgens de enquête is voor 89% van de projecten is de uitvoering nog steeds haalbaar. Wanneer dit niet het geval is komt dit door problemen rondom aanvullend intern budget, interne capaciteitsproblemen of het tot stand komen van andere inzichten waardoor de focus verschoven is.

Plannen voor de derde tranche

Volgens de enquête is 80% zeker van plan om weer deel te nemen aan de derde tranche. 19% twijfelt nog. Vooral de hoogte van het plafondbedrag speelt een sleutelrol voor de medeoverheden die nog twijfelen.

8. Aanbevelingen

Aanbevelingen

Het doel van de regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen tweede tranche (2022-2023) is een impuls geven aan het verbeteren van de verkeersveiligheid in Nederland. Op basis van de conclusies uit de evaluatie is er een aantal aanbevelingen geformuleerd voor lenW in voorbereiding op de derde tranche om te zorgen dat de regeling nog meer haar doel zou kunnen bereiken.

→ **Communiceer vroegtijdig en duidelijk over de regeling**

Maak de uitgangspunten van de regeling zo vroeg mogelijk bekend en maak duidelijk waarvoor subsidie en waarvoor geen subsidie aangevraagd kan worden. Meer tijd en meer duidelijkheid zorgt ervoor dat meer medeoverheden een aanvraag doen en bovendien een beter uitgebalanceerd plan maken. Zij breiden zich dan beter voor en hebben meer mogelijkheden om aan te sluiten op de interne begrotingscyclus.

Wees eenduidig in de communicatie, een direct bericht van lenW of SPV zorgt ervoor dat de informatie goed ontvangen wordt. Aanvulling met infoberichten vanuit regio of provincie verbeteren de response.

→ **Investeer in intensievere hulp voor medeoverheden die het kunnen gebruiken**

Breid de ondersteuning aan medeoverheden uit door ook telefonisch hulp te bieden als meer kennis nodig is. Onderzoek daarnaast de mogelijkheid om met een vast contactpersoon te werken voor aanvragers of ontwikkel een hulploket die telefonisch bereikbaar is. Voor een aantal medeoverheden is dit een belangrijke hulp wanneer zij zelf een capaciteitsgebrek hebben. Dit helpt om meerdere aanvragen te krijgen en helpt ook de aanvragen die wel gedaan worden te verbeteren. Vraag bovendien veel aandacht voor deze vorm van ondersteuning want het helpt medeoverheden gemotiveerd aan de aanvraag te beginnen.

→ **Verken mogelijkheden in flexibiliteit onderdelen regeling**

Er is behoefte aan flexibiliteit bij het indienen van een aanvraag en het uitvoeren van de maatregelen. Bijvoorbeeld een risicoanalyse en/of uitvoeringsprogramma een minder harde eis maken, subsidie verlenen voor andere investeringen rondom het bewerkstelligen van infrastructurele maatregelen of het mogelijk maken van het aanpassen van gekozen maatregelen ook na de indieningsperiode als dit past binnen het toegedeelde plafondbedrag van de medeoverheid. Met die flexibiliteit neemt een medeoverheid betere beslissingen (voor een periode tussen nu en eind 2027). Het geeft meer vertrouwen om te starten met een aanvraag.

→ **Breid de menukaart uit met niet-infrastructurele maatregelen**

Er is een aantal suggesties voor toevoegingen aan de menukaart (zie bijlage). Subsidie beschikbaar stellen voor personeels-, voorbereidings- en uitvoeringskosten zijn een oplossing om kennis- en capaciteitsproblemen aan te pakken voor zowel het uitvragen als het uitvoeren van de gehonoreerde maatregelen. Breid de menukaart uit met maatregelen die inspelen op een permanente gedragsverandering. Deze hebben ook invloed op verkeersveiligheid.

Aanbevelingen

→ **Onderzoek hoe rekening gehouden kan worden met locatiespecifieke omstandigheden**

De menukaart maakt de aanvraag en het beoordelen van aanvragen overzichtelijk waardoor snel gewerkt kan worden. Verken of het mogelijk is gebiedsspecifieke extra kosten (zoals grond bouwrijp maken) of aantoonbare werkende maatregelen die niet op de menukaart staan subsidiabel te maken. Om te voorkomen dat effectieve maatregelen niet worden aangevraagd

→ **Zorg voor een extra verdelingsregel als niet al het geld verdeeld is na de beoordelingsperiode**

Benut het budget zo maximaal mogelijk. Ontwikkel een verdelingsregel voor subsidie die niet is aangevraagd of toegekend. Dit kan bijvoorbeeld door een extra verdeelsleutel in te zetten voor reserveprojecten die medeoverheden hebben opgesomd of meer risicogestuurd door prioriteit te geven aan medeoverheden met meer of hogere risicolocaties.

A. Bijlagen

- Suggesties maatregelen op menukaart

Extra maatregelen voor op de menukaart

In de enquête hebben deelnemers de mogelijkheid gekregen om **suggesties** te doen voor extra maatregelen op de menukaart.

Deze bijlage geeft een lijst aan maatregelen waar de medeoverheden behoefte aan hebben en die ze graag op de menukaart zouden zien bij de derde tranche.

- Fietstunnel, Fietsdrempels bij rotonde, fietsbruggen over bv. kanaal, Fietsstraten buiten de bebouwde kom, Aanleg (rode) fietsstroken, fietssluisen, fietstunnel of -brug bij 50, 70 en 80 km-wegen.
- Largas maatregelen (zoals voorrangsplein).
- Maatregelen voor (ETW) 30 km/h-wegen en (GOW) 50 km/h-wegen ook toepasbaar verklaren op GOW30-wegen.
- Realiseren verkeerslichten geregeld kruispunt.
- Ombouwen van een meerstrooksrotonde naar een turborotonde met overrijdbare rijbaanscheidingen.
- Voorrangsplein/Ovonde/LARGAS-plein.
- GOW-60.
- Aanleg vrijliggend voetpad (1,80m).
- Aanbrengen bermverharding erftoegangswegen 60 km/h (kosten anders dan bij 80 km/h wegen)
- Schoolzone alleen bedrag vermeldt in asfalt. Wat kost het met inklinkeren in klinkerbestrating.
- Uitrustconstructie in een 30km/zone.
- Entrees bebouwde kom met een middeneiland.
- Soberder uitgevoerde VOP, de volledige met een middeneiland past lang niet overal.
- Kruispuntpunaise.
- Installeren veiligheidsmaatregelen bij fiets-/voetgangsoversteken, zoals dynamische verlichting in het wegdek of portalen met bord L2 boven de rijbaan.
- Herinrichten van een bestaande (oudere) rotonde, door deze in lijn te brengen met de huidige richtlijnen.
- Opheffen van wegversmallingen/chicanes voor fietsers.
- 50 km drempel (busvriendelijk).
- Gedragsmaatregelen om bijvoorbeeld snelheid te reduceren of attentiewaarde rondom infrastructuur waar kwetsbare verkeersdeelnemers mengen met gemotoriseerd verkeer.

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS