



Answering
tomorrow's
challenges
today

Evaluatie subsidieregeling SWOV, TA en VVN

Eindrapport

Voor het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rotterdam, 01 februari 2023



Evaluatie subsidieregeling

SWOV, TA en

Eindrapport

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rotterdam, 01 februari 2023

Auteur:

Elvira Meurs (Ecorys)

Danny Schipper (Ecorys)

Rixt Bos (Ecorys)

Daan Boot (AEF)

Jente Waal (AEF)



In samenwerking met:

/Andersson Elffers Felix

CONTOEN

Inhoudsopgave

| | |
|---|-----------|
| Managementsamenvatting | 7 |
| 1 Inleiding | 15 |
| 1.1 Achtergrond en doel | 15 |
| 1.2 Reikwijdte en afbakening | 15 |
| 1.3 Aanpak en werkwijze | 15 |
| 1.4 Leeswijzer | 17 |
| 2 Beleidskader | 19 |
| 2.1 Inleiding | 19 |
| 2.2 De subsidieregeling SWOV, TeamAlert en Veilig Verkeer Nederland 2019 .. | 19 |
| 2.3 Brede beleidscontext | 20 |
| 2.4 Ontwikkelingen sinds de vorige evaluatie | 22 |
| 3 Werking van de subsidieregeling SWOV | 23 |
| 3.1 Inleiding | 23 |
| 3.2 Beleidstheorie | 23 |
| 3.3 Subsidieproces | 24 |
| 3.4 Financieel overzicht | 24 |
| 3.5 Doeltreffendheid en doelmatigheid activiteiten subsidieregeling | 26 |
| 3.6 Conclusies en aanbevelingen | 34 |
| 4 Werking van de subsidieregeling TeamAlert | 36 |
| 4.1 Inleiding | 36 |
| 4.2 Beleidstheorie | 36 |
| 4.3 Subsidieproces | 38 |
| 4.4 Financieel overzicht | 38 |
| 4.5 Doeltreffendheid en doelmatigheid activiteiten subsidieregeling | 40 |
| 4.6 Conclusies en aanbevelingen | 50 |
| 5 Veilig Verkeer Nederland | 53 |
| 5.1 Inleiding | 53 |
| 5.2 Beleidstheorie | 53 |
| 5.3 Subsidieproces | 55 |
| 5.4 Financieel overzicht | 55 |
| 5.5 Doeltreffendheid en doelmatigheid activiteiten subsidieregeling | 57 |
| 5.6 Conclusies en aanbevelingen | 65 |
| 6 Overkoepelende conclusies en aanbevelingen | 67 |
| 6.1 Conclusies | 67 |
| 6.2 Mogelijke verbeteringen in de regeling | 69 |
| Bijlage 1: Evaluatiekaders | 71 |
| Schematische weergave beleidstheorie SWOV | 71 |
| Schematische weergave beleidstheorie TA | 72 |
| Schematische weergave beleidstheorie VVN | 73 |

INHOUD

| | |
|--|-----------|
| Bijlage 2: Literatuurlijst per organisatie | 74 |
| Bijlage 3: Geïnterviewde personen per organisatie | 79 |
| Bijlage 4: Interviewleidraden | 81 |

Lijst met afkortingen

| | |
|-----------------------|---|
| ANWB | Eigen naam (geen afkorting) |
| CROW | Eigen naam (geen afkorting) |
| EU | Europese Unie |
| Fte | Fulltime-equivalent (fte) of voltijds equivalent (vte) is een rekeneenheid waarmee het aantal werkuren van een bepaalde functie wordt aangeduid, waarbij 1 fte overeenkomt met een voltijdse functie. |
| (ministerie van) IenW | Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat |
| MT | Managementteam |
| PDCA-cyclus | Plan, do, check, act - cyclus |
| RIVM | Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu |
| RPE | Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek |
| SPIs | Safety performance indicators. Deze ondersteunen de effectmeting van de implementatie van risicogestuurd beleid. |
| SPV 2030 | Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 |
| SWOV | Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid |
| TA | TeamAlert |
| VVN | Veilig Verkeer Nederland |

Samenvatting

Dit evaluatierapport beziet de doeltreffendheid en de doelmatigheid van de subsidie-regeling SWOV, TeamAlert en Veilig Verkeer Nederland uit 2019. De minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) verstrekt via deze regeling sinds 2020 jaarlijks subsidie aan de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), TeamAlert (TA) en Veilig Verkeer Nederland (VVN). Alle drie de organisaties voeren projecten uit en ontwikkelen producten op het gebied van verkeersveiligheid. SWOV richt zich daarbij op wetenschappelijk onderzoek en kennisverspreiding, TeamAlert op het verhogen van de verkeersveiligheid onder jongeren en VVN op beleids- en gedragsbeïnvloeding.

De evaluatie richt zich uitsluitend op de doeltreffendheid en de doelmatigheid van de door het ministerie van IenW gesubsidieerde activiteiten van SWOV, TeamAlert en Veilig Verkeer Nederland in 2020 en 2021. Het is geen evaluatie van de organisaties als geheel. Onderwerpen als bedrijfsvoering, samenwerking met partners en communicatie vallen buiten de scope, tenzij er een directe relatie is met de subsidie.

Wijze van dataverzameling

De dataverzameling van deze evaluatie heeft plaatsgevonden aan de hand van deskstudie (zie literatuurlijst in bijlage 2) en interviews met de organisaties, het ministerie van IenW en afnemers van de organisaties (zie lijst met gesproken personen in bijlage 3).

Beleidskader en inhoud subsidieregeling

De subsidieregeling SWOV, TeamAlert en Veilig Verkeer Nederland geeft invulling aan de manier waarop de activiteiten van de drie organisaties bij moeten dragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Zoals in de regeling¹ opgenomen, kan de minister op basis van de regeling een subsidie verstrekken aan:

SWOV voor het uitvoeren van projecten en producten van verkeersveiligheid, gericht op:

1. Wetenschappelijk onderzoek, met als doel uitbreiding van kennis ten behoeve van het verkeersveiligheidsbeleid, waarbij de verkeersveiligheid integraal wordt benaderd; of
2. Kennisverspreiding verkregen uit het wetenschappelijk onderzoek, bedoeld onder 1;

TeamAlert voor het uitvoeren van projecten en producten op het gebied van verkeersveiligheid, gericht op:

1. Het beperken van risicovol gedrag in het verkeer van doelgroepen door het realiseren van verandering in kennis en houding ten aanzien van verkeersveiligheid; of
2. Het effectief delen van kennis over gedragsbeïnvloeding om risico's op het gebied van verkeersveiligheid te verkleinen;

¹ Staatscourant van het Koninkrijk der Nederlanden (2019) Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 27 juni 2019, nr. IENW/BSK-2019/58298, houdende vaststelling van de subsidieverstrekking aan drie organisaties op het gebied van verkeersveiligheid (Subsidieregeling SWOV, TeamAlert, en Veilig Verkeer Nederland 2019): <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2019-36901.html>

Veilig Verkeer Nederland voor het uitvoeren van projecten en producten op het gebied van verkeersveiligheid, gericht op:

1. Het beperken van risicovol gedrag in het verkeer van doelgroepen door het realiseren van verandering in kennis en houding ten aanzien van verkeersveiligheid;
2. Het effectief delen van kennis over gedragsbeïnvloeding om risico's op het gebied van verkeersveiligheid te verkleinen; of
3. Beleidsbeïnvloeding op lokaal en regionaal niveau.

In beleidsartikel 14 van de Rijksbegroting van lenW² zijn de doelstellingen op het gebied van Wegen en Verkeersveiligheid opgenomen. Het ministerie van lenW streeft ernaar om weggebruikers zo veilig, snel, betrouwbaar en duurzaam mogelijk van A naar B te laten reizen. De doelstelling waaraan de subsidieregeling met name wordt gekoppeld is het verbeteren van de verkeersveiligheid en de inzet op een landelijke afname van het aantal verkeersslachtoffers.

Bepalen doeltreffendheid en doelmatigheid van de subsidieregeling

Op basis van bovenstaande wordt de doeltreffendheid van de inzet van de subsidieregeling door de organisaties getoetst aan 1) de relatie tussen de uitgevoerde activiteiten en de beoogde activiteiten in de subsidieregelingen 2) hoe aannemelijk het is dat er een bijdrage geleverd wordt aan de toename van de verkeersveiligheid (uitgedrukt in vermindering van het aantal verkeersdoden), waarbij steeds ook bezien wordt hoe de causale relatie hierbinnen is. Dit laatste is van belang omdat de onderzoekers (vrijwel) geen eerdere onderzoeken hebben gevonden die de relatie tussen bepaalde uitgevoerde activiteiten van de drie organisaties en het aantal verkeersdoden (impact) empirisch hebben onderzocht. De doelmatigheid van de subsidieregeling aan de organisaties is waar mogelijk bezien aan de hand van de doeltreffendheid (beleid wat niet doeltreffend is, kan per definitie niet doelmatig zijn), de productiviteit, het bezien van alternatieve methoden om de doelstelling te bereiken en of dit met minder middelen kon.

Opstellen activiteitenplan en subsidieproces

De subsidie wordt verleend aan de hand van een subsidieaanvraag. Deze aanvraag gaat vergezeld van onder meer een activiteitenplan, waarin de uit te voeren activiteiten voor het subsidiebedrag staan beschreven. Het subsidieproces is dusdanig ingericht dat er in elk geval jaarlijks overleg gevoerd met de organisaties over het concept van een activiteitenplan. Dit overleg vindt over het algemeen plaats in het voorjaar, waarbij ook de relatie gelegd wordt met het beleid vanuit het ministerie van lenW. Voor de zomer wordt vervolgens een concept activiteitenplan (zonder begroting) ingediend. Zo nodig vindt opnieuw overleg plaats over een aangepast concept. Beoogd wordt dat de organisaties op deze wijze ten aanzien van de keuze van de te subsidiëren projecten en producten tijdig rekening kunnen houden met de beleidsdoelen van lenW. Uiterlijk 1 november wordt uiteindelijk het definitieve activiteitenplan aangeleverd, inclusief de bijbehorende begroting. Hierover moet binnen 13 weken na aanlevering een besluit genomen worden door het ministerie van lenW. De aanvraag voor subsidievaststelling (na afloop van het boekjaar) moet uiterlijk op 1 mei van het jaar volgend op het boekjaar waarvoor de subsidie is verleend worden ingediend. Daarop neemt de minister vervolgens een besluit over het definitieve subsidiebedrag van dat jaar.

² Begroting lenW 2022. Beschikbaar op: <https://open.overheid.nl/repository/ronl-a5f31aff-596d-4ce9-a83a-b4f6e21925ea/1/pdf/12%20Infrastructuur%20en%20Waterstaat.pdf>

SWOV, TA

Hoogte van de verleende subsidies

In totaal wordt er jaarlijks rond de 9 miljoen euro aan subsidie aan de drie organisaties verstrekt. Onderstaande tabel geeft inzicht in de verdeling van het vastgestelde bedrag voor 2020 en 2021 over de drie organisaties.

Tabel 0.1 Hoogte van de vastgestelde subsidies per organisatie en totaal 2020 en 2021

| | 2020 | 2021 |
|---------------|--------------------|--------------------|
| SWOV | € 3.983.550 | € 4.128.304 |
| TA | € 1.015.000 | € 1.030.225 |
| VVN | € 3.789.244 | € 3.892.392 |
| Totaal | € 8.787.794 | € 9.050.921 |

Werking van de subsidieregeling voor SWOV

SWOV heeft vanuit de subsidieregeling ten doel kennis ten behoeve van het verkeersveiligheidsbeleid uit te breiden door onafhankelijk, hoogwaardig en innovatief wetenschappelijk onderzoek uit te voeren. Hierbij beoogt SWOV door de actieve verspreiding van de wetenschappelijke kennis dat deze ook in beleid en praktijk benut wordt.

Coronamaatregelen en een hoog ziekteverzuim hebben invloed gehad op uitvoering van de activiteiten van SWOV in de evaluatieperiode. Door de coronamaatregelen waren met name onderzoeken, waarin fysiek contact met de respondenten moeilijk te vermijden is, lastig uitvoerbaar. De besteding van subsidiegelden aan de verschillende gerelateerde onderzoeksprogramma's bleef dan ook achter. Daarnaast zijn publicaties van enkele onderzoeken vertraagd vanwege ziekteverzuim van medewerkers. Desalniettemin, hebben in deze periode veel onderzoeksprogramma's (al dan niet in aangepaste vorm) doorgang gevonden en is hierover door het SWOV gepubliceerd. Hierdoor is de beoogde output van de subsidieregeling behaald. Op basis van gesprekken met afnemers van SWOV en de verwijzing naar onderzoeken van SWOV in relevante publicaties op het gebied van verkeersveiligheid achten de evaluatoren het aannemelijk dat deze publicaties bijdragen aan de wetenschappelijke kennis op het gebied van verkeersveiligheid.

Ondanks een positieve bijdrage van de activiteiten aan de subsidiedoelstellingen, zijn de evaluatoren van mening dat aanscherping van de doelstellingen van de subsidieregeling er voor kan zorgen dat SWOV een meer proactief en doelgroepgerichtere communicatiestrategie ontwikkelt en hiermee nog doeltreffender en doelmatiger kan opereren.

Op basis van bovenstaande conclusies geven we de volgende aanbevelingen aan SWOV en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat mee:

1. Organiseer vervangbaarheid binnen de organisatie;
2. Zorg voor een communicatiebeleid waardoor doelgroepen zowel proactief als generiek worden bediend;
3. Scherp de subsidieregeling aan zodat het doel van kennisdeling op het gebied van verkeersveiligheid zich richt op een actieve benadering van doelgroepen.

Werking van de subsidieregeling voor TeamAlert

Met de subsidie van het ministerie van IenW worden door TeamAlert, verdeeld over de vijf prioritaire beleidsthema's, activiteiten uitgevoerd. De activiteiten zijn daarbij gericht op het ontwikkelen en beheren van interventies, onderzoek, communicatie, kennisdeling, kwaliteits-

CONCLUSIES

borging en training van medewerkers. Interventies zijn projecten op scholen, festivals en andere plekken waar jongeren samen komen, gericht op het veranderen van het gedrag van jongeren en hen bewust te maken van gevaren. De uitvoeringskosten van interventies worden bij de desbetreffende decentrale overheden neergelegd. Uitzonderingen hierop zijn uitvoeringskosten voor het aanjagen van nieuwe interventies, aangezien het hierbij gaat om de ontwikkeling van kennis over wat wel en niet werkt. Hiervoor wordt de subsidie ingezet.

Corona heeft ook bij TeamAlert een grote impact gehad op de uitvoering van de activiteitenplannen. TeamAlert heeft snel weten te schakelen door de activiteiten aan te passen aan de situatie of door, in samenspraak met het ministerie van IenW, activiteiten door te schuiven en aanvullende werkzaamheden uit te voeren. Daarnaast heeft TeamAlert geïnvesteerd in het ontwerpen van verschillende soorten interventies die niet afhankelijk zijn van fysieke aanwezigheid van zowel deelnemers, als medewerkers van TeamAlert. Ondanks de coronapandemie heeft TeamAlert de (bijgestelde) activiteiten grotendeels kunnen uitvoeren. Daarbij dient wel opgetekend te worden dat de outputs in het activiteitenplan erg breed zijn geformuleerd, waardoor het ontbreekt aan duidelijke indicatoren op basis waarvan verantwoording van de inspanningen en resultaten plaats zou moeten vinden. In het activiteitenplan wordt ook niet duidelijk gemaakt hoe de activiteiten bijdragen aan de subsidiedoelstellingen (de outcome), terwijl dit in het activiteitenplan van bijvoorbeeld VVN wel expliciet wordt vermeld.

Het is binnen het kader van deze evaluatie belangrijk om te benoemen dat juist de uitvoering van de interventies, die een belangrijke bijdrage moeten leveren aan de kennis en houding van jongeren, grotendeels buiten de subsidie vallen. De voor de interventies uitgevoerde effectmetingen laten vooral een verandering zien in de kennis en bewustwording van jongeren ten aanzien van veiligheidsrisico's en in mindere mate een effect op hun houding (risico-perceptie en sociale norm) en in het verlengde daarvan het tonen van verkeersveiliger gedrag. Voor de uitgevoerde campagnes door TeamAlert is alleen gekeken naar het bereik en (nog) niet naar de effecten. Het is echter volgens de evaluatoren aannemelijk dat campagnes hebben bijgedragen aan de kennis en bewustwording onder jongeren.

Binnen de onderzoeksperiode heeft TeamAlert belangrijke stappen gezet in de professionalisering van de uitvoering van de tweede subsidiedoelstelling: kennisdeling. Door opdrachtgevers en partners wordt deze ontwikkeling onderschreven en geprezen. Zij verwijzen daarbij ook naar de rol van TeamAlert als trendwatcher. TeamAlert is in staat om constant op de hoogte te blijven van wat speelt onder jongeren en vroegtijdig veiligheidsrisico's te constateren. De subsidie (en specifiek de actualiteitenpost hierin) maakt het voor TeamAlert mogelijk om deze rol op zich te nemen om trends op te sporen en onderzoeken uit te zetten om hier meer over te weten te komen. Dit kan ook betekenen dat uit de onderzoeken blijkt dat bepaalde gedragingen geen onderdeel zijn van een bredere trend.

Inherent aan de huidige werkwijze van TeamAlert zit dus een belangrijke component van trial-and-error. Voor TeamAlert is het belangrijk om een dekkend portfolio te hebben, maar vanuit het perspectief van doelmatigheid is het ook belangrijk om te weten wanneer tijdig ergens de stekker uit te trekken.

Op basis van onze conclusies geven we de volgende aanbevelingen aan TeamAlert en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat mee:

CONCLUSIES

1. Scherper formuleren output per thema en verwachte bijdrage aan subsidiedoelstellingen in de activiteitenplannen;
2. Voer ook effectmetingen uit rond campagnes om de impact te kunnen meten;
3. Zorg voor heldere criteria en afstemming met ministerie over doorontwikkeling van projecten die beperkt afgenomen worden of effect sorteren.

Werking van de subsidieregeling voor Veilig Verkeer Nederland

In de periode 2020-2021 heeft VVN binnen de subsidie jaarlijks vier programma's uitgevoerd: kinderen en ouders; bewoners en buurt; senioren; en kennisontwikkeling en -deling. De coronamaatregelen hebben beperkt effect gehad op het uitvoeren van de activiteiten van VVN in de evaluatieperiode, waardoor VVN veel van de beloofde outputs in de activiteitenplannen heeft behaald. Effecten van corona waren wel voelbaar voor de activiteiten daar waar fysiek contact nodig was voor de uitvoering, zoals acties of onderzoeken. Waar mogelijk heeft VVN deze activiteiten in de coronaperiode voorbereid en op een later tijdstip uitgevoerd. Ook heeft VVN gezocht naar alternatieve aanpakken of activiteiten die wel konden plaatsvinden. Bijvoorbeeld via het digitaliseren van activiteiten. Daarnaast bestaat een belangrijk deel van de activiteiten vanuit VVN uit communicatie en campagnes die veelal (deels) wel doorgang konden vinden. Hierdoor heeft VVN, ook ten tijde van de coronamaatregelen, alsnog een aanzienlijk publiek bereikt.

VVN zet met haar activiteiten vanuit de subsidieregeling in op het vergroten van de verkeersveiligheid, vanuit het creëren van bewustwording over de eigen bijdrage van mensen en het eigen gedrag hierin. De combinatie van het grote netwerk, de inhoudelijke kennis, ervaring en middelen bij VVN maken het voor de organisatie mogelijk om een groot bereik onder het Nederlandse publiek te organiseren. In haar keuzes voor activiteiten zoekt VVN naar een balans tussen specifieke doelgroepen en algemene aandachtspunten om de verkeersveiligheid te vergroten, waarbij het bereik een belangrijk punt is. VVN probeert hierbij ook aan te sluiten bij en afstemming te zoeken met andere organisaties, zoals de campagnes rondom fietsverlichting. Naast het bereiken van de Nederlandse bevolking, probeert VVN ook nadrukkelijk in te zetten op beleidsbeïnvloeding bij gemeenten en provincies, vanuit haar kennis, ervaring en verkregen data, ten einde ook vanuit deze invalshoek de verkeersveiligheid te vergroten.

Een aandachtspunt ten aanzien van de doelmatigheid is dat beleidsbeïnvloeding vooral vanuit kennisdeling en de diverse programma's plaatsvindt, en tevens op veel vlakken met de andere subsidiedoelstellingen en programma's verweven is. Dit roept de vraag op waarom hiervoor een losstaande programmalijn is opgesteld. Een ander aandachtspunt, dat voornamelijk vanuit de gesprekken met afnemers naar voren kwam, is het belang van het behouden van oog voor maatwerk en de lokale context in de geboden interventies.

Op basis van onze conclusies geven we de volgende aanbevelingen aan VVN mee:

1. Expliciteer in de subsidieregeling wat onder beleidsbeïnvloeding valt of overweeg om deze samen te brengen met een van de andere doelen;
2. Breng de impact van de interventies op langere termijn in kaart;
3. Behoud aandacht voor de doeltreffendheid van landelijke inzet tegenover lokale behoeften.

Overkoepelende conclusies en aanbevelingen

Op basis van deze analyse trekken wij de volgende conclusies ten aanzien van de doeltreffendheid en de doelmatigheid van de subsidieregeling:

De regeling functioneert goed, er zijn geen grote problemen bij de uitvoering

Vanuit de analyse blijkt dat de regeling zelf goed functioneert. Er zijn geen grote problemen aan het licht gekomen over de uitvoerbaarheid van het aanvragen of het verantwoorden van de subsidie. Ook worden de termijnen voor het aanvragen en behandelen van de subsidie altijd behaald. Overleg over voortgang en eventuele aanpassing van het programma vindt plaats en wordt door alle betrokkenen gewaardeerd. Wel zijn er verschillen waarneembaar in de mate van verantwoording van de ingezette middelen. De organisaties hanteren hiervoor ieder een eigen format en interpretatie, waardoor de daadwerkelijke prestaties en output van de ene organisatie beter navolgbaar zijn in relatie tot de voorgenomen prestaties en output, dan van de andere organisatie.

Unieke evaluatieperiode

De effecten van corona op de uitvoering van activiteiten in de onderzoeksperiode komen duidelijk naar voren in de evaluatie. Dit werd met name zichtbaar in onderzoeken waarbij fysiek contact met de respondenten moeilijk te vermijden was, waar interactie met groepen gewenst was en waarbij kennisdeling met groepen plaats moest vinden. Desalniettemin hebben in de onderhavige periode veel activiteiten van de organisaties (al dan niet in aangepaste vorm en/of planning) doorgang gehad en heeft de subsidieregeling hiermee de output per organisatie behaald.

De doeltreffendheid van de activiteiten is over het algemeen goed beoordeeld

De evaluatoren beoordelen de doeltreffendheid van de uitvoering van de activiteiten binnen de subsidieregeling over het algemeen dan ook als goed. Alle drie de organisaties hebben door financiering vanuit de subsidieregeling activiteiten uitgevoerd waarbij het aannemelijk is dat zij bijdragen aan het behalen van de achterliggende doelstelling van de subsidieregeling (vergroten van de verkeersveiligheid).

De doeltreffendheid van de uitgevoerde activiteiten kan vergroot worden op een aantal punten

Ondanks de positieve beoordeling op de doeltreffendheid, kan de doeltreffendheid van de uitgevoerde activiteiten vergroot worden op een aantal punten:

1. SWOV voert de activiteiten omtrent kennisontwikkeling goed en doeltreffend uit. De kennisdeling vindt op dit moment echter in veel gevallen reactief plaats, en niet gericht op specifieke doelgroepen. De doeltreffendheid zou verder vergroot kunnen worden door actiever het publiek te benaderen en ook beter te richten op doelgroepen;
2. TeamAlert en Veilig Verkeer Nederland hebben op dit moment slechts beperkt inzicht in de daadwerkelijke verandering in gedrag die de activiteiten bewerkstelligen. Dit bemoeilijkt het verkrijgen van inzicht in de doeltreffendheid van de uitgevoerde activiteiten en programma's richting de hogere doelstelling van de subsidieregeling. Met het volgen van bepaalde groepen op langere termijn, bijvoorbeeld in cohorten, zou dit inzicht wel kunnen verkrijgen (zoals in Blikveld);
3. Vanuit de analyse blijkt verder dat de personele bezetting bij SWOV heeft gezorgd voor een verminderde uitvoering van activiteiten. Ondanks dat dit lastig is in deze tijd van personeelsschaarste, kan de doeltreffendheid vergroot worden wanneer de personele

CONCLUSIE

bezetting op peil gebracht zou kunnen worden of activiteiten binnen de organisatie overdraagbaar zijn.

4. Het samenbrengen van de regelingen zou moeten zorgen voor een betere afstemming tussen de activiteitenprogramma's tussen de organisaties. De afstemming hierover, die in de regeling voorzien is, heeft in 2020 tussen de organisaties plaatsgevonden, maar in 2021 niet. De consequentie hiervan kan zijn dat de versterkende werking van de programma's onderling verloren kan gaan. Ook zou de beoogde afstemming er voor kunnen zorgen dat er een betere volgorde van zaken komt over de jaren, onderwerpen en activiteiten van de organisaties heen, en dat de organisaties van elkaars sterke punten kunnen profiteren.

De doelmatigheid is lastig te meten, wel zaken te benoemen die doelmatigheid vergroten

Het lastig is lastig om in zijn algemeenheid uitspraken te doen over de doelmatigheid van de regeling. Hierbij speelt ook dat bijvoorbeeld wel de ontwikkeling van interventies en het doen van onderzoek zijn opgenomen binnen de subsidie, maar dat de daadwerkelijk uitvoering hiervan buiten de subsidie, met andere middelen, plaatsvindt. Er zijn wel zaken te benoemen die de doelmatigheid van de regeling zouden kunnen vergroten:

1. Over het algemeen zijn de afzonderlijke onderzoeksprogramma's van SWOV doelmatig, maar de communicatieactiviteiten kunnen doelmatiger door doelgroepen zowel actief als passief te bedienen.
2. De doelmatigheid bij het thema hard rijden van TeamAlert kan vergroot worden door de snelheid in het verkeer onder de aandacht te brengen van de doelgroep en opdrachtgevers;
3. Het matchen van vraag en aanbod op het gebied van vrijwilligers bij VVN gaat handmatig. Het faciliteren van het matchen van vrijwilligers blijkt effectief, maar tevens tijdsintensief, waardoor ten aanzien van de doelmatigheid nog stappen te maken zijn door automatisering van het matchen van vraag en aanbod;
4. Een ander aandachtspunt ten aanzien van de doelmatigheid van het VVN is dat de organisatie van het onderwerp beleidsbeïnvloeding vooral via kennisdeling plaatsvindt, en tevens op veel vlakken met de andere subsidiedoelstellingen en programma's verweven is. Dit roept de vraag op waarom hiervoor een losstaande programmalijn voor op is gesteld.

Mogelijke verbeteringen in de regeling

Op basis van de uitgevoerde analyse en toegelichte conclusies, zijn de volgende aanbevelingen geformuleerd, ter mogelijke verbetering van de regeling en de uitvoering hiervan:

1. **Het formuleren van doelstellingen van de subsidieregeling kan specifiek op een aantal punten**

Op de volgende punten zouden de subsidiedoelstellingen specifiek kunnen, blijkt uit de uitgevoerde analyse:

SWOV TA

- SWOV heeft als subsidiedoelstelling om kennis te verspreiden. Uit de analyse blijkt dat zij hier ook gericht op inzetten. Tegelijkertijd blijkt uit de analyse dat er behoefte is aan een doelgroepenbenadering, waarbij advies en ondersteuning geboden wordt aan bepaalde doelgroepen om specifieke wetenschappelijke kennis tot zich te nemen. Om dit te bereiken, zou de doelstelling ten aanzien van kennisverspreiding door SWOV kunnen worden aangescherpt in de subsidieregeling, waarbij niet alleen de actieve communicatiedoelstelling wordt opgenomen, maar hier ook de doelgroepenbenadering aan te koppelen. Bijvoorbeeld, door in de jaarlijkse activiteitenplannen ook aan te geven op welke doelgroepen wordt ingezet.
- VVN heeft als subsidiedoelstelling beleidsbeïnvloeding op lokaal en regionaal niveau. Deze doelstelling was met de invoering van het SPV 2030 en de benodigde lokale en regionale inbedding logisch, gezien het netwerk van VVN. Op dit moment is de organisatie echter zoekende in op welke wijze zij invulling zou moeten geven aan deze beleidsbeïnvloeding. Het beter duiden van deze doelstelling zou zinvol zijn. Een andere optie is om de beleidsbeïnvloeding samen te voegen met de tweede doelstelling van VVN (de kennisdeling).
- Overweeg kennisontwikkeling als doelstelling voor TeamAlert en VVN toe te voegen. Kennisontwikkeling is geen doelstelling van TeamAlert en VVN, maar deze organisaties ontwikkelen wel kennis. Er vindt bijvoorbeeld verkennend onderzoek plaats naar nieuwe thema's die relevant kunnen zijn onder doelgroepen, waar uiteindelijk niet altijd specifieke interventies uit volgen. Wellicht zou de bestaande doelstelling rondom kennisdeling uitgebreid kunnen worden met kennisontwikkeling, zodat ook de activiteiten ten aanzien van kennisontwikkeling beter verankerd worden in de regeling.

2. Expliciteer de doelstellingen en de bijbehorende beleidsindicatoren in activiteitenplannen

Op dit moment geven de drie subsidie ontvangende organisaties ieder een eigen invulling aan de activiteitenplannen en de verantwoording. Hierdoor is de redeneerlijn van input-output-impact bij de ene organisatie beter navolgbaar dan bij de andere organisatie. Het zou de eenduidigheid in de aanvragen en rapportages kunnen helpen als er een handreiking opgesteld wordt voor de activiteitenplannen en de verantwoording, zodat iedereen dezelfde type informatie aanlevert.

Deze handreiking zou tevens een middel kunnen zijn om de organisatie specifieke doelstellingen en de overkoepelende subsidiedoelstelling(en) nader te expliciteren. Bijvoorbeeld door (1) te expliciteren op welke doelgroepen de doelstellingen gericht zijn, (2) niet alleen te focussen op de beoogde output, maar ook op het resultaat en de impact, en (3) een doorvertaling naar beleidsindicatoren te maken. Door de doelstellingen op deze wijze verder uit te werken is beter te monitoren hoe de activiteiten bijdragen aan de beoogde subsidiedoelstellingen. Ook zal de koppeling tussen de drie subsidieontvangers en de gedeelde (beoogde) bijdrage aan de verkeersveiligheid hiermee duidelijker worden. Hiervoor is het nodig dat het ministerie van IenW nog eens teruggaat naar de oorspronkelijke bedoeling van de subsidieregeling, en vanuit daar de doelstellingen verder expliciteert en vastlegt in de regeling.

1 Inleiding

1.1 Achtergrond en doel

De minister van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) verstrekt jaarlijks subsidie aan de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), TeamAlert (TA) en Veilig Verkeer Nederland (VVN) via de subsidieregeling SWOV, TeamAlert en Veilig Verkeer Nederland uit 2019. Alle drie de organisaties voeren projecten uit en ontwikkelen producten op het gebied van verkeersveiligheid. SWOV richt zich daarbij op wetenschappelijk onderzoek en kennisverspreiding, TeamAlert het verhogen van de verkeersveiligheid onder jongeren en VVN op beleids- en gedragsbeïnvloeding. De subsidieverlening dient ten minste eenmaal in de vijf jaren geëvalueerd worden en de laatste evaluatie is uitgevoerd in 2017.

Doel van het evaluatieonderzoek is het uitvoeren van de wettelijk verplichte subsidie-evaluatie conform de kwaliteitseisen, zoals opgenomen in de Regeling Periodiek Evaluatieonderzoek 2022 (RPE). Voorliggend rapport gaat in op hoe de doelmatigheid en doeltreffendheid van de subsidieregeling SWOV, TeamAlert en Veilig Verkeer Nederland uit 2019 vergroot kan worden, ten behoeve van de besluitvorming en invulling van een eventuele nieuwe regeling.

1.2 Reikwijdte en afbakening

De opdracht richt zich uitsluitend op de doeltreffendheid en de doelmatigheid van de binnen de regeling door het ministerie van IenW gesubsidieerde activiteiten van SWOV, TeamAlert en Veilig Verkeer Nederland in de jaren 2020 en 2021. Het is geen evaluatie van de organisaties als geheel. Onderwerpen als bedrijfsvoering, samenwerking met partners en communicatie vallen buiten de scope, tenzij er een directe relatie is met de subsidie.

1.3 Aanpak en werkwijze

Uitvoering volgens de regeling periodiek evaluatieonderzoek (RPE)

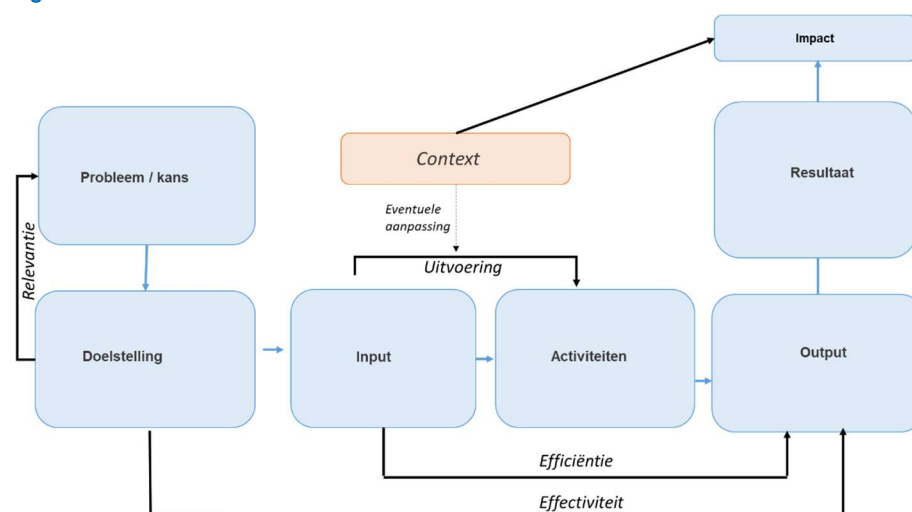
Deze evaluatie is uitgevoerd aan de hand van de RPE (de regeling van 2022). Hierin worden de begrippen 'doeltreffendheid' en 'doelmatigheid' als volgt gedefinieerd:

- **Doeltreffendheid van beleid:** de mate waarin de beleidsdoelstellingen gerealiseerd worden dankzij het ingezette beleid en met zo min mogelijk ongewenste neveneffecten;
- **Doelmatigheid van beleid:** de mate waarin de prestaties en effecten van beleid tegen de laagst mogelijke inzet van (financiële) middelen en ongewenste neveneffecten worden bewerkstelligd, dan wel de mate waarin met de inzet van een bepaalde hoeveelheid (financiële) middelen de maximale prestaties en effecten van beleid worden gerealiseerd tegen zo min mogelijk ongewenste neveneffecten;

De gehanteerde methodiek is derhalve voor de drie organisaties gelijk. Dit wordt schematisch weergegeven in figuur 1.1.

SMAKON TA

Figuur 1.1 Schematisch evaluatiekader



De verschillende onderdelen waar we naar kijken zijn: **Input**: De middelen die worden ingebracht, zoals de jaarlijkse subsidiebijdrage per organisatie; **Activiteiten**: activiteiten die door de betreffende organisatie worden uitgevoerd door de inzet van de subsidie; **Output**: de bijbehorende meetbare producten die door de activiteiten worden bewerkstelligd; **Resultaat**: de effecten die worden behaald met de inzet van de subsidiegelden van de organisatie; **Beoogde impact**: de bredere effecten van de subsidies op de beleidsdoelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid. Deze elementen werden specifiek voor elke organisatie bepaald en vormen de basis voor het evaluatieonderzoek. De evaluatiekaders per organisatie zijn opgenomen in de bijlage van dit document.

Bepalen doeltreffendheid van de subsidieregeling

Op basis van bovenstaande wordt de doeltreffendheid van de inzet van de subsidieregeling door de organisaties getoetst aan 1) de relatie tussen de uitgevoerde activiteiten en de beoogde subsidiedoelstellingen en 2) hoe aannemelijk het is dat er een bijdrage geleverd wordt aan de toename van de verkeersveiligheid (uitgedrukt in vermindering van het aantal verkeersdoden), waarbij steeds ook gezien wordt hoe de causale relatie hierbinnen is. Dit is laatste is van belang omdat de onderzoekers (vrijwel) geen eerdere onderzoeken hebben gevonden die de relatie tussen bepaalde uitgevoerde activiteiten van de drie organisaties en het aantal verkeersdoden (impact) empirisch hebben onderzocht.

Ook de relatie tussen de subsidiedoelstellingen en de uitgevoerde activiteiten is slechts beperkt inzichtelijk gemaakt in eerdere onderzoeken en/of metingen. Bepaalde resultaten en de impact moesten daarom op een meer kwalitatieve wijze op basis van interviews worden benaderd. Dit heeft als consequentie dat de uitspraken over doeltreffendheid (de doelstellingen vanuit de subsidieregeling) en impact vooral richtinggevend en indicatief zijn. Zo dienen zij in dit rapport ook gelezen te worden. Daar waar de aanwijzingen sterker zijn, wordt dit aangegeven.

Bepalen van de doelmatigheid van de subsidieregeling

De doelmatigheid van de subsidieregeling voor de organisaties is waar mogelijk gezien aan de hand van de volgende methoden:

SNOV TA

- Doeltreffendheid; eerst wordt bezien of de geleverde producten en diensten doeltreffend zijn, immers beleid wat niet doeltreffend is, kan per definitie niet doelmatig zijn;
- Productiviteit; oftewel de relatie tussen de totale productie (output) en ingezette middelen (input);
- Het bezien van alternatieve methoden om de doelstelling te bereiken en of dit met minder middelen kan (op kwalitatieve wijze).

Wijze van dataverzameling

Om de evaluatievragen goed te beantwoorden zijn verschillende bronnen geraadpleegd:

- Via [deskstudie](#) is bij aanvang van de evaluatie de beschikbare informatie voor de drie organisaties verzameld en bestudeerd. Informatie uit de deskstudie dient als belangrijke feitelijke basis voor de analyses (bijvoorbeeld wat waren de doelstellingen, welke activiteiten zijn uitgevoerd, de budgetten en de bestedingen, etc.). Aan de hand van de activiteitenplannen en -verslagen zijn beoordelingskaders gevuld om de gerealiseerde output te toetsen aan de beloofde output;
- Om een overkoepelend beeld te krijgen zijn bij aanvang van de evaluatie groepsgesprekken gevoerd met de zowel [het ministerie van IenW als met vertegenwoordigers van de drie organisaties](#). Tijdens deze gesprekken is nader ingegaan op hun ervaringen van de afgelopen periode en leerpunten voor de volgende periode, ook is nagegaan wat er nodig is om de beoordelingskaders verder te vullen.
- Belangrijke informatie boden ook de [aanvullende interviews](#) met de vertegenwoordigers van de projecten bij de verschillende organisaties. Tijdens deze gesprekken zijn de activiteiten doorgesproken en is besproken hoe doeltreffend en doelmatig middelen zijn ingezet. Ook ging het hier over wat er uiteindelijk gerealiseerd is, wie de partners waren, wat er goed ging en wat minder goed. Naast de programma's is ook gesproken over de governance en de financiële verantwoording.
- Om een indicatie van de impact van de activiteiten te bepalen is gesproken met [afnemers van producten](#). Belangrijke vragen hierbij waren of de activiteiten naar wens werden uitgevoerd en wat zij aan meerwaarde van de producten zagen.
- Tenslotte heeft er een [tweede ronde deskstudie](#) plaatsgevonden, waarbij de opgeleverde informatie over effectmetingen van individuele projecten is bezien. Deze informatie geeft inzicht in de impact van de verschillende activiteiten.

1.4 Leeswijzer

Na dit [inleidende](#) hoofdstuk 1, volgt in hoofdstuk 2 het [beleidskader](#). In dit hoofdstuk 2 wordt beschreven welke doelen er worden nagestreefd met het beleid en de subsidieregeling. Ook wordt er ingegaan op het subsidieproces en de ontwikkelingen sinds de voorgaande evaluatie zowel voor de regeling zelf, als in de externe omgeving.

In hoofdstukken 3, 4 en 5 volgen vervolgens [de resultaten voor de drie organisaties](#), respectievelijk SWOV (hoofdstuk 3), TeamAlert (hoofdstuk 4) en Veilig Verkeer Nederland (hoofdstuk 5). De hoofdstukken zijn als volgt opgebouwd: ieder hoofdstuk start met een beleidstheorie (x.2), gevolgd door het subsidieproces (x.3) en een financiële paragraaf (x.4), daarna wordt ingegaan op de doeltreffendheid en de doelmatigheid van de uitgevoerde activiteiten(x.5) en ieder hoofdstuk sluit af met een conclusie en bijbehorende aanbevelingen (x.6).

SAMENVATTING

In hoofdstuk 6 worden vervolgens [overkoepelende conclusies](#) getrokken over de doelmatigheid en doeltreffendheid van de subsidieregeling en daaronder uitgevoerde activiteiten, en worden er mogelijke verbeteringen in de regeling meegegeven.

Het rapport bevat de volgende bijlagen:

1. Evaluatiekaders
2. Literatuurlijst per organisatie
3. Geïnterviewde personen per organisatie
4. Interviewleidraden

2 Beleidskader

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het beleidskader. Dit hoofdstuk start met de subsidieregeling SWOV, TeamAlert en Veilig Verkeer Nederland uit 2019. Daarna wordt ingegaan op het proces van het aanvragen en verlenen van de subsidie. Vervolgens wordt ingegaan op het bredere beleidskader door een beschrijving van beleidsartikel 14 van de Rijksbegroting IenW en de bijbehorende doelstellingen op het gebied van Wegen en Verkeersveiligheid. Dit hoofdstuk sluit af met de belangrijkste ontwikkelingen sinds de vorige evaluatie.

2.2 De subsidieregeling SWOV, TeamAlert en Veilig Verkeer Nederland 2019

De subsidieregeling SWOV, TeamAlert en Veilig Verkeer Nederland geeft invulling aan de manier waarop de activiteiten van de drie organisaties bij moeten dragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Zoals in de regeling³ opgenomen, kan de minister op basis van de regeling een subsidie verstrekken aan:

SWOV voor het uitvoeren van projecten en producten van verkeersveiligheid, gericht op:

1. Wetenschappelijk onderzoek, met als doel uitbreiding van kennis ten behoeve van het verkeersveiligheidsbeleid, waarbij de verkeersveiligheid integraal wordt benaderd; of
2. Kennisverspreiding verkregen uit het wetenschappelijk onderzoek, bedoeld onder 1.

TeamAlert voor het uitvoeren van projecten en producten op het gebied van verkeersveiligheid, gericht op:

1. Het beperken van risicovol gedrag in het verkeer van doelgroepen door het realiseren van verandering in kennis en houding ten aanzien van verkeersveiligheid; of
2. Het effectief delen van kennis over gedragsbeïnvloeding om risico's op het gebied van verkeersveiligheid te verkleinen.

Veilig Verkeer Nederland voor het uitvoeren van projecten en producten op het gebied van verkeersveiligheid, gericht op:

1. Het beperken van risicovol gedrag in het verkeer van doelgroepen door het realiseren van verandering in kennis en houding ten aanzien van verkeersveiligheid;
2. Het effectief delen van kennis over gedragsbeïnvloeding om risico's op het gebied van verkeersveiligheid te verkleinen; of
3. Beleidsbeïnvloeding op lokaal en regionaal niveau.

³ Staatscourant van het Koninkrijk der Nederlanden (2019) Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 27 juni 2019, nr IENW/BSK-2019/58298, houdende vaststelling van de subsidieverstrekking aan drie organisaties op het gebied van verkeersveiligheid (Subsidieregeling SWOV, TeamAlert, en Veilig Verkeer Nederland 2019): <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2019-36901.html>

Opstellen activiteitenplan en subsidieproces

Het subsidieproces is dusdanig ingericht dat er in elk geval jaarlijks overleg gevoerd met de organisaties over het concept van een activiteitenplan. Dit overleg vindt over het algemeen plaats in het voorjaar, waarbij ook de eerste link gelegd wordt met het SPV 2030 en het beleid vanuit het ministerie van IenW.

Voor de zomer wordt vervolgens een concept activiteitenplan (zonder begroting) ingediend. Zo nodig vindt opnieuw overleg plaats over een aangepast concept. In de realiteit vindt deze reactie vaak schriftelijk plaats. Beoogd wordt dat de organisaties op deze wijze ten aanzien van de keuze van de te subsidiëren projecten en producten tijdig rekening kunnen houden met de beleidsdoelen van IenW als belangrijkste subsidiegever. Ook kan al in een vroegtijdig stadium getoetst worden of het beoogde activiteitenplan in voldoende mate rekening houdt met het SPV 2030.

Uiterlijk 1 november wordt uiteindelijk het definitieve activiteitenplan aangeleverd inclusief de bijbehorende begroting. Hierover moet binnen 13 weken na aanlevering een besluit genomen worden door het ministerie van IenW. De aanvraag voor subsidievaststelling (na afloop van het boekjaar) moet uiterlijk op 1 mei van het jaar volgend op het boekjaar waarvoor de subsidie is verleend worden ingediend. Daarop neemt de minister een besluit over het definitieve subsidiebedrag van dat jaar.

2.3 Bredere beleidscontext

De subsidieregeling wordt gefinancierd vanuit beleidsartikel 14 van de Rijksbegroting van IenW⁴. In beleidsartikel 14 van de Rijksbegroting van IenW zijn de doelstellingen op het gebied van Wegen en Verkeersveiligheid opgenomen. Het ministerie van IenW streeft ernaar om weggebruikers zo veilig, snel, betrouwbaar en duurzaam mogelijk van A naar B te laten reizen.

In de begroting van IenW staat verder benoemd dat in het SPV 2030 samen met de mede-overheden en maatschappelijke organisaties wordt ingezet op een risico gestuurde aanpak. Op basis van een analyse van de belangrijkste risico's worden op het niveau van het Rijk en regio (provincies, gemeenten, vervoerregio's en waterschappen) uitvoeringsagenda's opgesteld met effectieve maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030⁵ (SPV 2030) is een belangrijk document als het gaat om beleidsvorming ten aanzien van verkeersveiligheid. Het SPV beschrijft de ambities en doelstellingen van het ministerie van IenW op het gebied van verkeersveiligheid en een gezamenlijke ambitie van wegbeheerders en andere verkeersprofessionals om het aantal verkeersslachtoffers tot nul te doen afnemen. Om dat doel te bereiken, moet verkeersveiligheid structureel aandacht krijgen in landelijke, regionale en lokale uitvoeringsprogramma's: gezamenlijke agenda's met concrete maatregelen om de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem aan te pakken.

⁴ Begroting IenW 2022. Beschikbaar op: <https://open.overheid.nl/repository/ronl-a5f31aff-596d-4ce9-a83a-b4f8e21925ea/1/pdf/12%20Infrastructuur%20en%20Waterstaat.pdf>

⁵ Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (2018) Veilig van deur tot deur. Beschikbaar op: <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2018/12/05/bijlage-1-het-strategisch-plan-verkeersveiligheid-2030-veilig-van-deur-tot-deur>

SWOV, TA

In de subsidieregeling is in de toelichting⁶ opgenomen dat de activiteitenplannen van de subsidie ontvangers getoetst worden aan het SPV 2030: "... of het beoogde activiteitenplan in voldoende mate rekening houdt met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (2018)."

De subsidieontvangers leveren vanuit hun focus een bijdrage aan de verschillende thema's in het SPV 2030. In de betreffende hoofdstukken van de organisaties wordt uitgebreid ingegaan op de uitgevoerde activiteiten van de organisaties.

Tabel 2.1 Koppeling van het SPV 2030 en de inzet van de organisaties

| Thema's | SWOV | TA | VVN |
|-------------------------------|------|----|-----|
| Veilige infrastructuur | X | | X |
| Heterogeniteit in het verkeer | X | X | |
| Technologische ontwikkelingen | X | | |
| Kwetsbare verkeersdeelnemers | X | X | X |
| Onervaren verkeersdeelnemers | X | X | X |
| Rijden onder invloed | X | X | X |
| Snelheid in het verkeer | X | X | X |
| Afleiding in het verkeer | X | X | X |
| Verkeersovertreders | X | | |

De beleidsdoelstelling waaraan de subsidieregeling met name wordt gekoppeld is, zoals hierboven beschreven, het verbeteren van de verkeersveiligheid en de inzet op een landelijke afname van het aantal verkeersslachtoffers.

In de Rijksbegroting is een indicator opgenomen om het streven van de Minister naar nul verkeersslachtoffers te monitoren. Onderstaande tabel geeft inzicht in de ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers.

Figuur 2.1 Indicator Ontwikkeling aantal verkeersslachtoffers (Rijksbegroting 2022)

| Tabel 19 Indicator: Ontwikkeling aantal verkeersslachtoffers ¹ | | | | | | |
|---|-------------|--------|--------|--------|--------|------------|
| | Basiswaarde | | | | | Realisatie |
| | 2002 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
| Aantal verkeersdoden | 1.066 | 629 | 613 | 678 | 661 | 610 |
| Ernstig verkeersgewonden | 16.100 | 21.400 | 20.800 | 21.700 | 21.400 | n.n.b. |

¹ Bron: Overledenen; doden als gevolg van verkeersongeval in Nederland, provincie - Statline

Naast het SPV 2030, zijn ook andere beleidsprogramma's en -doelstellingen die inzetten op het verbeteren van de verkeersveiligheid, zoals de investeringsimpuls verkeersveiligheid⁷, en daarmee een belangrijke link hebben met de subsidieregeling. Deze zijn echter niet expliciet in de regeling opgenomen.

⁶ Paragraaf 4.

⁷ Het Rijk heeft voor de periode 2020-2030 € 500 mln. beschikbaar om een extra impuls te geven aan het verbeteren van de verkeersveiligheid van het onderliggend wegennet. Het Rijk draagt hiermee voor maximaal 50% bij aan projecten die de verkeersveiligheid verbeteren op provinciale, gemeentelijke en waterschapswegen. Deze rijksbijdrage wordt via meerdere tranches ingezet.

2.4 Ontwikkelingen sinds de vorige evaluatie

De eerdere evaluaties van subsidieverlening aan SWOV, TA en VVN zijn in 2017 uitgevoerd door SIRA-consulting. De evaluatierapporten zijn gepubliceerd in november 2017. Conclusie van deze evaluaties was dat de activiteiten van de drie organisaties een bijdrage leveren aan de beleidsdoelstellingen, dat de subsidies doelmatig zijn en de programma's van de organisaties doeltreffend. Het beleidsdoel en de subsidiedoelstellingen zouden zonder de subsidie in significant mindere mate zijn gerealiseerd. Daarmee leveren de subsidies een goede bijdrage aan de verkeersveiligheid.

Sinds die vorige evaluatie zijn er een aantal significante wijzigingen in de subsidieverlening aangebracht. De belangrijkste punten worden hieronder opgesomd⁸:

- **Er is een nieuwe subsidieregeling opgesteld.** Deze regeling strekt ertoe subsidiegelden aan de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), de stichting TeamAlert en de Vereniging Veilig Verkeer Nederland (VVN) te kunnen (blijven) verstrekken voor het uitvoeren van bepaalde projecten en producten van deze organisaties. De drie organisaties voeren projecten uit op het gebied van verkeersveiligheid. De verschillende subsidieregelingen waren grotendeels gelijk. Er is daarom besloten om één regeling te maken voor alle drie organisaties.
- Deze nieuwe subsidieregeling houdt een **uniformering van het subsidieproces** van de SWOV, TeamAlert en VVN in. De drie afzonderlijke subsidieregelingen kenden al veel overeenkomsten. Met de nieuwe, uniforme regeling is er meer duidelijkheid over criteria, activiteiten en resultaten voor zowel het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (hierna: IenW) als subsidiegever, als voor de ontvangende partijen.
- In deze nieuwe regeling is **de loon- en prijscompensatie niet langer opgenomen**. Deze is vervangen door een jaarlijkse indexatie van 1,5% op het subsidieplafond van elke organisatie. Ook dit is gedaan om het subsidieproces te uniformeren.

⁸ Toelichting op de Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 27 juni 2019, nr. IENW/BSK-2019/58298, houdende vaststelling van de subsidieverstrekking aan drie organisaties op het gebied van verkeersveiligheid (Subsidieregeling SWOV, TeamAlert en Veilig Verkeer Nederland 2019). Beschikbaar op: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2019-36901.html>

3 Werking van de subsidieregeling SWOV

3.1 Inleiding

De stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) is een wetenschappelijke onderzoeksinstelling op het gebied van verkeersveiligheid. Bij de Haagse organisatie werken ongeveer vijftig experts om de missie van SWOV (met kennis uit wetenschappelijk onderzoek de verkeersveiligheid verbeteren) te realiseren. In de periode 2020-2021 heeft SWOV binnen vier koepelprogramma's onderzoeken uitgevoerd op het gebied van verkeersveiligheid. De koepelprogramma's bestonden uit verschillende afzonderlijke onderzoeken die thematisch met elkaar verband hielden. In deze paragraaf bespiegelen we op de doeltreffendheid en doelmatigheid van deze koepelprogramma's en de communicatieactiviteiten die SWOV onder de subsidieregeling heeft ondernomen in deze periode. Hierbij hebben we gekeken naar de activiteiten die binnen de programma's in de onderzoeksperiode werden ondernomen, maar rapporteren wij hierover op programmaniveau. Tot slot geven we nog enkele algemenere conclusies over de doeltreffendheid en doelmatigheid van de subsidieregeling ten aanzien van SWOV en enkele aanbevelingen om deze te versterken.

3.2 Beleidstheorie

3.2.1 *Subsidiendoelstellingen*

Volgens art. 2 eerste lid onder a van de Subsidieregeling SWOV, TeamAlert en Veilig Verkeer Nederland 2019 kan de minister een subsidie verstrekken aan SWOV voor *“het uitvoeren van projecten en producten van verkeersveiligheid, gericht op wetenschappelijk onderzoek met als doel uitbreiding van kennis ten behoeve van het verkeersveiligheidsbeleid en verspreiding van kennis uit dit wetenschappelijk onderzoek”*.

3.2.2 *Beleidstheorie*

SWOV heeft vanuit de subsidieregeling ten doel het uitvoeren van projecten en producten van verkeersveiligheid gericht op onafhankelijk, hoogwaardig en innovatief wetenschappelijk onderzoek en de verspreiding van deze kennis om de verkeersveiligheid te waarborgen. Hierbij beoogt SWOV door de verspreiding van de wetenschappelijke kennis dat deze ook in beleid en praktijk benut wordt.

SWOV doet vanuit de subsidieregeling onderzoek naar verkeersveiligheidsaspecten in vier onderzoeksprogramma's:

1. Data en analyse van beleid;
2. Gedrag in het verkeer;
3. Interactie met zelfrijdende voertuigen;
4. Infrastructuur en verkeer.

De activiteiten in deze onderzoeksprogramma's leiden tot wetenschappelijke (concept) artikelen, rapportages, tussentijdse verslagen en rapportages en notities. Een deel van deze publicaties is niet openbaar. Daarnaast verricht SWOV vanuit de subsidieregeling activiteiten

SWOV TA

op het gebied van het verspreiden, bijhouden en uitwisselen van kennis. Hiertoe organiseert en neemt SWOV deel aan (internationale en Europese) bijeenkomsten en samenwerkingsverbanden, onderhoudt contacten met de media, geeft voorlichting, presentaties en colleges, communiceert via bijeenkomsten of publicaties zoals factsheets over verkeersveiligheidskennis, houdt kennis op peil en maakt kennis toegankelijk via haar website en Kennisportaal. Deze inspanningen leiden tot bezoekers op de website en bijeenkomsten en lezers van wetenschappelijke artikelen, nieuwsbrieven en factsheets. De veronderstelling daarbij is dat deze communicatiestrategie bijdraagt aan het benutten van de kennis in beleidsvorming en de praktijk.

Een schematische weergave van de beleidstheorie is als bijlage 1 aan dit rapport toegevoegd.

3.3 Subsidieproces

Jaarlijks stelt SWOV in het kader van de subsidieregeling een activiteitenplan op waarin de onderzoeksdoelstelling en -vormgeving wordt gespecificeerd voor de koepelprogramma's in het daaropvolgende jaar. Bij de totstandkoming van het activiteitenplan staat de onafhankelijkheid van het wetenschappelijk onderzoek voorop. Dit activiteitenplan wordt met de programma-adviesraad afgestemd en vervolgens ter onderbouwing van de subsidieaanvraag aan het ministerie van IenW voorgelegd. Daarbij wordt ook een onderbouwing van de subsidieaanvraag in de vorm van een urenraming per activiteit en programma overlegd. Daarop ontvangt SWOV een voorlopige subsidiebeschikking.

Na afloop van de subsidieperiode stelt SWOV een activiteitenverslag op, waarin verslag wordt gedaan van de uitgevoerde onderzoeken en opgeleverde producten. Dit verslag wordt door een berekening van de gerealiseerde uren per activiteit en programma voorgelegd aan het ministerie. Vervolgens neemt de minister een besluit over het definitieve subsidiebedrag van dat jaar.

In de onderzoeksperiode heeft SWOV meermaals met het ministerie contact gehad over aanpassing van het activiteitenplan door coronamaatregelen of ziekteverzuim van medewerkers. Het ministerie heeft deze verzoeken gehonoreerd.

3.4 Financieel overzicht

3.4.1 Hoogte van de subsidie

SWOV heeft in 2020 een subsidie van net geen vier miljoen euro ontvangen. Dit subsidiebedrag is dat jaar volledig gebruikt. In 2021 is het subsidiebedrag, conform het subsidieplafond voor het boekjaar 2021 uit de subsidieregeling, verhoogd met ongeveer 145.000 euro. Ook dit subsidiebedrag is volledig toegekend door het ministerie van IenW in 2022.

In 2020 bedroeg de subsidie 64% van de totale omzet van SWOV en in 2021 72%.

SWOV TA

Tabel 3.1 Subsidie lenW ten opzichte van de vaststelling SWOV in 2020 en 2021

| | 2020 | 2021 |
|-----------------|--------------|--------------|
| Beschikking | € 3.983.550 | € 4.128.304 |
| Vaststelling | € 3.983.550 | € 4.128.304 |
| Verschil | Nihil | Nihil |

De beschikte en vastgestelde bedragen wijken af van het subsidieplafond dat in de huidige regeling is opgenomen, vanwege wijzigingen in de regeling in 2020 en 2021. Voor 2020 heeft de wijziging niet geleid tot een verhoogde subsidiebeschikking. SWOV beschrijft in het jaarverslag dat de subsidie niet volledig heeft uitgeput. Voor 2021 is het verhoogde subsidieplafond reeds in de aanvraag meegenomen.

3.4.2 Verdeling van de subsidie over de programma's

Onderstaande tabel geeft inzicht in de verdeling van de subsidie over de verschillende onderzoeksprogramma's. Aan activiteiten rondom het bijhouden, uitwisselen en verspreiden van kennis (verder: communicatie) is in deze periode jaarlijks ruim een miljoen euro besteed. Een deel van de communicatieactiviteiten is administratief opgevoerd onder de onderzoeksprogramma's.

In 2020 heeft SWOV meer kosten gemaakt op drie van de vier onderzoeksprogramma's en in de communicatie dan dat vooraf was begroot. Hoewel het programma 'Gedrag in het verkeer' goedkoper uitviel dan begroot, waren de kosten in de andere programma's aanzienlijk hoger, waarbij met name het onderzoeksprogramma 'Interactie met zelfrijdende voertuigen' duurder was.

Tabel 3.2 Inzicht in begroting en realisatie per programma per jaar in euro's

| | 2020 begroot ⁹ | 2020 realisatie | 2021 begroot | 2021 Realisatie |
|--|------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| Data en analyse voor beleid | € 654.925 | € 740.195 | € 702.165 | € 733.726 |
| Gedrag in het verkeer | € 811.095 | € 553.503 | € 855.790 | € 782.469 |
| Interactie met zelfrijdende voertuigen | € 867.304 | € 880.335 | € 837.809 | € 849.740 |
| Infrastructuur en verkeer | € 643.038 | € 716.309 | € 674.100 | € 768.925 |
| Communicatie | € 1.067.188 | € 1.097.390 | € 1.041.440 | € 1.018.215 |
| Totaal | € 4.043.550 | € 3.987.732 | € 4.111.304 | € 4.153.075 |

3.4.3 Bemensing en tarieven

In 2020 hebben in totaal 15,12 Fte gewerkt aan de verschillende koepelprojecten binnen SWOV en 6,65 Fte gecommuniceerd over de kennis die uit deze koepelprojecten is verkregen,. Daarbij werd een gemiddeld uurtarief gehanteerd van € 132,54. In 2021 is dit veranderd naar respectievelijk 17,32 fte en 6,11 fte tegen een gemiddeld uurtarief van € 128,16.

⁹ O.b.v. aangepast begrotingsvoorstel in april 2020, als gevolg van corona. Zie activiteitenverslag (p.50).

SWOV TA

Tabel 3.3 Gerealiseerde capaciteitsinzet per programma per jaar in uren (exclusief kosten derden)

| | 2020 Aantal fte | 2020 Uren | 2021 Aantal fte | 2021 Uren |
|--|--------------------|--------------|--------------------|--------------|
| Data en analyse voor beleid | 4,46 | 6.165 | 4,22 | 5.840 |
| Gedrag in het verkeer | 3,54 | 4.897 | 4,63 | 6.401 |
| Interactie met zelfrijdende voertuigen | 2,95 | 4.077 | 3,69 | 5.106 |
| Infrastructuur en verkeer | 4,16 | 5.752 | 4,78 | 6.608 |
| Communicatie | 6,65 | 9.196 | 6,11 | 8.450 |
| Totaal | 21,77 | 30.087 | 23,43 | 32.405 |

3.5 Doeltreffendheid en doelmatigheid activiteiten subsidieregeling

3.5.1 Inleiding

De doeltreffendheid van de vanuit de subsidie uitgevoerde activiteiten is beoordeeld aan de hand van de activiteitenplannen en -verslagen waarbij we hebben gekeken: 1. of de activiteiten zijn uitgevoerd, 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. Daarbij kijken we naar de relatie tussen de totale productie (output) en de ingezette middelen en kijken we op kwalitatieve wijze of er alternatieve methoden zijn om deze doelen te behalen (zie hoofdstuk 2)

3.5.2 Data en analyse voor beleid

Met het programma 'Data en analyse voor beleid' heeft SWOV ten doel verkeersveiligheidsstatistieken te ontsluiten en analyse hiervan mogelijk te maken, zodat hiermee kennis kan worden verkregen over verkeersveiligheidsaspecten en kennis kan worden ontwikkeld over de organisatie van een veilig verkeerssysteem.

Binnen dit programma heeft SWOV in de onderzochte periode activiteiten verricht gericht op het verkrijgen, verrijken en beschikbaar maken van basisstatistieken die relevantie hebben voor de verkeersveiligheid, het opstellen van publicaties omtrent het jaarlijkse aantal ernstige verkeersgewonden en de publicatie 'de Staat van de Verkeersveiligheid'. De basisstatistieken zijn toegankelijk voor een breder publiek en faciliteert onderzoeksactiviteiten. Deze data kunnen een functie vervullen voor risicogestuurd beleid. De cijfers worden in samenwerking met de Fietzersbond en VVN ook gebruikt voor de website Verkeersveiligheidsvergelijker.nl, waarmee gemeenten hun verkeersveiligheid kunnen benchmarken met andere gemeenten.¹⁰

Op basis van de beschikbare gegevens over verkeersveiligheid stelt SWOV jaarlijks een schatting op van het aantal ernstige verkeersgewonden en rapporteert over de ontwikkeling van bepaalde verkeersveiligheidscijfers, indicatoren en maatregelen in de Staat van de Verkeersveiligheid. Ook in 2020 en 2021 hebben deze activiteiten geleid tot een rapport over

¹⁰ De Verkeersveiligheidsvergelijker werd tot en met 2021 bijgehouden door SWOV.

SWOV TA

een schatting van het aantal verkeersgewonden in 2019 respectievelijk 2020, de Staat van de Verkeersveiligheid 2020 en 2021 en een verantwoordings- en achtergrondrapport over de Staat van de Verkeersveiligheid. Daarnaast rapporteerde SWOV over de totstandkoming van de verkeersveiligheidsvergelijker. Met deze rapportages heeft SWOV inzicht gegeven in belangrijke elementen van de verkeersveiligheid en signaleert SWOV bij beleidsmedewerkers dat er meer en effectievere maatregelen nodig zijn voor het verhogen van de verkeersveiligheid van fietsers, scootmobielrijders en ouderen..

Binnen het onderzoeksprogramma werd daarnaast in 2020 onderzoek gedaan naar de verkeersveiligheidsbalans tussen Nederland, andere EU-landen en omliggende landen. Ook werd onderzoek verricht naar de kennis over verkeersveiligheid en gebruik hiervan door gemeenteambtenaren. Beide onderzoeken hebben in 2020 tot in totaal drie rapportages geleid. In 2021 heeft verder onderzoek naar het gebruik van technieken als [webscraping](#) en [datamining](#) plaatsgevonden om bestaande gegevensbestanden over ongevallen efficiënter en completer te maken. In dit koepelproject hebben dat jaar ook twee onderzoeken plaatsgevonden: één verkennende studie naar de manier waarop gemeenteambtenaren de effectiviteit van verkeersmaatregelen inschatten en één onderzoek naar factoren die functioneringsbeperkingen bij verkeersslachtoffers kunnen reduceren.

Door het ontwikkelen en beschikbaar maken van deze gegevens en rapportages, geeft SWOV inzicht in de belangrijkste veiligheidsthema's die spelen op het gebied van verkeersveiligheid en identificeert SWOV kennislacunes aan de hand waarvan een onderzoeksagenda kan worden ontwikkeld. Door de activiteiten in dit onderzoeksprogramma ondersteunt SWOV de ontwikkeling van onafhankelijk, hoogwaardig en innovatief wetenschappelijk onderzoek ter ontwikkeling van de verkeersveiligheid. De publicatie van de rapporten maakt dat kennis over de huidige staat van de verkeersveiligheid toegankelijker wordt voor een breder publiek, waaronder verkeersprofessionals.

Uit bezoeken van de webpagina blijkt dat verkeersveiligheidscijfers in 2020 en 2021 respectievelijk 13.056 en 13.370 pageviews trokken. Recent is het design van de website aangepast, waardoor deze cijfers beter ontsloten zijn.¹¹ De gegevens -in combinatie met andere onderzoeken van SWOV en gegevens van andere partijen- worden onder andere gebruikt in maatschappelijke kosten-batenanalyses om de maatschappelijke kosten van verkeersonveiligheid in kaart te brengen.¹² Daarmee leveren deze gegevens een bijdrage aan het bepalen van de maatschappelijke prioriteiten in het bestrijden van verkeersonveiligheid en ondersteunen de activiteiten binnen dit koepelprogramma beleidsmakers in het verkrijgen van inzicht in de problematiek.

Een kleine steekproef door de evaluatoren op Google Scholar laat zien dat de data van SWOV ook in andere wetenschappelijke publicaties worden gebruikt.¹³ Uit ons onderzoek is niet naar voren gekomen in hoeveel wetenschappelijke publicaties (buiten de publicaties van SWOV) deze databronnen zijn gebruikt. Het bijhouden van deze bijdrage door SWOV zou meer inzicht kunnen geven in de doeltreffendheid van deze bijdrage. Toch geven deze

¹¹ SWOV, Swov-online: Evaluatie 2021, 4 juli 2022.

¹² <https://www.rwseconomie.nl/documenten/publicaties/2016/februari/18/waarderingskengetallen-verkeersveiligheid> Geraadpleegd op 25 oktober 2022.

¹³ Een voorbeeld hiervan is Shi, G., Methoxha, V., Atkinson-Palombo, C., & Garrick, N. (2021). Sustainable Safety in The Netherlands Creating a Road Environment where People on Foot and on Bikes are as Safe as People in Cars. *Transportation Research Record*, 2675(11), 792–803. <https://doi.org/10.1177/03611981211019736>.

SWOV TA

bevindingen aan dat de data die SWOV beschikbaar stelt bijdraagt aan wetenschappelijke en beleidsmatige producten gericht op het identificeren van kansen voor het verminderen van de verkeersveiligheid.

Bevindingen doeltreffendheid en doelmatigheid activiteiten subsidieregeling

SWOV voert met dit programma de activiteiten uit zoals beoogd in de doelstelling van de subsidieregeling. SWOV levert met gegevens en de rapportages inzicht aan beleidsmakers en wetenschap over de staat van de verkeersveiligheid in Nederland. Daarmee wordt ten aanzien van bestaande databronnen (zoals van het CBS) aanvullende data beschikbaar gesteld. Daarnaast doet SWOV ook onderzoek in hoeverre deze datasets beter toegankelijk kunnen worden gemaakt of kunnen worden aangevuld, zoals met gebruik van nieuwe datavergarings-technologieën. Deze projecten en producten leveren een directe en zichtbare bijdrage aan wetenschappelijk onderzoek ten aanzien van de verkeersveiligheid en daarmee aan de subsidiedoelstelling. Zo worden trends in de verkeersveiligheidsstatistieken waargenomen en worden onderzoeksplannen hierop ontwikkeld. De activiteiten worden uitgevoerd met een relatief beperkte inzet van medewerkers. Naar ons oordeel zijn de activiteiten uitgevoerd onder dit onderzoeksprogramma daarmee doeltreffend en doelmatig.

3.5.3 Gedrag in het verkeer

Het koepelproject 'Gedrag in het verkeer' heeft ten doel kennis te genereren op het gebied van voorwaarden voor veilig gedrag in het verkeer, het voorkomen en het inzichtelijk maken van het aantal bewuste en onbewuste verkeersovertredingen. Daarnaast is ook hierin het diepteonderzoek naar verkeersongevallen ondergebracht, waarbij ook vanuit andere delen van de organisatie werk op dit onderzoek wordt verricht.

In de onderzoeksperiode waren dieptestudies voorzien naar ongevallen met speed-pedelecs, motorrijders en tweewielers op 30km/uur-wegen, interactie tussen automobilisten en fietsers, evaluatie van de gevaarherkenningstraining Blikveld van TeamAlert en het effect van lachgas op rijgedrag. Daarnaast werd onderzoek op het gebied van rijgedrag en het evalueren hiervan bij ouderen met beginnende dementie en randvoorwaarden voor veilige scootmobielen voorbereid. Door corona en daarmee samenhangende ziekteverzuim van medewerkers zijn deze onderzoeken vertraagd. Door de maatregelen tegen de verspreiding van corona was het niet verantwoord om met deze doelgroepen onderzoeksmethoden in te zetten waarbij fysiek contact tot een besmetting zou kunnen leiden. In 2021 is desondanks een rapport gepubliceerd over het diepteonderzoek naar speed-pedelec-ongevallen.

Ook heeft onderzoek naar de oorzaken van fietsongevallen en de rol van smartphonegebruik geleid tot een rapportage waarin onderzoeksmethoden naar de risico's van het smartphonegebruik werden geïdentificeerd en vergeleken. Daarnaast is een inventarisatie en vergelijking gemaakt van handhavingsmethoden ten aanzien van het verbod op handheld smartphonegebruik in het buitenland. Ook zijn er rapportages verschenen over onderzoek naar pilots voor toekomstig prevalentieonderzoek naar alcohol en drugs en een stelselherziening voor de beoordeling van de medische rijgeschiktheid.

Daarnaast valt op dat de timing van het onderzoek naar het effect van rijgedrag van lachgas afwijkt van het beleidsmatige traject dat is doorlopen ten aanzien van de aanpassing van lijst II van de Opiumwet. De Minister van Justitie & Veiligheid heeft in juni 2022 een actieplan

SWOV TA

geopenbaard over de handhaving van lachgasgebruik in het verkeer, waarbij onder andere een voorstel is ontwikkeld om lachgas op lijst II van de Opiumwet op te nemen.¹⁴ Het risico voor de beïnvloeding van de rijvaardigheid is daarbij door het Coördinatiepunt Assessment en Monitoring nieuwe drugs reeds in 2019 beschreven.¹⁵ In de wetsbehandeling is het verkeersveiligheidsargument één van de belangrijke argumenten ter onderbouwing van de noodzaak geweest. De doelstelling van het onderzoek is de beoordeling te ondersteunen of lachgas opgenomen diende te worden onder de Opiumwet, terwijl kennelijk hier al uitvoering aan wordt gegeven.

De inspanningen van SWOV hadden in een eerder stadium van impact kunnen zijn op het gebruik van het verkeersveiligheidsargument in de beleidsdiscussie rondom aanpassing van de Opiumwet. De onderzoeken van SWOV kunnen aan doeltreffendheid winnen als ook op dergelijke beleidsdiscussies wordt ingespeeld. Overigens blijkt uit onderzoek onder de afnemers van het onderzoek dat het onderzoeksprogramma over het algemeen als actueel en relevant wordt ervaren.¹⁶ Dat is onder meer zichtbaar in de rol van het SWOV-rapport over medische rijgeschiktheid in het optimalisatietraject en het onderzoek gericht op de verkenning voor het verbeteren van politiecontroles ten behoeve van betrouwbare metingen van de prevalentie van rijden onder invloed van alcohol en drugs in aanloop naar een nieuw landelijk prevalentieonderzoek.¹⁷ Daarom denken wij niet dat deze suggestie voor meer onderzoeken van SWOV geldt.

Bevindingen doeltreffendheid en doelmatigheid activiteiten subsidieregeling

Enkele, met name op experimenten gerichte, onderzoeken zijn door coronamaatregelen uitgesteld en andere onderzoeken zijn niet binnen de onderzoeksperiode opgeleverd vanwege ziekteverzuim door medewerkers. Wij denken dat het programma meer aan de subsidie-doelstellingen had kunnen bijdragen wanneer er geen sprake was geweest van de coronamaatregelen. Afnemers waarderen namelijk de toenemende aandacht voor en vaardigheid in experimenteel wetenschappelijk onderzoek door SWOV. De verminderde doeltreffendheid van dit onder de subsidie uitgevoerde programma, maakt dit programma ook minder doelmatig dan voorzien. SWOV heeft echter ingespeeld op de ontwikkelingen door ander onderzoek te prioriteren, waardoor binnen de gegeven omstandigheden wel aandacht was voor een doelmatige besteding van de subsidiegelden.

Het beoordelen van de doeltreffendheid en doelmatigheid van het programma over deze onderzoeksperiode geeft geen goede weerslag van het onderzoek dat onder normale omstandigheden plaats had kunnen plaatsvinden. Corona heeft een significante beperking opgeleverd ten aanzien van de onderzoeksmethoden die konden worden ingezet. Toch is corona niet de enige reden geweest dat minder doeltreffend en doelmatig onderzoek kon worden verricht: ziekteverzuim van bepaalde onderzoekers heeft ook tot uitstel van publicaties geleid. Hoewel wij ons dus van een algemeen oordeel over de doeltreffendheid en doelmatigheid onthouden, willen wij dus wel als aandachtspunt meegeven dat bepaald onderzoek intern kwetsbaar kan zijn omdat het uitvoeren van het onderzoek sterk op één onderzoeker leunt.

¹⁴ Tweede Kamer, Maatregelen verkeersveiligheid: brief van de minister van justitie en veiligheid, kamerstuk 29398, no. 1006.

¹⁵ Risicobeoordeling lachgas, Coördinatiepunt Assessment en Monitoring nieuwe drugs (CAM), Bilthoven november 2019.

¹⁶ Dijkstra, M. & Thijssen, J., *Van inhoud naar impact: rapportage stakeholderonderzoek SWOV*, Reputatiegroep, 28 oktober 2022.

¹⁷ Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat, Nota uitkomst optimalisatietraject medische rijgeschiktheid, 22 juni 2022 & Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat, Nota keuze optimalisatie stelsel rijgeschiktheid & kosten/kwaliteit rijbewijskeuring, 19 januari 2022.

SWOV TA

Het strekt tot de aanbeveling dat SWOV nadenkt hoe onderzoek overdraagbaar blijft, ook bij verzuim van bepaalde medewerkers, en de doelstellingen die voor het onderzoek worden gesteld, desnoods worden aangepast om de brede uitvoerbaarheid te garanderen. Daarbij erkennen wij dat het gebruik van complexere onderzoeksmethoden (zoals bepaalde statistische onderzoeken, simulaties of gebruik van bepaalde meetapparatuur) een duidelijk wetenschappelijke waarde hebben, maar dat het in een organisatie van deze omvang ingewikkeld is om deze specialisatie bij meerdere medewerkers te ontwikkelen.

3.5.4 Interactie met zelfrijdende voertuigen

De afdeling 'Interactie met zelfrijdende voertuigen' doet onderzoek naar hoe verkeersdeelnemers omgaan met de nieuwe geautomatiseerde technologie waarmee eigen en andere voertuigen zijn uitgerust en heeft ten doel kennis te ontwikkelen over hoe (semi-)zelfrijdende voertuigen veilig kunnen deelnemen aan het verkeer. Naast dat bijna vier Fte activiteiten verrichten onder dit programma, speelt SWOV in de onderzoeksperiode ook een belangrijke rol in de Europese programma's MEDIATOR en LEVITATE, waarbij met andere kennisinstellingen werd samengewerkt en kennis wordt verkregen over dit onderzoeksthema door samenwerking met andere instellingen.

In de onderzoeksperiode heeft onderzoek plaatsgevonden naar gedragsverandering bij toenemende automatisering, transitie van besturing van rijstelsysteem naar bestuurder, rijprestaties en ongevalsrisico's en de invloed van automatisering hierop, onderzoek naar interactie van zelfrijdende voertuigen met andere verkeersdeelnemers te meten en is onderzoek verricht naar micromobility¹⁸ en adoptie lichte elektrische voertuigen in verkeerssystemen. Het onderzoek heeft ten doel bij te dragen aan de beoordeling van veiligheid van nieuwe ADAS en ADS systemen in voertuigen.

SWOV heeft in dit koepelprogramma een wetenschappelijk artikel over de effecten van [advanced cruise control](#) en [lane keeping systems](#) op verkeersovertredingen gepubliceerd en over empirisch onderzoek naar zelfrijdende voertuigen op de openbare weg en interactie met andere verkeersdeelnemers gerapporteerd. Ook zijn twee wetenschappelijke artikelen gepubliceerd over invloed van geautomatiseerde wegwakstelsystemen op autosnelwegen op het gedrag van automobilisten. Daarnaast is een notitie opgesteld over de ontwikkelingen en uitdagingen voor lichte elektrische voertuigen en een rapportage over perspectieven op de condities waaronder deze voertuigen deel kunnen nemen aan regulier verkeer. Over dit onderzoek is ook gepubliceerd op Verkeersnet.nl.

Het koepelprogramma 'Interactie met zelfrijdende voertuigen' heeft een meer complexe relatie met de verkeersveiligheid dan bijvoorbeeld het koepelprogramma 'Gedrag in het verkeer'. Onderzoeken in dit programma dragen bij aan kennis over verkeersveiligheid, maar worden vaak uitgevoerd in samenwerkingsverbanden met partners die een ander onderzoeksdoel nastreven. Zo betreft dit type onderzoek vaak vragen op het gebied van risico's en veiligheid, maar worden daarnaast ook mobiliteitsvragen in het onderzoek betrokken door samenwerkingspartners. De twee wetenschappelijke artikelen over de invloed van geautomatiseerde

¹⁸ Lichtgewicht vormen van transport met relatief lage snelheid als elektrische steps, scooters en fietsen, met name voor transport over korte afstand van en naar grotere vervoershubs als stations. (naar Rusul L. Abduljabbar, Sohani Liyanage, Hussein Dia, The role of micro-mobility in shaping sustainable cities: A systematic literature review, Transportation Research Part D: Transport and Environment, Volume 92, 2021, 102734, ISSN 1361-9209, <https://doi.org/10.1016/j.trd.2021.102734>)

S W O V

wegkantsystemen op autosnelwegen op het verkeersgedrag leveren niet alleen kennis op over het verbeteren van de veiligheid, maar ook over de verbetering van verkeersmodellen op het gebied van mobiliteit. Deze onderzoeken worden vaak in breder verband verricht, waarbij ook andere instellingen gegevens of onderzoekscapaciteit bijdragen.¹⁹ Het is daarmee niet altijd volledig navolgbaar of de subsidie alleen wordt gebruikt voor onderzoek naar verkeersveiligheidsaspecten, of dat het voorstelbaar is dat de subsidie daarnaast wordt gebruikt voor onderzoek naar mobiliteitsaspecten. Aan de andere kant speelt dit koepelprogramma in op een duidelijke maatschappelijke wens de vereisten voor zelfrijdende voertuigen te verkennen op onder andere de impact op de verkeersveiligheid.

Bevindingen doeltreffendheid en doelmatigheid activiteiten subsidieregeling

De verschillende onderzoeken hebben kennis opgeleverd over de interactie tussen bestuurders en geautomatiseerde systemen in voertuigen en de impact daarvan op de verkeersveiligheid. Hiermee is het programma doeltreffend. De kosten voor dit onderzoeksprogramma liggen relatief iets hoger dan bij de andere onderzoeksprogramma's. Dat ligt met name aan de deelname aan Europese programma's. Juist de Europese component kan voor dit type onderzoek belangrijk zijn om data en kennis te vergaren. Wij denken daarom dat de doelmatigheid niet afwijkt van andere programma's.

3.5.5 Infrastructuur en verkeer

Het koepelprogramma 'Infrastructuur en veiligheid' heeft ten doel onderzoek te doen naar de relatie tussen de opbouw, het gebruik en de inrichting van het wegennet en de verkeersveiligheid. Binnen het koepelprogramma is onderzoek verricht naar structurele veiligheidsmaatregelen voor tweewielers, implicaties van zelfrijdende voertuigen voor de infrastructuur, evaluatie van wegontwerp op gerealiseerde veiligheid voor weggebruikers, netwerk- en ruimtelijke ordeningsaspecten die betrekking hebben op de verkeersveiligheid van fietsers in stedelijk gebied, veilige infrastructuur voor fietsers en voetgangers en determinanten voor een veilige fietsinfrastructuur voor oudere fietsers. Daarbij is onder andere gekeken naar verkeersintensiteit en veiligheid van fietsers, risicofactoren voor oudere fietsers, omgevingsfactoren en wegontwerp.

Deze onderzoeken hebben geleid tot een artikel over de relatie tussen fietspaden en veiligheid, parkeergelegenheid en fietsongevallen, en een conceptartikel over de relatie tussen intensiteiten en verkeersveiligheid, een interne notitie over infrastructuraspecten bij zelfrijdende voertuigen, een kennisagenda voor ontwerpelementen voor een geloofwaardig wegontwerp, een rapport waarin ongevalsfactoren, maatregelen en kennishiaten worden geïdentificeerd ten aanzien van oudere fietsers, twee rapportages over verkeersveiligheid en gebiedsontsluitingswegen 30 km/u, twee rapportages over Amsterdamse wegen die niet aan de richtlijnen voldoen en twee rapportages over wegkenmerken van plaatsen waar ongevallen voetgangers plaatsvinden en een literatuurstudie over de veiligheid van fietsinfrastructuur. Daarnaast zijn ook onderzoeksactiviteiten uitgevoerd die in 2022 zijn afgerond ten aanzien van veilige fietsroutes en de validatie van Veilige Snelheden, Geloofwaardige Snelheden.

¹⁹ SWOV is ook onderdeel van de ADAS Alliantie, dat ten doel heeft het veilige gebruik van geautomatiseerde technologie te verhogen voor een betere doorstroming, duurzaamheid en meer verkeersveiligheid. (<https://www.adasalliantie.nl/>, geraadpleegd op 25 oktober 2022)

CROW TA

De kennis die uit deze activiteiten is voortgekomen, ondersteunt met name beleidsmakers en ontwerpers van infrastructuur in het nemen van maatregelen die leiden tot minder verkeers- onveiligheid op de Nederlandse wegen. Daartoe wordt kennis uitgedragen in bijdragen aan werkgroepen, congressen en publicaties. Een belangrijk kenniskanaal daarvoor is het CROW, dat richtlijnen opstelt voor het vormgeven van infrastructuur en verkeer. Zo heeft het CROW in 2021 de nieuwe richtlijn Aanbevelingen voor Verkeersvoorzieningen Binnen de Bebouwde Kom gepubliceerd waarin onderzoeken van SWOV zijn gebruikt. SWOV deelt deze kennis via verschillende platformen waar ook CROW in vertegenwoordigd is, zoals het Kennisnetwerk Strategisch Plan Verkeersveiligheid en het Platform Veilig Fietsen. In publicaties van het CROW (aanbevelingen, discussienota's en notities) worden ook de rapportages en publicaties van SWOV aangehaald. Kennis die in dit onderzoeksprogramma wordt verkregen, heeft vaak enige tijd nodig om ook in de praktijk zichtbaar te worden gebruikt. Zo wordt de kennis toegepast bij de inrichting van nieuwe infrastructuur, waar vaak enige tijd mee gemoeid is.

Bevindingen doeltreffendheid en doelmatigheid activiteiten subsidieregeling

De onderzoeken hebben voor de doelgroep concrete kennis opgeleverd die kan worden gebruikt bij de beleidsvorming. Vanwege de langere periode voor investeringen en besluitvorming rondom infrastructuur is pas na enkele jaren zichtbaar in hoeverre de kennis ook door beleidsmakers wordt gebruikt. Het programma heeft echter concrete en toepasbare kennis opgeleverd over verkeersveiligheidsaspecten van infrastructuur en verkeer. Daarmee kan de doeltreffendheid worden vastgesteld. De kosten van dit programma liggen in lijn met andere onderzoeksprogramma's. Daarmee beoordelen wij het programma als doelmatig.

3.5.6 Kennis bijhouden, ontwikkelen en verspreiden

Kennisdeling is één van de twee subsidiedoelstellingen voor SWOV. In het koepelprogramma Kennis bijhouden, ontwikkelen en verspreiden is een belangrijk deel van deze activiteiten opgenomen, hoewel deze volgens SWOV ook terug kunnen komen in de afzonderlijke onderzoeksprogramma's. Een belangrijk deel van de subsidie wordt daarmee aan communicatieactiviteiten besteed. De communicatieactiviteiten van SWOV richten zich enerzijds op het verkrijgen van kennis die elders wordt opgedaan en het verspreiden en toegankelijk maken van kennis op het gebied van verkeersveiligheid (bijvoorbeeld het deelnemen aan (inter)nationale werkgroepen).

SWOV onderhoudt de website waarop publicaties op het gebied van verkeersveiligheid, waaronder van SWOV zelf, worden gedeeld in het Kennisportaal. Daarnaast zijn hierop de verkeersveiligheidsstatistieken toegankelijk. Verder worden door SWOV [factsheets](#) gepubliceerd die op een toegankelijke manier de kennis over een bepaald onderwerp combineren.

SWOV heeft daarnaast ook communicatieactiviteiten gericht op doelgroepen, zoals de organisatie van bijeenkomsten, publicatie van nieuwsbrieven en het beantwoorden van vragen van publiek, media of geïnteresseerden. In de onderzoeksperiode is SWOV (of haar publicaties) honderden keren beschreven door landelijke en regionale media en soms ook door internationale media. Tot slot stelt SWOV jaarlijks een programma voor haar activiteiten op en reflecteert met de programma-adviesraad en onderzoekt de kwaliteit en scope van verkeersveiligheidsonderzoek met de wetenschappelijke adviesraad.

SWOV TA

In de onderzoeksperiode is de SWOV-website en het kennisportaal herzien. Waar in 2020 de website 248.553 keer werd bezocht, was dit in 2021 286.739 keer. De website en enkele soorten publicaties (zoals nieuwsbrieven en **factsheets**) zijn ook in het Engels opgesteld. Daarnaast zijn twintig **factsheets** gepubliceerd over onderwerpen op het gebied van verkeersveiligheid. In 2020 zijn deze 262.550 keer bezocht en in 2021 277.783 keer²⁰. Daarnaast zijn er 100 en 96 Nederlands- respectievelijk Engelstalige nieuwsberichten op de website gezet.

In 2020 vond het tweejaarlijkse Nationaal Verkeersveiligheidscongres plaats, waar SWOV de werkgroep en de stuurgroep trekken. In de onderzoeksperiode heeft SWOV geen kenniscafés georganiseerd.²¹ Wel heeft op 16 januari 2020 een presentatie van de onderzoeksafdelingen en -plannen van SWOV plaatsgevonden. Daarnaast heeft SWOV webinars georganiseerd.

SWOV staat onder afnemers bekend als een gedegen kennisinstelling over verkeersveiligheid. Daarbij wordt gewaardeerd dat SWOV door meer experimentgerichte onderzoeken kennis ontwikkelt. Tevens wordt zowel de rol herkend van SWOV in kennis vergaren, alsmede deze kennis toegankelijk presenteren op de tot SWOV beschikbare communicatiekanalen. Beleidsmedewerkers op het gebied van verkeersveiligheid met een heldere onderzoeksvraag zullen daarom veel mogelijkheden vinden om bij SWOV kennis op te halen, maar dit is lastiger ten aanzien van beleidsmedewerkers die meer vanuit ervaring werken of die vooral herkennen dat ze een kennislacune hebben, maar daar nog geen vragen bij kunnen stellen. SWOV heeft slechts in beperkte mate inzichtelijk hoe deze groep met de kennis omgaat. Daarin is deze onderzoeksperiode in het bijzonder ingewikkeld, omdat gebruikelijke vormen van contact (zoals bijeenkomsten) belemmerd werden door coronamaatregelen.

Bevindingen doeltreffendheid en doelmatigheid activiteiten subsidieregeling

Ondanks dat ook in dit koepelprogramma corona van invloed is geweest, is voor een deel inzichtelijk dat de kennisdeling ook heeft geleid tot kennisverkrijging bij actoren die betrokken zijn bij verkeersveiligheidsbeleid. Voor een deel is dit echter moeilijker inzichtelijk en zijn activiteiten meer generiek van aard.

Op dit moment geeft de doelstelling uit de subsidieregeling weinig richting aan deze kennisdeling. Ook zijn veel van de communicatieactiviteiten van SWOV meer generiek van aard, zoals publicaties, de website of *social media*-bijdragen. Een aanscherping van de doelstelling ten aanzien van de kennisdeling zou ertoe kunnen leiden dat meer proactief en doelgroepsgericht communicatiebeleid wordt ontwikkeld en daarmee de subsidie doeltreffender en doelmatiger kan worden ingezet. Dat kan bijvoorbeeld door het opnemen van specifieke doelgroepen of eggen van de nadruk op kennisoverdracht in plaats van kennisverspreiding.

Er ligt dan ook een kans om de subsidiedoelstellingen aan te scherpen, waardoor SWOV meer proactief en meer doelgroepgericht communicatiebeleid kan ontwikkelen en ten aanzien van deze doelgroepen kan meten in hoeverre ook de kennis wordt gebruikt.

²⁰ Daarbij gaat het hier alleen om page views, maar ten aanzien van de bezoeken om sessions.

²¹ <https://swov.nl/nl/bijeenkomsten>, geraadpleegd op 26 oktober 2022.

3.6 Conclusies en aanbevelingen

Conclusies

SWOV heeft voldaan aan de subsidie voorschriften, door verkeersveiligheid projecten en producten uit te voeren die gericht zijn op (1) wetenschappelijk onderzoek en (2) kennisverspreiding (zie ook 3.3). Hiermee is SWOV, in relatie tot de subsidieregeling, doeltreffend te noemen. Om de doeltreffendheid en doelmatigheid nader te duiden, is ook gekeken naar de doeltreffendheid en doelmatigheid van de onder de subsidie uitgevoerde activiteiten.

Coronamaatregelen en een hoog ziekteverzuim hebben invloed gehad op uitvoering van de activiteiten van SWOV in de evaluatieperiode. Door de coronamaatregelen waren met name onderzoeken waarin fysiek contact met de respondenten moeilijk te vermijden is, lastig uitvoerbaar en de besteding van subsidiegelden aan de verschillende gerelateerde onderzoeksprogramma's bleef dan ook achter. Daarnaast zijn publicaties over enkele onderzoeken vertraagd vanwege ziekteverzuim van medewerkers. Desalniettemin hebben in deze periode veel onderzoeksprogramma's (al dan niet in aangepaste vorm) doorgang gevonden en is hierover door het SWOV gepubliceerd. Hierdoor is de beoogde output van de subsidieregeling behaald. De evaluatoren achten het aannemelijk dat deze publicaties bijdragen aan de wetenschappelijke kennis op het gebied van verkeersveiligheid, op basis van de beleving van de afnemers van SWOV en het aanhalen van onderzoeken in relevante publicaties op het gebied van verkeersveiligheid door de doelgroep.

Ondanks een positieve bijdrage van de activiteiten aan de subsidiedoelstellingen, zijn de evaluatoren van mening dat aanscherping van de doelstellingen van de subsidieregeling er voor kan zorgen dat SWOV een meer proactief en doelgroepgerichte communicatiestrategie ontwikkelt en hiermee nog doeltreffender en doelmatiger kan opereren.

Aanbevelingen

Op basis van onze conclusies geven we de volgende aanbevelingen aan SWOV en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat mee:

1. Organiseer vervangbaarheid binnen de organisatie;

De krapte op de arbeidsmarkt en incidenteel ziekteverzuim maakt dat de overdraagbaarheid van werkzaamheden een steeds belangrijkere rol gaat spelen in de continuïteit van de organisatie. De publicatie van kennis uit onderzoeken zou niet moeten vertragen of gestaakt worden door het wegvallen van één medewerker. Wij raden SWOV aan dit beter in te regelen. Voor zover resultaten slechts door één persoon kunnen worden behaald, is het van belang dat hier weloverwogen voor wordt gekozen en dergelijke risico's ook vooraf in de subsidieaanvraag worden meegegeven.

2. Zorg voor een communicatiebeleid waardoor doelgroepen zowel proactief als generiek worden bediend;

In onderzoeken van SWOV naar kennis van verkeersveiligheid onder gemeenteambtenaren die op dit terrein werkzaam zijn, komt naar voren dat kennis ook actief verschaft moet worden, bijvoorbeeld door onderwijs. De communicatie van SWOV is op dit moment zelf ook nog relatief generiek ingericht, waarbij weliswaar inhoudsvolle en heldere publicaties toegankelijk worden gemaakt, maar het moeilijk te controleren is in hoeverre deze publicaties ook door de

SWOV TA

doelgroep worden gebruikt voor beslissingen op het gebied van verkeersveiligheid en leiden tot andere besluitvorming.

3. Scherp de subsidieregeling aan zodat het doel van kennisdeling op het gebied van verkeersveiligheid zich richt op een actieve benadering van doelgroepen;

SWOV biedt nu op een toegankelijke manier kennis aan over verkeersveiligheid, bijvoorbeeld in de vorm van factsheets. Daarnaast neemt ze deel aan panels en expertsessies om te reflecteren op beleidskeuzes vanuit wetenschappelijk perspectief. In het activiteitenplan beschrijft SWOV de doelgroepen van bepaalde activiteiten in brede zin. Door deze doelgroepen specifiek te beschrijven en daaraan meer doelstellingen voor concrete beleidsveranderingen te koppelen, kan inzichtelijk worden of de opgedane kennis ook leidt tot andere afwegingen van deze doelgroep. Zo hadden wij benieuwd geweest hoe het ministerie van Justitie & Veiligheid had uitgeweid over het verkeersveiligheidsargument ten aanzien van het gebruik van lachgas indien SWOV meer bij de discussie rondom de wijziging van lijst II van de Opiumwet betrokken had geweest.

4 Werking van de subsidieregeling TeamAlert

4.1 Inleiding

TeamAlert zet zich in om het aantal jongeren die betrokken zijn bij een verkeersongeval te verminderen. Dit doen zij aan de hand van het ontwikkelen en inzetten van interventies, het uitvoeren van onderzoeken en het uitvoeren van campagnes. In deze paragraaf bespiegelen we op de doeltreffendheid en doelmatigheid van de ondernomen activiteiten die TeamAlert onder de subsidieregeling heeft uitgevoerd in deze periode. Tot slot geven we nog enkele algemenere conclusies over de doeltreffendheid en doelmatigheid van de subsidieregeling ten aanzien van TeamAlert en enkele aanbevelingen om deze te versterken.

4.2 Beleidstheorie

4.2.1 Subsidiedoelstellingen

Volgens art. 2 eerste lid onder a van de Subsidieregeling SWOV, TeamAlert en Veilig Verkeer Nederland 2019 kan de minister een subsidie verstrekken TeamAlert voor *“het uitvoeren van projecten en producten op het gebied van verkeersveiligheid, gericht op het beperken van risicovol gedrag in het verkeer van doelgroepen door het realiseren van verandering in kennis en houding ten aanzien van verkeersveiligheid; of het effectief delen van kennis over gedragsbeïnvloeding om risico's op het gebied van verkeersveiligheid te verkleinen”*.

4.2.2 Beleidstheorie

Jongeren vormen in vergelijking met andere doelgroepen in de samenleving een relatief grote risicogroep in het verkeer. TeamAlert zet zich in voor het verhogen van de veiligheid en het terugdringen van slachtoffers in het verkeer onder jongeren in de leeftijdscategorie 12 tot en met 24 jaar. Dit doen zij door in te zetten op het bewerkstelligen van een positieve gedragsverandering bij jongeren middels aansprekende en wetenschappelijk onderbouwde gedragsinterventies, trainingen en campagnes, met als eindambitie nul verkeersslachtoffers in 2030.

Met de subsidie van het ministerie van IenW worden activiteiten ontplooid verdeeld over de vijf prioritaire beleidsthema's. De activiteiten zijn daarbij gericht op het ontwikkelen en beheren van interventies, onderzoek, communicatie, kennisdeling, kwaliteitsborging en training van medewerkers. Interventies zijn projecten op scholen, festivals en andere plekken waar jongeren samen komen, gericht op het veranderen van het gedrag van jongeren en hen bewust te maken van gevaren. De uitvoeringskosten van interventies worden bij de desbetreffende decentrale overheden neergelegd. Uitzonderingen hierop zijn uitvoeringskosten voor het aanjagen van nieuwe interventies, aangezien het hierbij gaat om de ontwikkeling van kennis over wat wel en niet werkt.

CONCLUSIE

Om zo impactvol mogelijk te zijn in het verbeteren van de verkeersveiligheid onder jongeren werkt TeamAlert via de PDCA-cyclus (plan, do, check, act) bij onderzoeken en interventies (projecten en campagnes). De vijf beleidsthema's worden door TeamAlert in twee categorieën onderverdeeld voor een integrale werkwijze: risicogedragingen en risicogroepen. Rijden onder invloed, snelheid en afleiding in het verkeer vallen onder risicogedragingen. Onder risicogedrag worden gedragingen verstaan die je eigenlijk niet zou moeten doen. TeamAlert zet bij risicogedragingen in op interventies gericht op preventie, damage control en de sociale norm. Onder risicogroepen vallen de beleidsthema's kwetsbare- en onervaren verkeersdeelnemers. Dit zijn jongeren die meer dan gemiddeld risico lopen op een ongeval. TeamAlert zet zich binnen deze thema's in op zowel voorlichting als training.

De PDCA-cyclus begint met het doen van onderzoek om meer te weten te komen over verkeersveiligheid onder jongeren (Plan). TeamAlert maakt hierbij gebruik van trendanalyses, actualiteitenonderzoek, gedragsonderzoek en onderzoek naar gedragsmethoden. Nadat er relevante kennis is opgehaald middels onderzoek, wordt in de tweede fase (Do) de kennis omgezet in actie: de interventies. Vervolgens wordt in de derde fase (Check) doormiddel van procesevaluaties (verloop van interventie), user experiences (ervaringen van deelnemers) en effectmetingen (effect op gedragsverandering) de interventies geëvalueerd. In de laatste fase (Act) wordt op basis van de evaluaties gewerkt aan de doorontwikkeling van projecten. Ter illustratie is in onderstaand tabel weergegeven hoe het verrichte onderzoek door TeamAlert in de periode 2019 tot en met 2022 wordt ingezet voor interventies en campagnes in de daaropvolgende jaren.

Tabel 4.1 Doorvertaling van onderzoek naar interventies door TeamAlert

| Onderzoek | Jaar | Inzet kennis voor interventies en campagnes | Jaar |
|-------------------------------|------|---|------------|
| Fietsgedrag in het verkeer | 2019 | V8N1 | 2020 |
| Social mediagebruik | 2020 | Missie3014 | 2020 |
| | | Escape Deapp | 2021 |
| Jongeren als scooterrijders | 2020 | Scootertraining (online) | 2022 |
| | | Doorontwikkeling ScooterElite | 2021 en |
| Jongeren en XTC | 2020 | Campagne Rij Drugsvrij | 2020 en |
| Jongeren en nieuwe | 2020 | Doorontwikkeling LEV's in projecten | 2021 |
| Het grote drugsonderzoek | 2020 | Campagne Rij Drugsvrij, Rij Ballonvrij | 2020, 2021 |
| Jongeren en de fietshelm | 2020 | Onderzoek in 2023 borduurt hier op door | 2023 |
| Jongeren en corona in verkeer | 2020 | Ontwikkeling campagne corona in het verkeer | 2020 |
| Jongeren en rijden zonder | 2021 | Doorontwikkeling Scooter Elite | 2023 |
| Jongeren, werkgevers en | 2021 | Werkgeverstoolbox | 2022 |
| Actualiteitenonderzoek | 2021 | Ontwikkeling trainingen | 2021-2022 |
| Trendanalyses | 2021 | Algemene aansprekendheid projecten | Alle jaren |
| Jongeren en rijden onder | 2021 | Rij drugsvrij campagne | 2021 |
| Normoverschrijders | 2021 | Inzetten voor ontwikkeling | 2023 |
| Scooter en deelmobiliteit | 2022 | Scootertraining (online) | 2022 |
| Asogedrag | 2022 | Inzetten voor ontwikkeling | 2023 |

Een schematische weergave van deze beleidstheorie is als bijlage 1 aan dit rapport toegevoegd.

4.3 Subsidieproces

Het subsidieproces voor TeamAlert volgt de werkwijze zoals beschreven in paragraaf 2.2.

Het opstellen van het activiteitenplan en bijbehorende begroting gebeurt aan de hand van een trechterproces. Ieder jaar wordt gekeken welke ontwikkelingen zich voordoen binnen elk thema en waar de kennisbehoefte zit. Hiervoor worden onder andere ook kennisdagen georganiseerd, waarbij aan overheden, maatschappelijke organisaties en bedrijfsleven gevraagd wordt welke thema's bij hun spelen, welke informatiebehoefte ze hebben en welke kennis ze al in huis hebben.

Aan de interventiekant wordt vervolgens gekeken in hoeverre de bestaande interventies aansluiten bij de behoefte/ontwikkelingen en in hoeverre andere partijen al aan de slag zijn met een bepaald thema. Zo kan bijvoorbeeld bij rijden onder invloed aangesloten worden bij bestaande campagnes en is drugsgebruik in het verkeer een onderwerp dat juist minder door andere partijen wordt opgepakt. Tot slot, wordt aan jongeren zelf gevraagd waar zij behoefte aan hebben, door ze uit te nodigen op het kantoor van TeamAlert. Op basis van al deze stappen wordt bepaald waar de prioriteit gelegd zal worden en wordt een activiteitenplan opgesteld, inclusief verdeling van het budget.

TeamAlert streeft altijd naar een dekkend portfolio per thema. Voor elke gedraging en doelgroep wordt hierbij gezocht naar een geschikte interventie. Naast een dekkend portfolio op ieder thema is de kwaliteit van de interventies belangrijk. Daarom werkt TeamAlert voor iedere interventie met vier criteria:

1. Bewezen effectieve gedragsmechanismen in interventies
2. Aansluiten bij belevingswereld van jongeren
3. Meerdere contactmomenten voor langdurige gedragsverandering
4. Aansluiten bij de sociale omgeving van jongeren

4.4 Financieel overzicht

4.4.1 Hoogte van de subsidie

TeamAlert heeft in zowel 2020 als in 2021 een subsidie gekregen van ruim 1 miljoen euro. Dit is conform het subsidieplafond uit de subsidieregeling.

De coronapandemie heeft een groot effect gehad op de uitvoering van de activiteiten door TeamAlert. Veel interventies, campagnes en onderzoeken konden niet plaats vinden. Desondanks is het totale subsidiebedrag ongewijzigd gebleven. In plaats daarvan is het budget, in overeenstemming met het ministerie van IenW, gebruikt om activiteiten aan te passen aan de geldende richtlijnen van het RIVM en zijn aanvullende werkzaamheden verricht. Conform artikel 10, onderdeel 1b van de subsidieregeling heeft TeamAlert een schriftelijke melding gemaakt van de afwijking (dit is verplicht bij over- en onderschrijdingen van meer dan 10% van het geraamde subsidiebedrag van een project, onder vermelding van de oorzaak van de verschillen).

SAMENVATTING

De subsidie vanuit het ministerie van IenW bedraagt iets meer dan 50% van de totale inkomsten van TeamAlert. De rest van de inkomsten zijn hoofdzakelijk afkomstig vanuit opdrachten voor decentrale overheden.

Tabel 4.2 Subsidie IenW ten opzichte van de vaststelling TeamAlert in 2020 en 2021

| Subsidie IenW | 2020 | 2021 |
|--------------------------------------|--------------|--------------|
| Beschikking | € 1.015.000 | € 1.030.225 |
| Vaststelling | € 1.015.000 | € 1.030.225 |
| Als % van totale gerealiseerde baten | 53% | 56% |
| Verschil | Nihil | Nihil |

4.4.2 Verdeling van de subsidie over de programma's

In navolgende tabel is de verdeling van de subsidie (begroot en realisatie) over de verschillende thema's weergegeven. Hieruit blijkt dat het budget niet evenredig verdeeld is over de thema's en ook niet gelijk is over de jaren. Zoals beschreven in paragraaf 4.3 kent TeamAlert dan ook geen vaste verdeling van het budget over de thema's, maar wordt gezocht naar een balans tussen het inspelen op actuele thema's en kennisbehoefte en het aanbieden van een dekkend portfolio.

Tabel 4.3 Inzicht in begroting en realisatie per programma per jaar in euro's

| | 2020 Begroot | 2020 realisatie | 2021 begroot | 2021 realisatie |
|------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| Kwetsbare verkeersdeelnemers | € 108.264 | € 117.900 | € 56.170 | € 53.571 |
| Onervaren verkeersdeelnemers | € 126.365 | € 132.613 | € 88.668 | € 88.629 |
| Afleiding in het verkeer | € 173.813 | € 220.068 | € 254.489 | € 257.269 |
| Rijden onder invloed | € 281.475 | € 254.624 | € 180.617 | € 179.292 |
| Snelheid in het verkeer | € 13.209 | € 14.389 | € 2.520 | € 2.670 |
| Kennisdeling | € 228.056 | € 207.669 | € 387.206 | € 404.728 |
| Uitvoering medewerkers | € 83.821 | € 91.997 | € 60.555 | € 63.367 |
| Totaal | € 1.015.003 | € 1.039.259 | € 1.030.225 | € 1.049.526 |

4.4.3 Bemensing en tarieven

Tabel 4.2 laat zien dat er in 2020 (bijna 20%) en vooral in 2021 (bijna 40%) een groot deel van de subsidie is aangewend voor kennisdeling. Dit valt samen met de subsidiedoelstelling en de professionaliseringsslag die TeamAlert heeft doorgevoerd in het kader van kennisdeling. Tabel 4.4 laat daarbij ook zien dat kennisdeling een grote inzet kent van managementuren. Dit hangt samen met het feit dat het een nieuw onderdeel is, waarbij het belangrijk is dat er ook voldoende ervaring ingezet wordt in de doorontwikkeling. De andere thema's hebben deze ontwikkeling al doorgemaakt, waardoor er een veel grotere inzet is van mensen in de uitvoering.

SOMMATA

Tabel 4.4 Gerealiseerde capaciteitsinzet per programma per jaar in uren (exclusief kosten derden)

| | 2020 Aantal uren Directie (à 129 €/uur) | 2020 Aantal uren management (à 86 €/uur) | 2020 Aantal uren medewerkers (à 63 €/uur) | 2021 Aantal uren management (à 99 €/uur) | 2021 Aantal uren medewerkers (à 63 €/uur) |
|------------------------------|--|---|--|---|--|
| Kwetsbare verkeersdeelnemers | 8 | 126 | 882,50 | 34 | 581,50 |
| Onervaren verkeersdeelnemers | 23 | 196 | 1.382,50 | 56 | 738,00 |
| Afleiding in het verkeer | 22 | 255 | 1.892,00 | 264 | 1.910,50 |
| Rijden onder invloed | 102 | 503 | 2.005,00 | 124 | 1.457,50 |
| Snelheid in het verkeer | - | 40 | 148,00 | 0 | 40,00 |
| Kennisdeling | 126 | 299,5 | 1.894,50 | 1.010 | 3.364,75 |
| Uitvoering medewerkers | 6 | 152,5 | 866,00 | 42 | 622,50 |
| Aantal fte | 2 | 4,89 | 21,97 | 5,75 | 16,14 |
| Totaal aantal uren | 287 | 1.275 | 9.070,50 | 1.530 | 8.714,75 |

4.5 Doeltreffendheid en doelmatigheid activiteiten subsidieregeling

4.5.1 Inleiding

De doeltreffendheid van de vanuit de subsidie uitgevoerde activiteiten is beoordeeld aan de hand van de activiteitenplannen en -verslagen waarbij we hebben gekeken: 1. of de activiteiten zijn uitgevoerd, 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. Daarbij kijken we naar de relatie tussen de totale productie (output) en de ingezette middelen en kijken we op kwalitatieve wijze of er alternatieve methoden zijn om deze doelen te behalen.

4.5.2 Kwetsbare verkeersdeelnemers

Jongeren hebben een kwetsbare positie in het verkeer door de modaliteiten waarmee zij zich voornamelijk verplaatsen (fiets, scooter, stepjes) en hun eigen gedrag. De interventies van TeamAlert richten zich dan ook op het gedrag en kennis van de jongeren en daarnaast op het zetten van een veilige sociale norm. Middels onderzoek vergaart TeamAlert inzicht in het gedrag, de ervaringen en de houding van jongeren met betrekking tot dit thema. Deze inzichten worden vervolgens vertaald naar gerichte interventies. Met deze interventies poogt TeamAlert jongeren bewust te maken van hun kwetsbare positie en jongeren hun gedrag positief te laten veranderen door handelingsalternatieven aan te reiken. TeamAlert zet ook haar communicatiemiddelen in om jongeren bewust te maken van hun kwetsbare positie in het verkeer, hun gedrag positief te beïnvloeden en om zoveel mogelijk publiciteit te genereren rondom dit thema.

Interventies

Onder het thema kwetsbare verkeersdeelnemers had TeamAlert in zowel 2020 als 2021 vijf interventies, waarvan de uitvoering buiten de subsidie lag. Vanuit de subsidie wordt ingezet op het onderhoud van de verschillende projecten en de daarbij horende materialen en decorstukken. In 2021 zijn alle projecten binnen het thema kwetsbare verkeersdeelnemers onder de loep gelegd, zo nodig hersteld en aantrekkelijk gemaakt voor jongeren.

Niet alle interventies konden in 2020 worden uitgevoerd op scholen festivals door de geldende coronamaatregelen. Ook moesten interventies aangepast worden aan de regels omtrent het houden van 1,5 meter afstand. Hierop is in overleg met het ministerie van IenW besloten dat TeamAlert de ontwikkeling van extra online interventies zou oppakken als vervangende activiteit. De online interventie MISSIE 3014 (onderbouw) richt zich op de thema's waarop TeamAlert noodgedwongen de meeste uitvoeringen heeft moeten annuleren tijdens de lockdown: kwetsbare verkeersdeelnemers (fiets) en afleiding. De ruimte om deze interventie toe te voegen aan het activiteitenplan is ontstaan doordat andere werkzaamheden, in overleg met het ministerie van IenW, niet uitgevoerd zijn of verschoven konden worden naar 2021.

In een effectenmeting is getoetst in hoeverre MISSIE 3014 (Onderbouw en Bovenbouw) effect heeft gehad op het verkeersgedrag van jongeren, waarbij dit hoofddoel is vertaald naar meetbare constructen. Het onderzoek MISSIE 3014 Onderbouw heeft laten zien dat de risicoperceptie van jongeren over het algemeen hoog is, maar de norm onder jongeren over verkeersveilig gedrag niet sterk genoeg is. Verder werd duidelijk dat jongeren 'muziek luisteren door jongeren' niet zien als probleem. Door een hoog zelfgerapporteerde verkeersveilig gedrag was binnen het project nagenoeg geen ruimte om het gedrag te verbeteren. Dit druist in tegen de landelijke cijfers. Mogelijke verklaringen voor dit verschil is een niet representatieve steekproef²² en sociaal wenselijk antwoorden. De effectmeting MISSIE 3014 Bovenbouw laat zien dat het project bijdraagt aan de kennis, houding en risicoperceptie van jongeren. Het project is er echter niet volledig in geslaagd om jongeren verkeersveiliger gedrag te laten vertonen op het gebied van muziek luisteren. Jongeren hebben nog steeds weinig controle en een lage intentie om het juiste gedrag te vertonen.

Uit het onderzoek uit 2021 naar de ervaring van deelnemers aan Missie 3014 komt een gemiddeld cijfer van 7,9 onder 344 respondenten. MISSIE 3014 heeft een maximale score behaald in de Toolkit Verkeerseducatie van het CROW. De interventies Kruispunt en Kruispunt zijn beoordeeld met respectievelijk een 7,5 (210 respondenten) en 7,7 (196 respondenten).

Onderzoek

Met het niet uitvoeren of verschuiven van interventies is het ook niet mogelijk geweest om in 2020 user experience onderzoeken binnen dit thema en het literatuuronderzoek Voetgangers uit te voeren. Er vonden immers niet genoeg uitvoeringen plaats van de interventies om de meningen van jongeren hierover te verzamelen. Wel heeft TeamAlert een onderzoek verricht naar het gebruik van nieuwe, elektrische vervoersmiddelen onder jongeren en welke motivaties en attitudes zij hebben ten opzichte van deze vervoersmiddelen. Ook heeft

²² Aangezien MISSIE 3014 een online interventie is, is deze effectmeting anders opgezet. Omdat er daarnaast ook geen scholen bereid zijn gevonden om mee te werken aan effectmeting, zijn jongeren geworven via het jongerenpanel van TeamAlert. In het panel zitten voornamelijk hoogopgeleide vrouwen met een bovengemiddelde interesse voor verkeersveiligheid

CONCLUSIE

TeamAlert een onderzoek verricht naar de attitude van jongeren ten opzichte van de fietshelm. Bijna driekwart van de jongeren gaf aan het dragen van een fietshelm niet nodig te vinden.

Eind 2021 heeft TeamAlert alsnog een literatuuronderzoek uitgevoerd om te achterhalen welke risico's jongeren als voetganger in het verkeer ervaren en op welke manier de veiligheid van jongeren als voetganger in het verkeer bevorderd kan worden. De resultaten lieten zien dat jongeren zich relatief weinig als voetganger in het verkeer begeven en ook het aantal dodelijke voetgangersslachtoffers ligt onder jongeren relatief laag. Vanwege de kleine omvang van het onderzoek is er geen kwantitatieve toetsing uitgezet onder het jongerenpanel.

Communicatie

In 2020 is aansluiting gezocht bij de landelijke campagne fietsverlichting en heeft TeamAlert op haar website een social deal opgezet, waarin jongeren aangespoord worden om een deal met zichzelf aan te gaan. De doelstelling om minimaal 1.250 jongeren een deal met zichzelf aan te laten gaan is niet behaald (365 jongeren). In 2021 was TeamAlert aangesloten bij de landelijke campagne AAN, de nieuwe merknaam die in 2020 is ontwikkeld, door de campagnematerialen van I&W te delen onder de jongerendoelgroep via sociale media. Daarnaast heeft TeamAlert twee video's ontwikkeld en verspreid via TikTok en Instagram. De campagne AAN had een bereik van meer dan 400 duizend jongeren.

Bevindingen doeltreffendheid en doelmatigheid activiteiten subsidieregeling

Binnen dit thema worden projecten uitgevoerd die gericht zijn op de bewustwording van jongeren over hun kwetsbare positie in het verkeer en het positief laten veranderen van hun gedrag, zoals de subsidieregeling ook beoogd. Met de uitgevoerde campagnes is een groot aantal jongeren bereikt, waarbij het aannemelijk is dat deze campagnes hebben bijgedragen aan de bewustwording van jongeren over hun kwetsbare positie in het verkeer. De interventies binnen het thema worden door de jongeren positief beoordeeld en uit de evaluaties zijn verbeterpunten overgenomen. De effectmeting Missie 3014 Bovenbouw laat bovendien zien dat het project bijdraagt aan de kennis, houding en risicoperceptie van jongeren.

4.5.3 Onervaren verkeersdeelnemers

Jongeren vormen een relatief grote groep onervaren verkeersdeelnemers. Middels onderzoek vergaart TeamAlert inzicht in het gedrag, de ervaringen en de houding van jongeren met betrekking tot dit thema en vertaalt dit naar interventies om beginnende bestuurders bewust te maken van hun kwetsbare positie in het verkeer en helpt de beginnende bestuurders met concrete handelingsalternatieven veilig op weg. Middels campagnes en communicatie richt TeamAlert zich tot de beginnende bestuurders. Zo is TeamAlert verantwoordelijk voor de communicatie rondom 2toDrive, waarin jongeren tot hun achttiende jaar onder begeleiding van een coach rijervaring opdoen in het verkeer.

Interventies

Onder het thema onervaren verkeersdeelnemers had TeamAlert in 2020 twee en in 2021 drie interventies, waarvan de uitvoering buiten de subsidie lag. Naast het onderhouden en vernieuwen van projectmaterialen is in 2020 de subsidie ook aangewend om interventies aan te passen conform de richtlijnen om 1,5 meter afstand te bewaren. Ook binnen het thema

CONCLUSIE

onervaren verkeersdeelnemers ondervond TeamAlert problemen in de uitvoering van interventies door de coronamaatregelen en konden user experience onderzoeken hierdoor niet uitgevoerd worden.

In 2021 heeft er een effectmeting plaatsgevonden van het project Scooter Elite. Scooter Elite is een project waarbij jongeren uitgenodigd worden om door middel van een scootersimulator te leren over goed rijgedrag. Uit de resultaten komt duidelijk naar voren dat er geen of weinig effecten zijn gevonden van het project Scooter Elite op de verkeersveiligheid van jongeren op de scooter. De reden dat er geen effect is gevonden van het project Scooter Elite heeft zeer waarschijnlijk te maken met de praktische opzet en uitvoering van het project die afweek van de oorspronkelijke opzet. Het programma 'Scooter Elite' scoort maximaal op 9 van de 10 stappen in de Toolkit Verkeerseducatie²³. Ook al heeft de effectmeting de volledige vijf sterren gekregen, wordt er getwijfeld over de betrouwbaarheid en validiteit van het meetinstrument en waren ook de steekproefgroottes eigenlijk te klein om betrouwbare uitspraken te kunnen doen. Uit het onderzoek uit 2021 naar de ervaring van deelnemers aan Scooter Elite komt een gemiddeld cijfer van 5,9 onder 52 respondenten.

In 2022 heeft SWOV een effectmeting uitgevoerd voor het project Blikveld. Met het project Blikveld maakt TeamAlert jongeren bewust van de gevaren die ze in het verkeer lopen als beginnend bestuurder middels een rijnsimulator en een online gevaarherkenningstoets. Uit de effectmeting blijkt dat jonge beginnende bestuurders vaker kijken naar latente gevaren. Het effect op de snelheid bij het naderen van potentiële gevaren is beperkt. De positieve effecten van de Blikveldtraining blijken na ongeveer vijf maanden nog aanwezig te zijn. Geconcludeerd kan worden dat de Blikveldtraining een positieve invloed heeft op de gevaarherkenning van jonge beginnende automobilisten, zowel op de korte als de langere termijn. Of deze effecten zich ook in het echte verkeer voordoen, moet nader worden onderzocht.

Onderzoek

Door het niet kunnen uitvoeren van de user experience onderzoeken in 2020, ontstond ruimte om te starten met de toolkit Beginnende Bestuurder. Het doel van deze toolkit is om jonge, beginnende bestuurders bekwaam en veilig aan het verkeer te laten deelnemen en dat het aantal verkeersslachtoffers onder deze groep in 2030 is afgenomen, zoals ook geformuleerd in het SPV 2030. Een belangrijk onderdeel van deze aanpak is het begeleid rijden. Middels een deskresearch, pretesten met de doelgroep en expertsessies is onderzocht wat een kansrijke insteek van de toolkit is. Uit het onderzoek bleek er onder jongeren en begeleiders geen behoefte te bestaan aan extra informatie en hulpmiddelen omtrent 2toDrive. De ervaring leert echter dat dit inherent is aan de doelgroep. Daarom heeft TeamAlert ingezet op het stapsgewijs onderzoeken hoe de urgentie van de toolkit onder de doelgroep verhoogd kan worden. Ook heeft TeamAlert in 2020 onderzoek verricht naar risicogedrag van beginnende scooterrijders. De resultaten van dit onderzoek worden gebruikt om de interventies rondom dit onderwerp, zoals Scooter Elite, te verbeteren.

In 2021 heeft TeamAlert een onderzoek verricht naar het rijden zonder rijbewijs. Hieruit kwam naar voren dat 32% van de jongeren weleens zonder rijbewijs heeft gereden op de scooter en 23% zonder rijbewijs in de auto. De voornaamste reden om te rijden zonder rijbewijs is het gevoel dat het noodzakelijk is om te gaan rijden.

²³ https://www.crow.nl/getmedia/3ed139b4-5a6d-4c67-b2d1-9b1237afe568/Checklist-toetsing-Scooter-Elite-toelichting-eindoordeel_Definitief-met-stap-10-2022-002_1.pdf.aspx

Communicatie

In verband met de maatregelen rondom het coronavirus in 2020 is de campagne Beginnend Bestuurder in overleg met het ministerie niet uitgevoerd. Ook zijn de doelstellingen rond het aantal bezoekers van de website 2toDrive naar beneden bijgesteld, als het gevolg van het verbod op rijlessen. In totaal heeft TeamAlert 814.882 keer een jongere bereikt op het thema onervaren verkeersdeelnemers in 2020, met in totaal 47 publicaties.

In 2021 is de informatie voor beginnende bestuurders op de website van TeamAlert uitgebreid. TeamAlert heeft een one pager gemaakt voor onervaren verkeersdeelnemers, specifiek gericht op jongeren die net hun autorijbewijs hebben gehaald. Voor 2toDrive is een strategie geschreven waarin de doelgroep beter aangesproken kan worden. Rond het thema onervaren verkeersdeelnemers zijn 56 publicaties verschenen en zijn meer dan 1,2 miljoen jongeren bereikt.

Bevindingen doeltreffendheid en doelmatigheid activiteiten subsidieregeling

Binnen dit thema worden projecten uitgevoerd die gericht zijn op de bewustwording van jongeren over hun kwetsbare positie in het verkeer en het positief laten veranderen van hun gedrag en houding, zoals de subsidieregeling ook beoogd. Met de one-pager voor jongeren die net hun rijbewijs hebben behaald en een online-campagne daaromheen is een groot aantal jongeren handvatten aangereikt om bewust en veilig aan het verkeer deel te nemen. De toolkit beginnend bestuurder laat echter zien dat het niet vanzelfsprekend is dat een interventie aansluit bij een bepaalde behoefte en daarmee een gedragsbeïnvloeding zal bewerkstelligen. De interventie Scooter Elite laat geen of weinig effect zien op het veiligheidsgedrag van jongeren. Ook wordt de interventie matig beoordeeld door de deelnemers. Dit heeft waarschijnlijk te maken met de praktische opzet en uitvoering van het project. Het project Blikveld laat een positief effect zien op de gevaarherkenning van jonge beginnende automobilisten, zowel op de korte als de langere termijn.

4.5.4 Afleiding in het verkeer

TeamAlert wil met haar interventies en communicatie jongeren bewust maken van de verschillende vormen van afleiding die ze kunnen ervaren terwijl ze aan het fietsen of autorijden zijn, en de invloed hiervan op hun verkeersveiligheid. TeamAlert wil middels interventies en communicatie jongeren overtuigen dat het als bestuurder (van fiets, auto of ander vervoersmiddel) normaal is om je aandacht op de rijtaak en de weg te houden. Tevens richt TeamAlert zich met campagnes en communicatie op het verminderen van de sociale druk die onder jongeren heerst om op elkaar te reageren op sociale media.

Interventies

Onder het thema afleiding in het verkeer had TeamAlert in 2020 zeven en in 2021 vijf interventies. De uitvoering van de interventies vond grotendeels buiten de subsidie plaats. Binnen het thema afleiding in het verkeer waren er geen interventies die ten tijde van een complete lockdown online uitgevoerd konden worden. Daarom zijn de interventies aangepast conform de 1,5 meter richtlijn en is in 2021 begonnen aan de ontwikkeling van een digitaal project dat zowel online als klassikaal uitgevoerd kan worden. Binnen de subsidie vanuit IenW hebben drie uitvoeringen van het project Muurvast plaatsgevonden. Met de interventie Muurvast wil TeamAlert voorkomen dat jongeren zich door groepsdruk risicovol gedragen in

GAMMA

het verkeer. Er heeft een procesevaluatie plaatsgevonden van Muurvast en de drie uitvoeringen zijn gemiddeld beoordeeld met een 7,5 en er zijn 250 jongeren bereikt. De uitkomsten en aanbevelingen uit de procesevaluatie gebruikt TeamAlert om Muurvast in 2021 door te ontwikkelen en de bovenstaande punten aan te passen en/of te verbeteren.

Rond het thema afleiding in het verkeer hebben drie effectmetingen plaats gevonden van interventies. Binnen het project Escape Deapp doen jongeren in groepjes een escaperoom. Dit is een volledig online project om in tijden van lockdown nog steeds jongeren te bereiken. Hierbij ervaren jongeren onder andere wat afleiding met ze doet en hoe ze moeten omgaan met (sociale) druk en automatisme om de mobiel te gebruiken. De effectmeting laat zien dat het project Escape Deapp gedeeltelijk bijdraagt aan de kennis en gedeeltelijk aan de attitude van jongeren over verkeersveilig gedrag. Er is geen effect gevonden van het project op de sociale norm, risico-perceptie, gedragsintentie en zelfgerapporteerd gedrag. Het project Escape Deapp slaagt er dus niet volledig in om jongeren verkeersveiliger gedrag te laten vertonen, voornamelijk op het gebied van mobielgebruik. Uit het onderzoek uit 2021 naar de ervaring van deelnemers aan Escape Deapp komt een gemiddeld cijfer van 6,5 onder 76 respondenten. Het programma 'Escape Deapp' presteert maximaal op de checklist van de toolkit verkeerseducatie.

Met het project Go MONO maakt TeamAlert jongeren bewuster van de risico's van afleiding in het verkeer, met name door smartphonegebruik. Go Mono is een voorlichtingsproject dat TeamAlert uitvoert op scholen, festivals, kermis en andere plekken waar veel jongeren zijn. Van alle constructen die zijn getoetst is er één, kennisoverdracht, waar Go MONO aantoonbaar effect op heeft. Een verklaring hiervoor lijkt te zitten in een plafondeffect: de initiële scores op de voormeting waren al zo hoog (of juist laag) waren dat er geen verschillen meer gevonden konden worden. Daarbij is geen gebruik gemaakt van een controlegroep, waardoor het lastig te zeggen is of de beperkte verschillen tussen voor- na meting door het project komen of door andere factoren. Uit het onderzoek uit 2021 naar de ervaring van deelnemers aan Go MONO komt een gemiddeld cijfer van 8,3 onder 159 respondenten.

Uit het onderzoek uit 2021 naar de ervaring van deelnemers aan de interventies Studio Flits en The Battle komt een gemiddeld cijfer van respectievelijk 8,2 onder 204 respondenten en 8,1 onder 291 respondenten.

Onderzoek

De user-experience onderzoeken en een onderzoek naar de invloed van werkgevers op gewenst gedrag konden in 2020 in verband met de coronacrisis niet worden uitgevoerd. Wel is er een extra onderzoek gedaan in samenwerking met de ANWB en Fietsersbond naar het draagvlak voor verschillende verkeersmaatregelen in verband met de coronacrisis onder jongeren. Ook heeft TeamAlert in 2020 onderzoek gedaan om te achterhalen wat voor jongeren de belangrijkste redenen zijn om gebruik te maken van bepaalde sociale media-kanalen. De inzichten van dit onderzoek bieden aanknopingspunten voor de preventie van telefoongebruik in het verkeer, zoals het inspelen op de sociale norm en het trainen van vaardigheden zoals zelfcontrole en weerbaarheid.

CONCLUSIE

In 2021 heeft TeamAlert onderzoek gedaan naar de potentie van het inzetten van werkgevers om het gedrag van jongeren in het verkeer positief te beïnvloeden. Ondanks dat jongeren in opdracht van de werkgever zich in het verkeer begeven en veel tijd besteden op/aan werk, is de meerderheid van de jongeren (82%) van mening dat zij zelf verantwoordelijk zijn voor hun gedrag in het verkeer.

Communicatie

In verband met de maatregelen rondom corona is Mono campagne in 2020 niet uitgevoerd. In plaats daarvan is een campagne ontwikkeld en uitgevoerd om jongeren zoveel mogelijk afstand te laten houden in het verkeer. Het doel van de campagne was om jongeren op te roepen zoveel mogelijk lopend of op de fiets te gaan om het openbaar vervoer te ontlasten. Met de campagne heeft TeamAlert 525.311 jongeren met de boodschap weten te bereiken. In totaal heeft TeamAlert 1.082.716 keer een jongere op het thema afleiding in het verkeer bereikt met 59 publicaties.

In 2021 heeft TeamAlert een campagne ontwikkeld rondom smartphonegebruik onder jongeren, genaamd "Even OFF". Centraal binnen de campagne staat het principe Joy Of Missing Out (JOMO), ook wel bewust genieten van het hier en nu, zonder steeds op je mobiel te kijken. De campagne bevatte drie campagnevideo's waarmee jongeren gestimuleerd werden om meer JOMO te zijn. Met de campagne Even OFF zijn meer dan 535.000 jongeren bereikt. In totaal heeft TeamAlert 1.219.230 keer een jongere op het thema afleiding in het verkeer bereikt in 2021 met 93 publicaties.

Bevindingen doeltreffendheid en doelmatigheid activiteiten subsidieregeling

Binnen dit thema worden projecten uitgevoerd die gericht zijn op het beperken van risicogedrag van jongeren in het verkeer, zoals de subsidieregeling ook beoogd. Met de uitgevoerde campagnes is een groot aantal jongeren bereikt, waarbij het aannemelijk is dat deze campagnes hebben bijgedragen aan de kennis van jongeren over de gevaren van smartphone gebruik in het verkeer. Dit wordt ook onderbouwd vanuit de effectmetingen. De effectmetingen laten echter ook zien dat het effect op risicoperceptie, gedrag en sociale norm beperkt is. De projecten slagen er dus niet volledig in om jongeren verkeersveiliger gedrag te laten vertonen. De interventies binnen het thema worden door de jongeren wel als (zeer) positief beoordeeld en uit de evaluaties zijn verbeterpunten overgenomen om de interventies door te ontwikkelen.

4.5.5 Rijden onder invloed

Jongeren vormen een risicogroep als het gaat om het gebruiken van alcohol en drugs in het verkeer. TeamAlert doet onderzoek rond dit thema en maakt met haar interventies jongeren bewust van de risico's van rijden onder invloed en stimuleert nuchter rijden onder jongeren. Tevens richt TeamAlert zich met campagnes en communicatie op het verspreiden van de sociale norm: het is normaal om nuchter te rijden of alternatief vervoer te regelen.

Interventies

Onder het thema rijden onder invloed had TeamAlert in 2020 vijf en in 2021 zes interventies. Door de coronacrisis zijn uitvoeringen van interventies door het niet doorgaan van festivals veelal komen te vervallen. Ook de in 2020, binnen de subsidie, geplande vijf uitvoering van de festival interventies Witte Waas en drie uitvoeringen van Bobzone gingen door de corona-

SAMENVATTING

maatregelen niet door. De met behulp van de subsidie van IenW geplande drie uitvoeringen van de preventieve interventie The Day After, werden er uiteindelijk twee door de lockdowns in 2021. De twee uitvoeringen die hebben plaats gevonden hebben een gezamenlijk bereik gehaald van 135 jongeren. De uitvoeringen zijn door eigen uitvoeringsmedewerkers beoordeeld met een 6,8 gemiddeld. De school heeft het project een 9 gegeven. Uit het onderzoek uit 2021 naar de ervaring van deelnemers aan The Day After komt een gemiddeld cijfer van 7,5 onder 70 respondenten.

Onderzoek

Ook binnen dit thema was het niet mogelijk om in 2020 de user experience onderzoeken uit te voeren. Wel heeft TeamAlert in 2020 onderzoek gedaan naar gedragsdeterminanten die gerelateerd zijn aan autorijden onder invloed van drugs en specifiek een onderzoek naar het rijden onder invloed van XTC. In eerstgenoemde onderzoek werden drugsgebruikers die wel onder invloed in de auto rijden vergeleken met drugsgebruikers die niet onder invloed in de auto rijden. In overleg met IenW zijn extra uren en kosten in het onderzoek naar autorijden onder invloed van drugs gestoken en is de opzet uitgebreid. Op verzoek van Rijkswaterstaat hebben naast jongeren ook volwassenen deelgenomen aan het onderzoek. De resultaten van de onderzoeken bieden aanknopingspunten voor het ontwikkelen van gedragsveranderingsinterventies en campagnes.

In 2021 heeft TeamAlert onderzoek gedaan hoe jongeren zich ten tijde van de coronacrisis gedragen als het gaat om alcohol- en drugsgebruik en hoe deze jongeren bereikt en positief beïnvloed kunnen worden. Uit de focusgroepen bleek dat er door jongeren inderdaad nog steeds onder invloed van alcohol of drugs wordt deelgenomen aan het verkeer. Het gebruik vond veelal plaats in huiselijke sfeer.

Communicatie

TeamAlert zou in 2020 een nieuwe sociale norm-campagne over drugs in het verkeer ontwikkelen. Vanwege de beperkingen rond het coronavirus is besloten af te zien van deze campagne. Als vervanging heeft TeamAlert in overleg met het ministerie van IenW een toolbox ontwikkeld die inspeelt op het thuisgebruik van jongeren. Daarnaast heeft TeamAlert zich ingezet op de doorontwikkeling van een sociale norm rond het deelnemen aan het verkeer onder invloed van drugs en heeft TeamAlert een startdocument opgesteld voor een toekomstig drugsconvenant. In 2020 is 1.611.748 keer een jongere bereikt op het thema rijden onder invloed van drugs met 53 publicaties. Via de online campagne Beloon je Bob richtte TeamAlert zich op alcohol in het verkeer. In totaal is 4906 keer een jongere bereikt binnen het thema alcohol in het verkeer, met 11 publicaties.

In 2021 is in overleg met I&W besloten om de campagne tegen drugsgebruik in het verkeer te richten op middelengebruik thuis. De campagne met de naam "Rij Drugsvrij" stimuleert jongeren (819.463 bereikt) voorafgaand aan een avond thuisgebruik of een (huis)feestje de juiste keuze voor vervoer te maken. Om de problemen aangaande lachgasgebruik in het verkeer onder jongeren aan te pakken, heeft TeamAlert de vervolgcampagne "Rij ballonvrij" (686.087 jongeren bereikt) gelanceerd.

CONCLUSIE

Bevindingen doeltreffendheid en doelmatigheid activiteiten subsidieregeling

Binnen dit thema worden projecten uitgevoerd die gericht zijn op het beperken van risicogedrag van jongeren in het verkeer, zoals de subsidieregeling ook beoogd. Met de uitgevoerde campagnes, zoals Rij Drugsvrij en Rij Ballonvrij, is een groot aantal jongeren bereikt, waarbij jongeren bewust zijn gemaakt van de gevaren van het rijden onder invloed en is een sociale norm gesteld. Het is echter niet mogelijk om uitspraken te doen over de mate waarin jongeren ook daadwerkelijk veiliger gedrag zij gaan vertonen. De interventies binnen het thema worden door de jongeren positief beoordeeld en tijdens de coronacrisis is er snel ingespeeld op de verschuiving naar middelengebruik thuis.

4.5.6 Snelheid in het verkeer

TeamAlert wil door middel van haar interventies jongeren bewust maken van de gevaren van te snel rijden en de sociale norm zetten dat het normaal is om je aan de limiet te houden. TeamAlert zet daarvoor preventieve interventies in bij jongeren die per ongeluk te hard rijden door bijvoorbeeld meerijden of onwetendheid. Daarnaast gaat TeamAlert het gesprek aan met jongeren die bewust te hard rijden om ze te motiveren hun gedrag te veranderen. TeamAlert onderzoekt daarbij waar en op welke manier jongeren gemotiveerd kunnen worden zich aan de snelheidslimiet te houden.

Onder het thema snelheid in het verkeer had TeamAlert in 2020 en 2021 twee interventies, waarvan de uitvoering buiten de subsidie lag. Door de coronacrisis zijn er extra uren besteed aan het aanpassen van de interventies naar de RIVM-richtlijnen aangaande het bewaken van de anderhalve meter afstand. Wederom geldt dat de user experience onderzoeken in 2020 geen doorgang konden vinden. In 2021 heeft er een onderzoek plaats gevonden om te achterhalen waar projecten gericht op snelheid het beste ingezet kunnen worden.

Binnen dit thema zijn in 2020 en 2021 geen campagnes opgezet.

Bevindingen doeltreffendheid en doelmatigheid activiteiten subsidieregeling

Binnen dit thema worden projecten uitgevoerd die gericht zijn op het beperken van risicogedrag van jongeren in het verkeer, zoals de subsidieregeling ook beoogd. Vanuit de subsidie gaat er echter maar een relatief klein budget naar het thema snelheid in het verkeer. Uit het door TeamAlert zelf uitgevoerde onderzoek naar het thema komt naar voren dat, ondanks de urgentie, het thema snelheid in het verkeer minder aandacht krijgt. Dit thema wordt vaak overschaduwd door thema's als rijden onder invloed en afleiding. Ook is het moeilijk om jongeren die hard rijden te bereiken. Een bredere thema-overstijgende aanpak wordt aanbevolen om snelheid in het verkeer onder de aandacht te brengen van de doelgroep en opdrachtgevers. Hiermee kan de doeltreffendheid en doelmatigheid van dit onder de subsidie uitgevoerde programma vergroot worden.

4.5.7 Kennisdeling

Over de jaren heen heeft TeamAlert veel kennis over de doelgroep jongeren en hun risicogedrag verzameld. TeamAlert is in 2020 gestart om kennisdeling een integraal onderdeel te maken van de werkpatronen en inhoud van het werk. Hierbij worden medewerkers gestimuleerd om kennis actief te delen. Ook is de kennis verder toegankelijk gemaakt door vernieuwing en verbetering (qua gebruiksgemak) van het online kenniscentrum, waarop alle

CROW TA

onderzoeken en factsheets van TeamAlert te vinden zijn en een maandelijkse nieuwsbrief. Sinds het vernieuwde kenniscentrum online is gegaan zijn er 1.261 unieke bezoekers geweest, zonder dat er actief geadverteerd is met de nieuwe website.

Ook is TeamAlert gestart met kennisdagen, waarbij stakeholders en relaties vanuit decentrale overheden, het bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties worden bijgepraat over de laatste inzichten vanuit interventies en onderzoeken, en adviesgesprekken. TeamAlert laat daarbij de interventies en kennis extern toetsen door SWOV en CROW om de kwaliteit vast te stellen en te borgen. Tot slot, voert TeamAlert een aantal thema-overstijgende onderzoeken uit om breed inzicht in risicogedrag te krijgen.

Door het coronavirus hebben de kennisdagen niet fysiek op het kantoor van TeamAlert plaats kunnen vinden, maar heeft TeamAlert in 2020 één en in 2021 twee online-sessies georganiseerd. In 2020 konden ook de geplande doelgroepenanalyse en het onderzoek kansrijke lifeskills voor verkeersgedrag door de coronamaatregelen geen doorgang vinden. Er is in overleg met lenW gekozen voor het ontwikkelen van mogelijkheden om verkeerseducatie te geven wanneer de samenleving in lockdown verkeerde.

Bevindingen doeltreffendheid en doelmatigheid activiteiten subsidieregeling

Het effectief delen van kennis over gedragsbeïnvloeding wordt binnen dit thema opgepakt. Afnemers van de kennis (overheden, maatschappelijke organisaties en bedrijven) geven aan veel gebruik te maken van de kennisdatabank met onderzoeken en factsheets. Dit ondanks dat er niet actief is ingezet op de bekendheid van de kennisdatabank, maar de subsidie vooral aangewend is om de kennisbank op te bouwen. Daarnaast bezoeken ze graag de kennissessies om nieuwe inzichten op te doen en tegelijkertijd ook om kennis te delen met andere (beleids-)medewerkers. Respondenten geven daarbij aan dat TeamAlert ook buiten de formele sessie goed benaderbaar is met kennisvragen en in staat is om beleidsmakers een spiegel voor te houden. Respondenten prijzen vooral de ontwikkeling die TeamAlert heeft doorgemaakt van een meer uitvoerende organisatie naar een autoriteit als het gaat om een gedragsaanpak bij jongeren. De doeltreffendheid van dit programma zou verbeterd kunnen worden door de kennis nog overzichtelijker te presenteren en de aanwezige kennis actiever onder de aandacht te brengen.

4.5.8 Uitvoering medewerkers

Voor het uitvoeren van de interventies van TeamAlert zijn jongeren zelf het meest geschikt. Hierbij wordt uitgegaan van het principe van peer-educatie. Peers worden ingezet om hun leeftijdsgenoten te beïnvloeden. Om een hoge kwaliteit van uitvoeringen te kunnen garanderen, zet TeamAlert de subsidie van lenW in voor de werving, uitrusting en training van haar uitvoeringsmedewerkers. Vanwege het hoge verloop door de coronacrisis, is er veel aandacht geschonken aan de betrokkenheid tussen kantoor en de pool van uitvoeringsmedewerkers. Door middel van (online) activiteiten en extra aandacht op het inwerken werd dit gewaarborgd.

Bevindingen doeltreffendheid en doelmatigheid activiteiten subsidieregeling

Het is lastig om een directe relatie te leggen tussen de werving, uitrusting en training van de uitvoeringsmedewerkers en de mogelijkheden om risicovol gedrag in het verkeer door jongeren te beperken. In de gesprekken prijzen de opdrachtgevers echter de kwaliteiten van

CONCLUSIES

de medewerkers bij de uitvoering van de interventies. Uit de user experience onderzoeken krijgen de uitvoeringsmedewerkers van de deelnemende jongeren uit zeven projecten bovendien een gemiddeld cijfer van 8,4. Het belang van werving wordt bovendien duidelijk uit de benoemde capaciteitsproblemen bij TeamAlert door de opdrachtgevers. In 2021 zijn relatief veel uitvoeringsmedewerkers gestopt met het werken voor TeamAlert (zie ook tabel 4.3) doordat er weinig uitvoeringen plaatsvonden van interventies door de coronacrisis. Respondenten geven aan dat de doeltreffendheid van TeamAlert verhoogd zou kunnen worden als capaciteitsproblemen worden opgelost.

4.6 Conclusies en aanbevelingen

Conclusies

TeamAlert heeft voldaan aan de subsidie voorschriften, door verkeerveiligheid projecten en producten uit te voeren die gericht zijn op (1) een verandering in houding en (2) het effectief delen van kennis over gedragsbeïnvloeding (zie ook 3.3). Hiermee is TeamAlert, in relatie tot de subsidieregeling, doeltreffend te noemen. Om de doeltreffendheid en doelmatigheid nader te duiden, is ook gekeken naar de doeltreffendheid en doelmatigheid van de onder de subsidie uitgevoerde activiteiten.

Corona heeft een grote impact gehad op de uitvoering van de in het kader van de subsidieregeling opgestelde activiteitenplannen door TeamAlert. TeamAlert heeft snel weten te schakelen door de activiteiten aan te passen aan de situatie of door, in samenspraak met lenW, activiteiten door te schuiven en aanvullende werkzaamheden uit te voeren. Daarnaast heeft TeamAlert geïnvesteerd in het ontwerpen van verschillende soorten interventies die niet afhankelijk zijn van fysieke aanwezigheid van zowel deelnemers, als medewerkers van TeamAlert.

Ondanks de coronapandemie heeft TeamAlert de (bijgestelde) activiteiten die vanuit de subsidieregeling worden uitgevoerd grotendeels gerealiseerd. Daarbij dient wel opgetekend te worden dat de outputs in het activiteitenplan erg breed zijn geformuleerd, waardoor het ontbreekt aan duidelijke indicatoren op basis waarvan verantwoording van de inspanningen en resultaten plaats zou moeten vinden. Zo worden er factsheets en kennisdagen beloofd in het activiteitenplan van 2020, maar wordt niet aangegeven hoeveel dit er zullen zijn en op welke onderwerpen deze betrekking zullen hebben. Hierbij geldt dat in het activiteitenplan van het jaar 2021, ten opzichte van het jaar 2020, de producten niet afzonderlijk benoemd zijn, maar enigszins verscholen in de lopende tekst zijn opgenomen. In het activiteitenplan wordt ook niet duidelijk gemaakt hoe de activiteiten bijdragen aan de subsidiedoelstellingen (de outcome), terwijl dit in het activiteitenplan van bijvoorbeeld VVN wel expliciet wordt vermeld.

De voor de interventies uitgevoerde effectmetingen laten vooral een verandering zien in de kennis en bewustwording van jongeren ten aanzien van veiligheidsrisico's en in mindere mate een effect op hun houding (risicoperceptie en sociale norm) en in het verlengde daarvan het tonen van verkeersveiliger gedrag. Het is echter aannemelijk dat campagnes hebben bijgedragen aan de kennis en bewustwording onder jongeren.

CONCLUSIE

Het is lastig om de bijdrage van TeamAlert op elk thema dat zij afdekken vast te stellen wanneer er alleen naar de evaluatieperiode gekeken wordt. Zo is er bijvoorbeeld binnen de vorige subsidieregeling veel geïnvesteerd in het thema afleiding, waardoor er een grote slag is gemaakt op kennis, interventies en campagnes op dit gebied. Het thema drugs in het verkeer heeft juist aan het begin van de huidige subsidieregeling veel aandacht gekregen. Tot slot, is het belangrijk om te benoemen dat juist de daadwerkelijke uitvoering van de interventies die vanuit de subsidie ontwikkeld zijn, grotendeels buiten de subsidie vallen.

Binnen de onderzoeksperiode heeft TeamAlert belangrijke stappen gezet in de professionalisering van de uitvoering van de tweede subsidiedoelstelling: kennisdeling. Door opdrachtgevers en partners wordt deze ontwikkeling onderschreven en geprezen. Zij verwijzen daarbij ook naar de rol van TeamAlert als trendwatcher. TeamAlert is in staat om constant op de hoogte te blijven van wat speelt onder jongeren en vroegtijdig veiligheidsrisico's te constateren. De subsidie (en specifiek de actualiteitenpost hierin) maakt het voor TeamAlert mogelijk om deze rol op zich te nemen om trends op te sporen en onderzoeken uit te zetten om hier meer over te weten te komen. Dit kan ook betekenen dat uit de onderzoeken blijkt dat bepaalde gedragingen geen onderdeel zijn van een bredere trend.

Inherent aan de huidige werkwijze van TeamAlert zit dus ook een belangrijke component van trial-and-error. Zo liet het verkennend onderzoek naar altercasting zien dat dit potentieel kansrijke gedragsmechanisme uit de literatuur, in de praktijk minder succesvol bleek te zijn. Ook laat de toolkit beginnend bestuurder zien dat er niet vanzelfsprekend behoefte is aan een project of interventie. Voor TeamAlert is het belangrijk om een dekkend portfolio te hebben, maar vanuit het perspectief van doelmatigheid is het ook belangrijk om te weten wanneer tijdig ergens de stekker uit te trekken.

Aanbevelingen

Op basis van onze conclusies geven we de volgende aanbevelingen aan TeamAlert mee:

1. Formuleren de output per thema en verwachte bijdrage aan subsidiedoelstellingen scherper

De activiteitenplannen verschillen qua vorm en outputs in het activiteitenplan zijn erg breed geformuleerd, waardoor het ontbreekt aan duidelijke indicatoren op basis waarvan verantwoording van de inspanningen en resultaten plaats zou moeten vinden. Het is de aanbeveling om duidelijkere afspraken te maken over de manier van rapporteren over de te leveren output en daarbij ook expliciet duidelijk te maken hoe de output bijdraagt aan de subsidiedoelstellingen.

2. Ga effectmetingen uitvoeren ten aanzien van de campagnes

Tot op heden is er bij de gevoerde campagnes van TeamAlert alleen gekeken naar het bereik onder jongeren. Onbekend is in welke mate de campagnes ook bijgedragen hebben aan een verandering in kennis en houding ten aanzien van verkeersveiligheid onder jongeren. Om de doeltreffendheid en doelmatigheid van de inzet van campagnes te verbeteren zou het goed zijn om ook effectmetingen uit te voeren rond de campagnes. TeamAlert heeft hier reeds een eerste stap ingezet.

CONCLUSIE

3. Zorg voor heldere criteria en afstemming met ministerie over doorontwikkeling van projecten die beperkt afgenomen worden of effect sorteren

TeamAlert streeft naar een dekkend portfolio per thema. Voor elke gedraging en doelgroep wordt hierbij gezocht naar een geschikte interventie. Het streven naar een dekkend portfolio is belangrijk in het realiseren van het doel om het aantal verkeersslachtoffers onder alle jongeren terug te dringen. Tegelijkertijd is het vanuit het perspectief van doelmatigheid van de activiteit belangrijk om scherp te hebben waar de meeste winst te behalen valt. Het is dan ook aan te bevelen om heldere afspraken te maken met het ministerie over doorontwikkeling van projecten die beperkt afgenomen worden of effect sorteren.

5 Veilig Verkeer Nederland

5.1 Inleiding

Veilig Verkeer Nederland (verder ook: VVN) is een landelijke vereniging met een landelijk bestuur, districten op provinciaal niveau en afdelingen op gemeentelijk niveau. De Verenigingsraad is het hoogste orgaan van de vereniging en bestaat uit de afgevaardigden uit de 12 districten, aangevuld met 6 expertleden. De missie van VVN luidt: iedereen veilig over straat. In de periode 2020-2021 heeft VVN binnen de subsidie jaarlijks vier programma's uitgevoerd. In dit hoofdstuk beschouwen we de door VVN ondernomen activiteiten binnen deze programma's en doeltreffendheid en doelmatigheid van de afzonderlijke programma's. Tot slot, geven we nog enkele algemenere conclusies over de doeltreffendheid en doelmatigheid van de subsidieactiviteiten van VVN en enkele aanbevelingen om deze te versterken.

5.2 Beleidstheorie

5.2.1 Subsidiedoelstellingen

Volgens art. 2 eerste lid onder c van de Subsidieregeling SWOV, TeamAlert en Veilig Verkeer Nederland 2019 kan de minister een subsidie verstrekken aan VVN voor *“het beperken van risicovol gedrag in het verkeer van doelgroepen door het realiseren van verandering in kennis en houding ten aanzien van verkeersveiligheid, het effectief delen van kennis over gedragsbeïnvloeding om risico's op het gebied van verkeersveiligheid te verkleinen en beleidsbeïnvloeding op lokaal en regionaal niveau.”*

5.2.2 Beleidstheorie

De missie van VVN is *‘Iedereen veilig over straat’*. De activiteiten van VVN zijn gericht op formele en informele verkeerseducatie en het aanmoedigen en toerusten van mensen om in actie te komen voor verkeersveiligheid. Dit doen zij op basis van de volgende drie lijnen:

1. Gedragsbeïnvloeding en het verbeteren van de kennis en kunde van verkeersdeelnemers;
2. Beleidsbeïnvloeding door het informeren en adviseren van overheden;
3. Kennisontwikkeling en -deling met samenwerkende partners, organisaties en overheden.

De activiteiten hebben als beoogd resultaat dat er meer aandacht is voor het eigen veiligheidsbewustzijn en juist handelen in het verkeer, het inzicht bieden in subjectieve verkeersveiligheid, zorgen dat verkeersveiligheid op de agenda's komt bij overheden en het benoemen van de verantwoordelijkheden die overheden hebben op dit gebied. Doordat het bewustzijn vergroot wordt en het beleid wordt aangepast, is het doel dat er anders (veiliger) gehandeld wordt in het verkeer. Hierdoor neemt het aantal slachtoffers van ongelukken af en kan iedereen veilig over straat.

De activiteiten die met de subsidie worden ondersteund zijn opgedeeld in vier programma's. De activiteiten binnen deze programma's zijn hoofdzakelijk gericht op beleidsontwikkeling, uitzetten van campagnes, ontwikkeling van materialen, coördinatie, ondersteuning en

CONCLUSIE

onderzoek op landelijk niveau. De uitvoering van verschillende activiteiten binnen de programma's, zoals de cursussen voor senioren en de uitvoering van de verkeersexamens, vallen niet onder de subsidieregeling en worden veelal decentraal opgepakt. Hierdoor is er sprake van een sterke wisselwerking en verbinding in resultaat en impact tussen de onder de subsidie vallende activiteiten en activiteiten die niet onder de subsidie vallen.

VVN kent de volgende programma's die vallen onder de subsidieregeling:

3. **Kinderen en ouders:** Hieronder vallen de activiteiten die gericht zijn op de kwetsbare doelgroep kinderen en worden (verkeers)ouders op hun rol in verkeerseducatie gewezen. Ook vallen de verkeersactiviteiten in en rond de school en veilige schoolomgeving onder dit programma. Activiteiten die onder de subsidie vallen zijn onder meer promotiecampagnes, uitvoering verlichtingsactie, werving verkeersouders, voorlichting training en ondersteuning van scholen, ouders en kinderen rondom het verkeersexamen, en het gebruik van een digitaal platform om de resultaten van de verkeersexamens te verzamelen. De uitvoering van het verkeersexamen valt niet onder de subsidieregeling.
4. **Bewoners en buurt:** Onder dit programma vallen het VVN Actieplein, met actietoolkits, en het VVN Participatiepunt, waarin aan de hand van meldingen data verzameld wordt over subjectieve onveiligheid. De melders worden rechtstreeks aangemoedigd om onder het motto "Meedoen is makkelijk" zélf hun bijdrage te leveren aan de verkeersveiligheid in hun leefomgeving, middels buurtacties. Aanvullend worden niet-melders met een aantal pragmatische actietoolkits geactiveerd. Het uitvoeren van het participatiepunt en de ontwikkeling en verspreiding van de actietoolkits worden landelijk uitgevoerd en vallen onder de onder de subsidieregeling. Er wordt een onderscheid gemaakt in basisacties (onder de subsidie) en maatwerk acties; eventuele fysieke maatregelen worden bijvoorbeeld lokaal gefinancierd, de advisering hierover aan bewoners en gemeenten is wel een basisactie.
5. **Senioren:** Het programma senioren richt zich op het op peil houden van kennis en vaardigheden van ouderen en het bewust maken van deze doelgroep voor de noodzaak hiertoe. De beleidsontwikkeling, campagnes, ontwikkeling en beheer van materialen en de effectiviteitsmetingen worden op landelijk niveau uitgevoerd onder de subsidieregeling. De uitvoering van cursussen vindt decentraal plaats, buiten deze subsidieregeling om.
6. **Kennisontwikkeling en -deling:** Hieronder vallen doelgroep overstijgende activiteiten, gericht op algemene publiekscommunicatie, gebaseerd op onderzoek en actuele ontwikkelingen in de verkeersveiligheid. Hierbij wordt gericht op brede publiekscommunicatie en campagnes gericht op het bereiken en activeren van het Nederlandse publiek ten aanzien van verkeersveiligheid, het peilen van de mening van Nederlanders rondom verkeersveiligheid ten behoeve van beleids- en interventieontwikkelingen, en kennisdeling richting regionale en lokale overheden en scholen, ten behoeve van verkeersveiligheidsbeleid en lokale actieplannen. Hierbij wordt samengewerkt met onder andere het CROW, SWOV, TeamAlert en VeiligheidNL.

Een schematische weergave van deze beleidstheorie is als bijlage 1 aan dit rapport toegevoegd.

5.3 Subsidieproces

Het subsidieproces kent een jaarlijks terugkerende cyclus die start tijdens het voorjaars-overleg. In dit voorjaarsoverleg wordt onder andere besloten wat de kernpunten voor het jaar daarop zullen zijn vanuit het ministerie van IenW en vanuit VVN. Begin mei wordt er vervolgens bottom-up inhoudelijk gestart met het schrijven van de programma's door de programmaleiders. Vanuit het management team (MT) wordt vervolgens eind juni/begin juli bezien of de programma's passen binnen de gestelde kaders en of er mogelijk nog aanpassingen moeten worden gedaan. In de tweede helft van juli wordt het concept voorstel doorgestuurd naar de beleidsambtenaren van het ministerie van IenW (dan nog zonder conceptbegroting) met het verzoek inhoudelijk te reageren. Hierop gaat VVN aan de slag met de opmerkingen en komt tot een aangepast voorstel. Parallel is ook de begroting door VVN opgesteld, die op basis van het aangepaste voorstel ook wordt gefinaliseerd. VVN stuurt dit tweede concept samen met de begroting vervolgens in oktober weer naar IenW. Tegelijkertijd start intern bij VVN het proces om het tweede concept en de begroting in de besluitvorming in de vereniging mee te nemen en met de accountant af te stemmen.

Noemenswaardig is verder dat VVN in de evaluatieperiode een vast format gebruikt voor de uitwerking van de programma's en activiteiten in concrete doelstellingen, beoogde output en de begroting. Het format wordt vervolgens ook gebruikt in de monitoring van de voortgang van de programma's en activiteiten. Hierdoor is de PDCA-cyclus van VVN goed navolgbaar. Dit was een aandachtspunt uit de voorgaande evaluatie, welke VVN goed heeft opgepakt.

5.4 Financieel overzicht

5.4.1 Hoogte van de subsidie

VVN heeft in 2020 een subsidie van zo'n € 3,8 miljoen ontvangen. De subsidie is in 2020 niet in zijn geheel gebruikt. Het verschil komt neer op € 78.505. Hierbij moet worden opgemerkt dat in april 2020 een aangepaste begroting is opgesteld, naar aanleiding van de verwachte impact van de coronapandemie op de realisatie van activiteiten in dat jaar. De vergelijking van de aangepaste begroting en de behaalde realisatie laat een beperktere orderrealisatie zien, van in totaal € 10.691.

In 2021 is de subsidiebeschikking, conform het maximale subsidieplafond uit de regeling, verhoogd met ongeveer € 58.000. Ook in 2021 werd niet het volledig beschikte bedrag uiteindelijk vastgesteld. De belangrijkste reden voor het niet volledig realiseren van de begrotingen in beide jaren was corona, waardoor diverse activiteiten (deels) zijn doorgeschoven naar de opvolgende jaren.

Tabel 5.1 Subsidie IenW ten opzichte van de vaststelling VVN in 2020 en 2021

| | 2020 | 2021 |
|--------------|-------------|-------------|
| Beschikking | € 3.867.749 | € 3.925.766 |
| Vaststelling | € 3.789.244 | € 3.892.392 |
| Vershil | -€ 78.505 | -€ 33.374 |

S A M M E V A T S I N G

5.4.2 Verdeling van de subsidie over de programma's

Onderstaande tabel geeft de financiële verdeling van de middelen over de programma's weer. Het programma kennisdeling & beleidsbeïnvloeding was in 2020 het grootste programma. In 2021 was dit bewoners & buurt. Het thema senioren had in 2021 meer budget dan in 2020. Dit programma wordt ook in de volgende jaren verder uitgebouwd, gezien de toegenomen prioriteit die VVN aan deze doelgroep geeft.

Wanneer gekeken wordt naar de realisatie ten opzichte van de begroting, wordt zichtbaar dat de programma's kennisdeling & beleidsbeïnvloeding, kinderen & ouders en senioren in 2020 een lagere realisatie behaalden dan in 2019 begroot. Dit kwam vooral door een lagere kosten bij derden bij de programma's kennisdeling & beleidsbeïnvloeding en senioren, en een lagere ureninzet in het programma kinderen & ouders. Het programma bewoners & buurt kende een hogere realisatie dan in het genoemde jaar begroot, als gevolg van een hogere ureninzet.

Wanneer de realisatie in 2020 wordt afgezet tegen de aangepaste begroting uit april 2020, blijkt dat juist de programma's bewoners & buurt en het programma senioren een lagere realisatie hebben bereikt. Het verschil zit bij beide programma's vooral in de kosten derden. De programma's kinderen & ouders en kennisdeling & beleidsbeïnvloeding kenden daarentegen juist een iets hogere realisatie dan begroot. Voor het programma kennisdeling & beleidsbeïnvloeding kwam dit door een hoger aantal bestede uren en voor het programma kinderen & ouders voornamelijk door iets hogere kosten voor derden.

In 2021 is het verschil tussen de begroting en de daadwerkelijke realisatie groter dan in 2020. De meer gedetailleerde vergelijking binnen de programma's laat zien dat de programma's kinderen & ouders, bewoners & buurt en kennisdeling & beleidsbeïnvloeding een iets lagere realisatie kenden dan begroot. Dit verschil zat hem zowel in een lagere ureninzet (kinderen & ouders, kennisdeling & beleidsbeïnvloeding), als lagere kosten derden (kinderen & ouders), als ook in inkomsten van decentrale overheden (bewoners & buurt). Het programma senioren kende een iets hogere realisatie dan begroot, voornamelijk als gevolg van een hogere capaciteitsinzet.

Tabel 5.2 Inzicht in begroting en realisatie per programma, per jaar, in miljoenen euro's (afgerond)

| | 2020 begroot ²⁴ | 2020 begroot ²⁵ | 2020 realisatie | 2021 begroot | 2021 realisatie |
|------------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|--------------------|-----------------|--------------------|
| Kennisdeling & beleidsbeïnvloeding | € 1.615.421 | € 1.536.759 | € 1.538.525 | € 1.142.297 | € 1.130.051 |
| Kinderen & ouders | € 1.093.960 | € 1.090.587 | € 1.092.455 | € 1.110.918 | € 1.085.149 |
| Bewoners & buurt | € 795.290 | € 809.445 | € 806.747 | € 1.152.363 | € 1.151.099 |
| Senioren | € 363.078 | € 363.144 | € 351.517 | € 520.187 | € 526.093 |
| Totaal | € 3.867.749 | € 3.799.935 | € 3.789.244 | € 3.925.766 | € 3.892.392 |

²⁴ Originële begroting als vastgesteld en ingediend in 2019.

²⁵ Aangepaste begroting als vastgesteld en ingediend in 2020.

5.4.3 Bemensing en tarieven

In 2020 hebben de medewerkers van VVN in totaal 27.416 uur gewerkt aan de vier programma's. Hierbij werd een gemiddeld uurtarief gehanteerd van € 94,11. In 2021 is de capaciteitsinzet over de vier programma's gestegen tot 27.612 uren, tegenover een gemiddeld uurtarief van € 95,11.

Tabel 5.3 Gerealiseerde capaciteitsinzet per programma per jaar in uren

| | 2020 | 2021 | Totaal |
|------------------------------------|---------------|---------------|--------|
| Kennisdeling & beleidsbeïnvloeding | 10.379 | 7.020 | 17.399 |
| Kinderen & ouders | 7.605 | 7.890 | 15.495 |
| Bewoners & buurt | 6.898 | 8.860 | 15.758 |
| Senioren | 2.535 | 3.842 | 6.377 |
| Totaal | 27.416 | 27.612 | - |

5.5 Doeltreffendheid en doelmatigheid activiteiten subsidieregeling

5.5.1 Inleiding

De doeltreffendheid van de vanuit de subsidie uitgevoerde activiteiten is beoordeeld aan de hand van de activiteitenplannen- en verslagen waarbij we hebben gekeken 1. of de activiteiten zijn uitgevoerd, 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. Daarbij kijken we naar de relatie tussen de totale productie (output) en de ingezette middelen en kijken we op kwalitatieve wijze of er alternatieve methoden zijn om deze doelen te behalen.

5.5.2 Kinderen & ouders

Kinderen zijn een kwetsbare doelgroep in het verkeer, omdat zij nog moeten leren hoe het verkeer zich gedraagt, en hoe zij zich in het verkeer moeten gedragen. VVN richt zich dan ook met dit programma specifiek op de doelgroep kinderen. Hierbij worden ook de ouders aangesproken en betrokken, omdat zij een belangrijke rol kunnen spelen in de verkeers-educatie van hun kind(eren). Onder het programma kinderen & ouders vallen verschillende activiteiten die gericht zijn op het vergroten van de verkeersveiligheid van kinderen. Zowel gericht op de bewustwording, de kennis en het gedrag van de kinderen en hun ouders, als op de veiligheid van hun schoolomgeving. Het stimuleren en oefenen, als voorbereiding op deelname in het verkeer, is hier een belangrijk onderdeel van.

Kennisopbouw verkeersexamen

Een van de activiteiten is dat VVN zich inzet voor het verzamelen, onderzoeken en publiceren van data die voortkomt uit het verkeersexamen. VVN maakt gebruik van digitale platformen om de resultaten van het theoretisch en praktisch verkeersexamen op te slaan. Door promotiecampagnes, voorlichting, training en ondersteuning worden scholen gestimuleerd om daadwerkelijk en op grotere schaal van deze platformen gebruik te maken. De data en inzichten die hiermee worden verkregen, worden doorvertaald naar een rapportage en infographic, welke rechtstreeks worden gedeeld met gemeenten, provincies en met

CONCLUSIE

belanghebbenden via de website, nieuwsbrieven en andere mediakanalen. Het doel van het verspreiden van data is het inzicht krijgen in bewustzijn, kennis, houding en vaardigheden van kinderen teneinde de onafhankelijke doorlopende leerlijn, die ten grondslag ligt aan verkeers-educatie-methoden, te verbeteren. Deze verbetering van leermethoden zorgt ervoor dat er beter lesgegeven kan worden en dat de houding van kinderen in het verkeer ten goede verandert, waardoor het aantal verkeersongevallen met kinderen uiteindelijk daalt. Tegelijkertijd wordt met de inzet van dit programma ook rechtstreeks ingezet bij kinderen en ouders. Door deze inzet wordt bijgedragen aan meer praktische verkeerslessen voor kinderen en een groter bewustzijn rondom verkeersveiligheid bij kinderen en hun ouders. In de evaluatieperiode is alleen de doelstelling om 90% van alle groep 7-leerlingen te bereiken met het theoretisch en praktisch verkeersexamen niet behaald, als gevolg van schoolsluitingen en andere coronamaatregelen.

Stimuleren oefenen verkeersexamen

Voor het stimuleren van kinderen om het verkeersexamen te oefenen is door VVN een oefenprogramma met verschillende tools en apps ontwikkeld voor het theoretische en praktische deel. Voorbeelden zijn de Examen-app, oefenexamens, website 'test je verkeerskennis', en online fietschecks. VVN richt zich bij het promoten van het oefenmateriaal zowel op de kinderen, als hun ouders, de verkeersouders en de scholen, om de aandacht voor het oefenen van het verkeersexamen te vergroten. Ook liet VVN in 2021 een onderzoek uitvoeren naar het gebruik van het oefenmateriaal onder leerkrachten, ouders en kinderen. Vanuit diverse statistieken is het gebruik van de oefenmaterialen in beeld gebracht.

Jaarlijks zijn er ongeveer 170.000 leerlingen die het verkeersexamen doen. Het oefenexamen is in 2021 bijvoorbeeld 332.000 keer gemaakt, de website 'test je verkeerskennis' is 279.000 keer bezocht, de verkeersquiz is 135.000 keer gemaakt en de Examen-app is 38.000 keer gestart. De algemene bekendheid en waardering voor de materialen is goed, en de leerlingen gaven aan dat zij het vonden helpen bij een goede voorbereiding voor het examen. De oefenmaterialen blijken zowel op school als thuis te worden gebruikt. In 2020 was het bereik van de oefenmaterialen lager, wat VVN volgens komt door schoolsluitingen, waardoor het verkeersexamen ook in tijd verplaatst is van het voorjaar naar de zomer. Vanuit de gevoerde gesprekken komt als aandachtspunt het belang van de lokale context nog naar voren, waarbij bijvoorbeeld het verschil tussen stedelijke en landelijke gebieden worden genoemd.

Ouderparticipatie

VVN zet zich in op het activeren van ouders om vaker met hun kind in het verkeer te gaan oefenen. Dit gebeurde vooral door communicatie, het verstrekken van materialen en het doen van onderzoek. In het kader van communicatie heeft VVN in zowel 2020 als 2021 breed ingezet op het verspreiden van onder meer materialen, campagnes, flyers, advertenties, en factsheets. Hierbij zocht VVN actief naar kanalen om de doelgroep ouders te bereiken, door bijvoorbeeld gebruik te maken van specifieke sociale media, tijdschriften gericht op ouderschap, en oudernieuwsbrieven. Enkele campagnes, zoals "Goed voorbereid naar de brugklas", "Meedoen is makkelijk – op de fiets naar school maakt de buurt blijer", en het betrekken van kindcentra en peuterspeelzalen bij het thema verkeer, zijn tevens specifiek gericht op ouders uitgevoerd. Ten aanzien van de materialen, zette VVN onder meer in op het ontwikkelen en/of verspreiden van het boek "Sproet en de Straathaien", een groeimeter van Paw Patrol, VVN Oversteekspel, en de app Uit de dode hoek. VVN voerde ook jaarlijks evaluaties uit naar de verstrekte en ontwikkelde materialen, gericht op verbetering en

CONCLUSIE

doorontwikkeling. Tot slot voerde VVN diverse onderzoeken uit. Zo voerde VVN onderzoeken uit naar de behoeften van ouders met kinderen in de leeftijd van 0 tot 3 jaar (2020) en die van ouders met een bi-culturele achtergrond (2021). Er bleek geen behoefte aan nieuwe materialen, maar wel aan een verbeterde vindbaarheid en bekendheid met bestaande materialen onder de beide doelgroepen. Hierop heeft VVN gericht ingezet om het bereik en de vindbaarheid voor deze doelgroepen te vergoten. Ook werd een onderzoek uitgevoerd naar helmgebruik (2021), gericht op aanbevelingen voor productaanbod en communicatie. In 2022 is VVN met de aanbevelingen aan de slag.

Verkeersouders

De landelijke tak van VVN zet zich vanuit de subsidie in op de werving en ondersteuning van verkeersouders. Een VVN verkeersouder helpt leerkrachten op de basisschool met praktische verkeerslessen en verkeersveiligheid in de schoolomgeving. In de evaluatieperiode heeft VVN zich in overeenstemming met de geplande activiteiten ingezet. Zo zijn er wervingscampagnes georganiseerd om nieuwe verkeersouders aan te trekken. Ook verzorgt VVN de ontwikkeling en het bijhouden van de ondersteunende content voor verkeersouders. Hiervoor worden onder meer de website, introductie- en themabijeenkomsten, e-learning praktisch verkeers-examen ingezet. Verder maken de verkeersouders gebruik van materialen en activiteiten die beschikbaar zijn binnen en buiten VVN, zoals actie fietsverlichting, ondersteuning verkeers-examen (praktisch en theoretisch), stimuleren lopen en fietsen naar school, dode hoek en veilig oversteken. Het communicatiebereik richting de doelgroep (potentiële) verkeersouders is in overeenstemming met de verwachting verlopen. Wel bleek dat ouders graag op één plek de informatie zouden willen terugzien, waarop de content van de website verkeersouders.nl is overgezet naar de algemene website van VVN. Uit gesprekken met afnemers, bleek verder dat de mate waarop verkeersouders worden ingezet landelijk kunnen verschillen en dat ook de lokale behoefte verschilt. Meegegeven werd om hier aandacht voor te hebben en houden vanuit de landelijke organisatie van VVN.

Veilige schoolomgeving

Tot slot heeft VVN in 2021 de toolkit Veilige schoolomgeving ontwikkeld. Dit is een traject om scholen en ouders te ondersteunen en faciliteren om de verkeersveiligheid in de buurt van de basisschool een impuls te geven. In totaal hebben er in 2021 48 scholen meegedaan aan het traject, waarmee 14.000 ouders zijn bereikt. Dit is ongeveer de helft minder dan op voorhand verwacht. Een belangrijke oorzaak hiervan is de coronapandemie en de gevolgen hiervan op scholen, waardoor zij andere prioriteiten hadden. De effectmetingen hebben dan ook nog niet plaats kunnen vinden.

Fietsverlichting

Een andere activiteit onder het programma is het ter beschikking stellen van actiepakketten fietsverlichting, waarbij een fietsverlichtingscontrole plaatsvindt. Deze interventie richt zich op een bredere doelgroep dan alleen kinderen en hun ouders, maar is gericht op alle fietsers. Actiegroepen kunnen de actie bij VVN aanvragen, waarop zij de actiepakketten (op=op) verstrekken. Hierbij borgt VVN in de verdeling van de actiepakketten wel een landelijke dekking en spreiding van de middelen. De acties hebben voornamelijk plaatsgevonden op basisscholen, middelbare scholen, in de buurt en bij sportverenigingen. Het directe bereik was in 2020 31.000 fietsers, en in 2021 50.000 fietsers, waarbij 56% van de fietsen in 2021 in orde bleek. Er is ook gewerkt aan een app om acties beter te kunnen ondersteunen, door op eenvoudige wijze inzicht te krijgen in de staat van de fietsverlichting bij een specifieke actie.

CONCLUSIE

Deze app is in oktober 2022 beschikbaar gekomen. Daarnaast zet VVN ook in op social media campagnes om het belang van goede en werkende fietsverlichting onder de aandacht te brengen. Hiermee wordt een nog bredere doelgroep bereikt, van circa 700.000-800.000 mensen per jaar. Tot slot heeft VVN in 2021 het actiepakket doorgelicht. Hieruit bleek dat afnemers over het algemeen erg tevreden zijn over actie, en aangeven in de toekomst nog eens een fietsverlichtingsactie te willen houden.

Bevindingen doeltreffendheid en doelmatigheid activiteiten subsidieregeling

Binnen dit programma worden projecten uitgevoerd gericht op het gebied van verkeersveiligheid om uiteindelijk risicovolgedrag in het verkeer te beperken. Ook worden er activiteiten uitgevoerd om kennis te delen. Met de uitgevoerde activiteiten is een groot aantal kinderen en hun ouders bereikt, waarbij het aannemelijk is dat deze activiteiten hebben bijgedragen aan de bewustwording van de positie van kinderen in het verkeer en de kennisvergroting rondom verkeerseducatie. Vanwege corona was het bereik binnen sommige activiteiten beperkter dan verwacht. Desalniettemin heeft VVN haar activiteiten voortgezet en ook gezocht naar mogelijkheden om de doelgroep toch te blijven bereiken, bijvoorbeeld met online campagnes. Ook uit de door VVN uitgevoerde effectmetingen blijkt bijvoorbeeld dat de oefenmaterialen en beschikbare ondersteuningsmaterialen voor ouders erg worden gewaardeerd. Door de communicatie naar specifieke doelgroepen te vergroten (ouders van kinderen onder de 4 jaar, en bi-culturele ouders) kan de doeltreffendheid nog verder vergroot worden.

5.5.3 Buurt & bewoners

De doelstelling voor het programma buurtbewoners is gericht op het activeren van burgers om zelf aan de slag te gaan met het verbeteren van de verkeersveiligheid in de eigen leefomgeving. Hierbij zet VVN in op bewustwording van de eigen invloed op de lokale verkeersveiligheid en op het creëren van een sociale gemeenschappelijke norm. Door de groei van bewustwording hoopt VVN dat de verkeersveiligheid in buurten uiteindelijk verbeterd, doordat burgers zich hiervoor gaan inzetten. Binnen het programma zet VVN zich in op twee hoofdactiviteiten, zijnde: het participatiepunt en burgeractivatie. Een aanvullende doelstelling voor specifiek het participatiepunt is om het beleid bij regionale en lokale overheden dusdanig te beïnvloeden dat er meer aandacht komt voor verkeersveiligheid in de leefomgeving en het stimuleren van de samenwerking tussen overheden en bezorgde burgers.

Participatiepunt

Het participatiepunt is een platform waar VVN meldingen verzamelt van burgers die zich zorgen maken over een onveilige verkeerssituatie, meestal in de eigen leefomgeving. Het geeft de wegbeheerders inzicht in de beleving van verkeersonveiligheid en is het startpunt voor buurtacties voor veilig verkeer. VVN zet vanuit deze interventie in op het beheer en onderhoud van het meldpunt, het ondersteunen van buurtacties en het delen van kennisdeling intern en extern. Uiteindelijk hebben de meldingen geleid tot 1.102 buurtacties in 2020 en 1.240 in 2021, waarbij een veelvoud aan vrijwilligers en burgers direct en indirect bereikt en geactiveerd zijn. VVN ondersteunt de initiatief nemende buurtbewoner met materialen en ideeën, vervolgens is het aan de buurtbewoner(s) om de actie breed in de buurt uit te zetten. In veel gevallen gaat het om een buurtactie die plaatsvindt rondom het bespreekbaar maken van verkeersonveiligheid, bewustwording en gedragsverandering in de buurt, bijvoorbeeld

CONCLUSIE

door het plakken van stickers of het inzetten van spuitmallen. In enkele gevallen is er ook een fysieke component, waarbij bijvoorbeeld de gemeente betrokken moet worden. In deze gevallen wordt de actie overgedragen naar de lokale VVN-tak en valt de verdere ondersteuning buiten de subsidie. Vanuit de gevoerde gesprekken blijkt dat de communicatie en overdracht en de scherpte hierin soms nog wel aandacht behoeft, vooral vanuit VVN naar andere betrokken organisaties. VVN zet de data die zij verkrijgt in om kennis en bewustwording te stimuleren, zowel intern als extern. Zo informeert VVN 90% van de gemeenten over meldingen en buurtacties in het werkgebied.

In 2021 heeft VVN een uitgebreide effectmeting op het participatiepunt uitgevoerd. Hieruit bleek dat de doelstellingen van de buurtacties volgens de melders in beperkte mate grotendeels (27%) en enigszins (35%) bereikt zijn. Tevens ziet 48% van de melders die een buurtactie hebben afgerond geen verbetering in het gedrag van weggebruikers, tegenover 20% die dit wel ziet. Het subjectieve veiligheidsgevoel is wel toegenomen, hetzelfde geldt voor de samenwerking binnen het uitvoeren van de buurtacties tussen buurtbewoners. VVN is in 2022 reeds aan de slag gegaan met het doelmatiger inrichten van het participatiepunt, waarbij meer geautomatiseerd wordt. Bijvoorbeeld door de routing van meldingen die binnenkomen te verbeteren, zodat burgers die van plan zijn zelf actie te ondernemen, eerder zichtbaar worden.

Burgeractivatie

Vanaf 2021 is ook de activiteit burgeractivatie in het activiteitenplan opgenomen. Met burgeractivatie wil VVN burgers stimuleren met verkeersveiligheid bezig te gaan, door onder meer op verschillende platformen en media in aanraking te laten komen met het aanbod en de materialen van VVN. Binnen deze interventie zet VVN in op het actieplein, het koppelen van vrijwilligers met acties, communicatie en campagnes, en toegepast onderzoek.

Op het actieplein zijn toolkits en actiepakketten beschikbaar die geïnteresseerden kunnen downloaden en gebruiken. Voorbeelden van veelgebruikte acties zijn: 30-km stickeractie, speurtochten, fietslichtactie, en de veilige schoolomgeving. In 2021 zijn diverse nieuwe acties ontwikkeld en toegevoegd aan het actieplein, en zijn met de acties 5.482 mensen in actie gekomen, met een totaal bereik van 95.065 personen. Een afnemer merkt nog wel op, diverse artikelen in de webshop relatief prijzig te vinden en hiervoor alternatieven in te zetten.

VVN heeft daarnaast ingezet op communicatiecampagnes om burgers te activeren. In 2021 zijn er zes campagnes uitgevoerd, voornamelijk gericht op seniorenprojecten en de speurtochten vanuit het actieplein. De campagnes hadden een totaal bereik van 1.128.090 unieke personen volgens VVN.

Tot slot heeft VVN in 2021 en 2022 het werven en koppelen van vrijwilligers ondersteund vanuit de subsidie. VVN ervaart dat het steeds lastiger is om vrijwilligers te vinden die zich structureel langdurig willen inzetten. Vanuit de campagne 'Help je een handje?' probeerde VVN een andersoortige vrijwilliger aan te spreken, die best ad hoc af en toe een bijdrage wil en kan leveren, bijvoorbeeld aan het verkeersexamen. De campagne heeft succesvol 192 vrijwilligers opgeleverd die voor het verkeersexamen zijn ingezet. De matching van de vrijwilligers was succesvol, maar ook tijdsintensief. VVN zoekt nog naar manieren om dit handmatige proces te automatiseren.

CONCLUSIE

Bevindingen doeltreffendheid en doelmatigheid activiteiten subsidieregeling

Binnen dit programma worden projecten uitgevoerd gericht op het gebied van verkeersveiligheid om uiteindelijk risicovolgedrag in het verkeer te beperken. Ook worden er activiteiten uitgevoerd om kennis te delen. Met de twee interventies heeft VVN veel burgers bereikt en hen gestimuleerd om tot actie over te gaan, ten behoeve van de lokale verkeersveiligheid. Vanuit het oogpunt van doeltreffendheid blijkt dat het participatiepunt nog stappen kan maken, hier heeft VVN in 2022 al stappen toe gezet. Voor het actieplein is nog geen effectmeting beschikbaar. Desalniettemin is het aannemelijk dat, gezien het bereik, de gratis beschikbare materialen voor diverse doelgroepen worden ingezet, en dit bijdraagt aan de bewustwording rondom verkeersveiligheid. Tot slot, blijkt het faciliteren van het matchen van vrijwilligers effectief, maar tevens tijdsintensief, waardoor ten aanzien van de doelmatigheid nog stappen te maken zijn.

5.5.4 Senioren

De doelstelling voor het programma senioren is om bij te dragen aan de bewustwording van senioren ten aanzien van de kwetsbaarheid in het verkeer. Waarbij de realisatie, herkenning en een zelfbewuste omgang met betrekking tot leeftijd- en voertuig gebonden risico's onder deze doelgroep centraal staat. Hierbij komt ook dat de senioren kennis nemen van passende en veiliger alternatieve vervoerswijzen. VVN wil 30% van de doelgroep senioren bereiken, en laat met de vergrijzing de komende periode het belang van dit programma toenemen. Vanuit de subsidie zet VVN in dit kader in op het ontwikkelen en faciliteren van de opfriscursussen, communicatie en onderzoek.

Opfriscursussen

VVN organiseert en faciliteert opfriscursussen die gericht zijn op de doelgroep senioren en verschillende vormen van modaliteit. In dit kader worden onder meer online en fysieke cursussen gehouden, waarmee senioren hun verkeerskennis kunnen opfrissen en de bewustwording wordt gestimuleerd. Vanuit de subsidie wordt de ontwikkeling, uitvoering en evaluatie van de online cursus georganiseerd, en wordt de fysieke cursus ontwikkeld en geëvalueerd. De daadwerkelijke uitvoering van de fysieke cursussen valt onder de lokale VVN-vestigingen.

Ten aanzien van de fysieke opfriscursussen heeft VVN in de evaluatieperiode onder meer een nieuwe scootmobielcursussen ontwikkeld in samenwerking met Ergotherapie Nederland. De cursus maakt gebruik van een checklist naar de vaardigheden en vervoersbehoefte van de bestuurders, en kan daarmee op maat gemaakt worden voor de deelnemers. Ook is VVN gestart met het vernieuwen van de opfriscursus auto. Daarnaast ondersteunt VVN de lokale uitvoering van de cursussen door trainingen te verzorgen voor instructeurs. Ook heeft VVN een workshops rondom 'het nieuwe fietsen', waarin veilig fietsen, vitaliteit, mobiliteit en kennis over de fiets worden behandeld, doorontwikkeld en geëvalueerd. De impact is in de evaluatieperiode beperkter dan in andere jaren, vanwege de coronamaatregelen.

De online opfriscursus is via de website beschikbaar en kent jaarlijks circa 130.000 deelnemers. De resultaten worden jaarlijks door VVN geëvalueerd, waarop VVN vervolgens inspeelt op de vragen en onderwerpen die de deelnemers lastig blijken te vinden. Tevens heeft VVN gewerkt aan de ontwikkeling en uitvoering van e-learnings scootmobiel en 'het nieuwe fietsen'.

CONCLUSIE

Communicatie

Om een grotere groep senioren te bereiken en deze doelgroep zich bewust te maken van hun kwetsbare positie in het verkeer, heeft VVN ingezet op communicatie specifiek gericht op deze doelgroep. Onder meer door voorlichting op specifieke onderwerpen voor de doelgroep senioren, gericht op kennis en bewustwording. Voorbeelden hiervan zijn de website verkeersregels, de 'rij bewust test', en de activiteiten op het actieplein.

Een andere manier om een grote groep senioren te bereiken is de inzet van communicatiemiddelen en -campagnes. Zo heeft VVN onder meer ingezet op een meerjaren communicatiecampagne 'een ervaren rijden kan risico's mijden', waarbij senioren worden geattendeerd op aspecten waarmee zij zelf hun verkeersveiligheid kunnen vergroten. In 2020 en 2021 is gestart met de fietshelm. Uit de eigen meting van VVN in 2021 blijkt dat VVN een subjectief bereik van 3,8 miljoen heeft onder 50+ers. Hierdoor is het aannemelijk dat de campagne een aanzienlijk deel van de seniorendoelgroep heeft bereikt.

Tevens hebben de contactpersonen vanuit VVN in contact met provincies en gemeenten de seniorenproducten onder de aandacht gebracht, ten behoeve van bewustwording en beleidsbeïnvloeding.

Onderzoek

VVN heeft in 2020 een onderzoek naar de invloed van familie en sociale omgeving op mobiliteitsgedrag van senioren voorbereid. Vanwege corona is het onderzoek pas in 2021 tot uitvoering gebracht. Uit het onderzoek bleek dat senioren moeite hebben om hulp te vragen in hun omgeving bij mobiliteitskwetsies, en dat de omgeving moeite heeft om het gesprek over mobiliteit te beginnen met de senioren. Hierop is VVN gestart met het uitwerken van een gesprekstool waarmee senioren en hun omgeving met elkaar over het onderwerp in gesprek kunnen gaan.

Daarnaast heeft VVN onderzoeken gedaan naar de ondersteuningsbehoefte van senioren, en welke interventies hierbij zouden aansluiten, naar welke gedragsinterventies de verkeersveiligheid onder senioren kan vergroot, en naar de invloed van technologie op verkeersveiligheid bij senioren. Vervolgacties worden in 2022 opgepakt.

Bevindingen doeltreffendheid en doelmatigheid activiteiten subsidieregeling

Binnen dit programma worden projecten uitgevoerd gericht op het gebied van verkeersveiligheid om uiteindelijk risicovolgedrag in het verkeer te beperken. Ook worden er activiteiten uitgevoerd om kennis te delen. Met de activiteiten die VVN vanuit het seniorenprogramma heeft ingezet is zowel op de kennis en vaardigheden als op de bewustwording van senioren ingezet. Ook heeft VVN met de mix aan activiteiten een groot bereik. Met de opfriscursussen worden senioren bereikt die zelf al hebben nagedacht over het onderwerp verkeersveiligheid. Met de communicatiecampagne probeert VVN ook de senioren te bereiken die hier nog niet actief over nadenken. Daarnaast heeft VVN onderzoeken uitgevoerd om de interventies nog beter te laten aansluiten bij de bewuste en onbewuste behoeften van senioren. Als gevolg van de coronamaatregelen hebben niet alle activiteiten zoals gepland kunnen plaatsvinden. Desalniettemin heeft VVN hierop geacteerd en deze, wanneer mogelijk, alsnog uitgevoerd.

5.5.5 Kennisdeling & beleidsbeïnvloeding

Doelstelling van het programma kennisdeling & beleidsbeïnvloeding is dat er een breed publiek wordt bereikt. Zowel onder het Nederlandse publiek als onder decentrale overheden. Hiervoor wordt het eigen netwerk van VVN ingezet, worden onderzoeken uitgevoerd en worden cross-mediacampagnes opgezet.

Communicatie en campagnes

VVN heeft vanuit het programma in 2020 en 2021 de cross-media campagne 'meedoen is makkelijk' uitgevoerd. In 2020 zijn er twee campagnes geweest gericht op de veilige schoolomgeving. Vanwege corona moest de planning en de inhoudelijke invulling worden bijgestuurd. De campagnes kenden een bereik van tussen de 8 en 10 miljoen mensen. De boodschap 'op de fiets naar school maakt de buurt blijer' is eveneens positief ontvangen. In 2021 zijn er eveneens twee campagnes geweest vanuit 'meedoen is makkelijk', een gericht op veilige schoolomgeving en een gericht op snelheid in de woonwijk. De veilige schoolomgeving campagne had een bereik van ruim 9 miljoen, en de campagne gericht op snelheid in de wijk een bereik van bijna 11 miljoen.

VVN zet zich vanuit de subsidie in 2020 en 2021 specifiek in op publiekscommunicatie. Via de landelijke kanalen heeft VVN een groot bereik. Om dat bereik en de impact te behouden en te vergroten onder de voor VVN relevantste doelgroepen, werkt VVN continu aan het doorontwikkelen van de content en communicatiestrategieën. In dit kader worden tevens onderzoeken uitgevoerd.

Onderzoek

VVN heeft een VVN-lab van waaruit verschillende onderzoeken plaatsvinden. Om de meningen van burgers een plek te geven in de ontwikkeling van interventies en producten, meet VVN bijvoorbeeld de beleving van verkeersveiligheid en de mening van Nederlanders ten aanzien van diverse thema's. Een van de manieren om dit te doen is via de zogenoemde flitspeilingen, die jaarlijks middels een enquête worden uitgevoerd. De resultaten van deze peilingen worden breed gebruikt binnen VVN. Daarnaast worden de resultaten ook gedeeld met de gemeenten, is er een infographic en persbericht gemaakt, en zijn er interviews gegeven met diverse media. Naast flitspeilingen heeft het VVN-lab in 2021 vier kwantitatieve studies uitgevoerd naar onder meer educatieconcept 'fietsen met Zizo', het gebruik van Minecraft Education en verkeerseducatie, gebruik van fietshulpmiddelen onder 50+'ers, en de norm als het gaat om helmgebruik bij kinderen.

Netwerk kennisdelen

Binnen de ontwikkeling van verkeersveiligheidsbeleid is er veel aandacht voor de infrastructuur, terwijl er ook aandacht nodig is voor gedrag. Vanuit netwerk kennisdelen zet VVN in op het delen van input over actuele inzichten rondom verkeersveiligheid met lokale en regionale overheden, zodat ze deze kunnen gebruiken voor hun actieplannen. In dit kader heeft VVN reguliere contactmomenten met het netwerk, en specifiek met gemeenten en provincies. Hierbij wordt ook ingezet op het verbinden van lokale overheden op inhoud, deels vanuit de eigen programma's. Ook heeft VVN inhoudelijke publicaties verzorgd in twee vakbladen, is ingezet op werksessies en wordt gebruik gemaakt van beleidsadvies consulenten.

CONCLUSIES

Bevindingen doeltreffendheid en doelmatigheid activiteiten subsidieregeling

Binnen dit programma wordt kennis gedeeld en vinden activiteiten plaats op het gebied van beleidsbeïnvloeding. In praktijk blijkt dat de kennisdeling plaatsvindt op basis van de kennis die VVN in de programma's ontwikkeld, via het beïnvloeden van gedrag, het creëren van bewustwording en het aangaan van gesprekken met het netwerk. Daarnaast deelt VVN via publiekscommunicatie kennis die ze buiten de programma's ophaalt, vanuit eigen onderzoek en vanuit externe partijen. Het netwerk van VVN, en daarmee het aan te wenden bereik om kennisdeling te organiseren is groot.

5.6 Conclusies en aanbevelingen

Conclusies

VVN heeft voldaan aan de subsidie voorschriften, door verkeerveiligheid projecten en producten uit te voeren die gericht zijn op (1) een verandering in kennis en houding en (2) het effectief delen van kennis over gedragsbeïnvloeding en (3) beleidsbeïnvloeding (zie ook 3.3). Hiermee zijn de door VVN verrichte activiteiten, in relatie tot de subsidieregeling, doeltreffend te noemen. Om de doeltreffendheid en doelmatigheid nader te duiden, is ook gekeken naar de doeltreffendheid en doelmatigheid van de onder de subsidie uitgevoerde activiteiten.

De coronamaatregelen hebben beperkt effect gehad op het uitvoeren van de activiteiten van VVN in de evaluatieperiode. Dit was met name het geval daar waar fysiek contact nodig is voor het uitvoeren van de activiteiten, zoals acties of onderzoeken. Waar mogelijk heeft VVN deze activiteiten in de bedoelde periode voorbereid en op een later tijdstip uitgevoerd, ook heeft VVN gezocht naar alternatieve aanpakken of activiteiten die wel konden plaatsvinden. Bijvoorbeeld via het digitaliseren van activiteiten. Daarnaast bestaat een belangrijk deel van de activiteiten vanuit VVN uit communicatie en campagnes. Deze konden veelal (deels) wel doorgang vinden, waardoor VVN alsnog een aanzienlijk publiek bereikt heeft.

VVN zet met haar activiteiten in op verkeersveiligheid, vanuit het creëren van bewustwording over de eigen bijdrage van mensen en het eigen gedrag hierin. De combinatie van het grote netwerk, de inhoudelijke kennis, ervaring en middelen bij VVN maken het voor de organisatie mogelijk om een groot bereik onder het Nederlandse publiek te organiseren. Dit wordt ook bevestigd in de gesprekken met afnemers, die aangeven VVN te waarderen voor de brede kennis, ervaring, producten en diensten in relatie tot verkeersveiligheid. Ook het brede netwerk wordt genoemd.

In haar keuzes voor activiteiten zoekt VVN naar een balans tussen specifieke doelgroepen en algemene aandachtspunten om de verkeersveiligheid te vergroten, waarbij het bereik een belangrijk punt is. VVN probeert hierbij ook aan te sluiten bij en afstemming te zoeken met andere organisaties, zoals bij de campagnes rondom fietsverlichting. Naast het bereiken van de Nederlandse bevolking, probeert VVN ook nadrukkelijk in te zetten op beleidsbeïnvloeding bij gemeenten en provincies, vanuit haar kennis, ervaring en verkregen data, ten einde ook vanuit deze invalshoek de verkeersveiligheid te vergroten.

VVN maakt per project een afweging of zij bepaalde activiteiten intern kunnen uitvoeren, of dat zij hiervoor een externe partij nodig hebben. Ook heeft VVN in de evaluatieperiode haar PCDA door ontwikkeld, waardoor deze nu erg goed navolgbaar is.

CONCLUSIES

Een aandachtspunt ten aanzien van de doelmatigheid de organisatie van het onderwerp beleidsbeïnvloeding vooral vanuit kennisdeling en de diverse programma's plaatsvindt, en tevens op veel vlakken met de andere subsidiedoelstellingen en programma's verweven is. Dit roept de vraag op waarom hiervoor een losstaande programmalijn is opgesteld.

Een ander aandachtspunt, dat voornamelijk vanuit de gesprekken met afnemers naar voren kwam, is het belang van maatwerk en de lokale context in de geboden interventies. In de gesprekken kwam naar voren dat er lokaal in het land sterke verschillen kunnen zijn, die effect hebben op de effectiviteit en de impact die bereikt wordt met landelijk geïnitieerde activiteiten. Bijvoorbeeld tussen stedelijke en landelijke gebieden, maar ook in de wijze waarop VVN betrokken is in de verschillende regio's.

Aanbevelingen

Op basis van onze conclusies geven we de volgende aanbevelingen aan VVN mee:

1. Expliciteer in de subsidieregeling wat onder beleidsbeïnvloeding valt

In de doelstellingen en uitwerking wordt niet direct duidelijk wat onder beleidsbeïnvloeding valt, en wat ermee beoogd wordt. Het zou helpen als de doelstelling nader geëxpliciteerd zou worden, en wellicht ook gekoppeld zou kunnen worden aan kennisdeling. Hierover zou een overleg kunnen plaatsvinden tussen VVN en het Ministerie van IenW. Een andere mogelijkheid is om de doelstelling als direct onderdeel van de regeling te laten vervallen, omdat het vooral indirect en lokaal afhankelijk van de agendering en behoefte plaatsvindt. Bijvoorbeeld via kennisontwikkeling en -deling.

2. Ga de impact van de interventies op langere termijn in kaart brengen

Op dit moment worden er vooral effectmetingen gedaan die ingaan op het directe bereik van de interventie die wordt gepleegd. De daadwerkelijke impact die met de interventies, of set aan interventies (bijvoorbeeld op programma niveau) wordt bereikt, is echter vaak nog niet inzichtelijk. Om de doeltreffendheid echt te kunnen vaststellen is dit inzicht echter wel nodig. Het is raadzaam om, al dan niet met de andere subsidie ontvangers, hierop in te zetten. Bijvoorbeeld door meerjarig de resultaten en impact van de vier programma's onder de subsidie te monitoren.

3. Behoud aandacht voor de doeltreffendheid van landelijke inzet tegenover lokale behoeften

De landelijke inzet van VVN die vanuit de subsidie wordt opgepakt, dient veelal lokale behoeften. Voorbeelden zijn de verkeerseducatie en de inzet van vrijwilligers. Hierbij is het van belang dat VVN per activiteitaandacht behoudt voor de lokale verschillen die er kunnen zijn en de invulling hiervan.

6 Overkoepelende conclusies en aanbevelingen

6.1 Conclusies

In dit evaluatieonderzoek zijn de doeltreffendheid en de doelmatigheid van de subsidieregeling SWOV, TA en VVN 2019 geëvalueerd.

Op basis van deze analyse trekken wij de volgende conclusies ten aanzien van de doeltreffendheid en de doelmatigheid van de subsidieregeling:

De regeling functioneert goed, er zijn geen grote problemen bij de uitvoering

Vanuit de analyse blijkt dat de regeling zelf goed functioneert. Er zijn geen grote problemen aan het licht gekomen over de uitvoerbaarheid van het aanvragen of het verantwoorden van de subsidie. Ook worden de termijnen voor het aanvragen en behandelen van de subsidie altijd behaald. Overleg over voortgang en eventuele aanpassing van het programma vindt plaats en wordt door alle betrokkenen gewaardeerd. Wel zijn er verschillen waarneembaar in de mate van verantwoording van de ingezette middelen. De organisaties hanteren hiervoor ieder een eigen format en interpretatie, waardoor de daadwerkelijke prestaties en output van de ene organisatie beter navolgbaar zijn in relatie tot de voorgenomen prestaties en output, dan van de andere organisatie.

Unieke evaluatieperiode

De effecten van corona op de uitvoering van activiteiten in de onderzoeksperiode komen duidelijk naar voren in de evaluatie. Dit werd met name zichtbaar in onderzoeken waarbij fysiek contact met de respondenten moeilijk te vermijden was, waar interactie met groepen gewenst was en waarbij kennisdeling met groepen plaats moest vinden. Desalniettemin hebben in de onderhavige periode veel activiteiten van de organisaties (al dan niet in aangepaste vorm en/of planning) doorgang gehad en heeft de subsidieregeling hiermee de output per organisatie behaald.

De doeltreffendheid van de activiteiten is over het algemeen goed beoordeeld

De evaluatoren beoordelen de doeltreffendheid van de uitvoering van de activiteiten binnen de subsidieregeling over het algemeen dan ook als goed. Alle drie de organisaties hebben door financiering vanuit de subsidieregeling activiteiten uitgevoerd waarbij het aannemelijk is dat zij bijdragen aan het behalen van de achterliggende doelstelling van de subsidieregeling (vergroten van de verkeersveiligheid).

De doeltreffendheid van de uitgevoerde activiteiten kan vergroot worden op een aantal punten

Ondanks de positieve beoordeling op de doeltreffendheid, kan de doeltreffendheid van de uitgevoerde activiteiten vergroot worden op een aantal punten:

1. SWOV voert de activiteiten omtrent kennisontwikkeling goed en doeltreffend uit. De kennisdeling vindt op dit moment echter in veel gevallen reactief plaats, en niet gericht op specifieke doelgroepen. De doeltreffendheid zou verder vergroot kunnen worden door actiever het publiek te benaderen en ook beter te richten op doelgroepen.
2. TeamAlert en Veilig Verkeer Nederland hebben op dit moment slechts beperkt inzicht in de daadwerkelijke verandering in gedrag die de activiteiten bewerkstelligen. Dit bemoeilijkt het

CONCLUSIE

verkrijgen van inzicht in de doeltreffendheid van de uitgevoerde activiteiten en programma's richting de hogere doelstelling van de subsidieregeling. Met het volgen van bepaalde groepen op langere termijn, bijvoorbeeld in cohorten, zou dit inzicht wel kunnen verkrijgen (zoals in Blikveld).

3. Vanuit de analyse blijkt verder dat de personele bezetting bij SWOV heeft gezorgd voor een verminderde uitvoering van activiteiten. Ondanks dat dit lastig is in deze tijd van personeelsschaarste, kan de doeltreffendheid vergroot worden wanneer de personele bezetting op peil gebracht zou kunnen worden of activiteiten binnen de organisatie overdraagbaar zijn.
4. Het samenbrengen van de regelingen zou moeten zorgen voor een betere afstemming tussen de activiteitenprogramma's tussen de organisaties. De afstemming hierover, die in de regeling voorzien is, heeft in 2020 tussen de organisaties plaatsgevonden, maar in 2021 niet. De consequentie hiervan kan zijn dat de versterkende werking van de programma's onderling verloren kan gaan. Ook zou de beoogde afstemming er voor kunnen zorgen dat er een betere volgorde van zaken komt over de jaren, onderwerpen en activiteiten van de organisaties heen, en dat de organisaties van elkaars sterke punten kunnen profiteren.

De doelmatigheid is lastig te meten, wel zaken te benoemen die doelmatigheid vergroten

Het lastig is lastig om in zijn algemeenheid uitspraken te doen over de doelmatigheid van de regeling. Hierbij speelt ook dat bijvoorbeeld wel de ontwikkeling van interventies en het doen van onderzoek zijn opgenomen binnen de subsidie, maar dat de daadwerkelijk uitvoering hiervan buiten de subsidie, met andere middelen, plaatsvindt. Er zijn wel zaken te benoemen die de doelmatigheid van de regeling zouden kunnen vergroten:

1. Over het algemeen zijn de afzonderlijke onderzoeksprogramma's van SWOV doelmatig, maar de communicatieactiviteiten kunnen doelmatiger door doelgroepen zowel actief als passief te bedienen.
2. De doelmatigheid bij het thema hard rijden van TeamAlert kan vergroot worden door de snelheid in het verkeer onder de aandacht te brengen van de doelgroep en opdrachtgevers;
3. Het matchen van vraag en aanbod op het gebied van vrijwilligers bij VVN gaat handmatig. Het faciliteren van het matchen van vrijwilligers blijkt effectief, maar tevens tijdsintensief, waardoor ten aanzien van de doelmatigheid nog stappen te maken zijn door automatisering van het matchen van vraag en aanbod;
4. Een ander aandachtspunt ten aanzien van de doelmatigheid van het VVN is dat de organisatie van het onderwerp beleidsbeïnvloeding vooral via kennisdeling plaatsvindt, en tevens op veel vlakken met de andere subsidiedoelstellingen en programma's verweven is. Dit roept de vraag op waarom hiervoor een losstaande programmaliijn voor op is gesteld.

6.2 Mogelijke verbeteringen in de regeling

Op basis van de uitgevoerde analyse en toegelichte conclusies, zijn de volgende aanbevelingen geformuleerd, ter mogelijke verbetering van de regeling en de uitvoering hiervan:

1. *Het formuleren van doelstellingen van de subsidieregeling kan specifiek op een aantal punten*

Op de volgende punten zouden de subsidiedoelstellingen specifiek kunnen, blijkt uit de uitgevoerde analyse:

- SWOV heeft als subsidiedoelstelling om kennis te verspreiden. Uit de analyse blijkt dat zij hier ook gericht op inzetten. Tegelijkertijd blijkt uit de analyse dat er behoefte is aan een doelgroepenbenadering, waarbij advies en ondersteuning geboden wordt aan bepaalde doelgroepen om specifieke wetenschappelijke kennis tot zich te nemen. Om dit te bereiken, zou de doelstelling ten aanzien van kennisverspreiding door SWOV kunnen worden aangescherpt in de subsidieregeling, waarbij niet alleen de actieve communicatie-doelstelling wordt opgenomen, maar hier ook de doelgroepenbenadering aan te koppelen. Bijvoorbeeld, door in de jaarlijkse activiteitenplannen ook aan te geven op welke doelgroepen wordt ingezet.
- VVN heeft als subsidiedoelstelling beleidsbeïnvloeding op lokaal en regionaal niveau. Deze doelstelling was met de invoering van het SPV 2030 en de benodigde lokale en regionale inbedding logisch, gezien het netwerk van VVN. Op dit moment is de organisatie echter zoekende in op welke wijze zij invulling zou moeten geven aan deze beleidsbeïnvloeding. Het beter duiden van deze doelstelling zou zinvol zijn. Een andere optie is om de beleidsbeïnvloeding samen te voegen met de tweede doelstelling van VVN (de kennisdeling).
- Overweeg kennisontwikkeling als doelstelling voor TeamAlert en VVN toe te voegen. Kennisontwikkeling is geen doelstelling van TeamAlert en VVN, maar deze organisaties ontwikkelen wel kennis. Er vindt bijvoorbeeld verkennend onderzoek plaats naar nieuwe thema's die relevant kunnen zijn onder doelgroepen, waar uiteindelijk niet altijd specifieke interventies uit volgen. Wellicht zou de bestaande doelstelling rondom kennisdeling uitgebreid kunnen worden met kennisontwikkeling, zodat ook de activiteiten ten aanzien van kennisontwikkeling beter verankerd worden in de regeling.

2. *Expliciteer de doelstellingen en de bijbehorende beleidsindicatoren in activiteitenplannen*

Op dit moment geven de drie subsidie ontvangende organisaties ieder een eigen invulling aan de activiteitenplannen en de verantwoording. Hierdoor is de redeneerlijn van input-output-impact bij de ene organisatie beter navolgbaar dan bij de andere organisatie. Het zou de eenduidigheid in de aanvragen en rapportages kunnen helpen als er een handreiking opgesteld wordt voor de activiteitenplannen en de verantwoording, zodat iedereen dezelfde type informatie aanlevert.

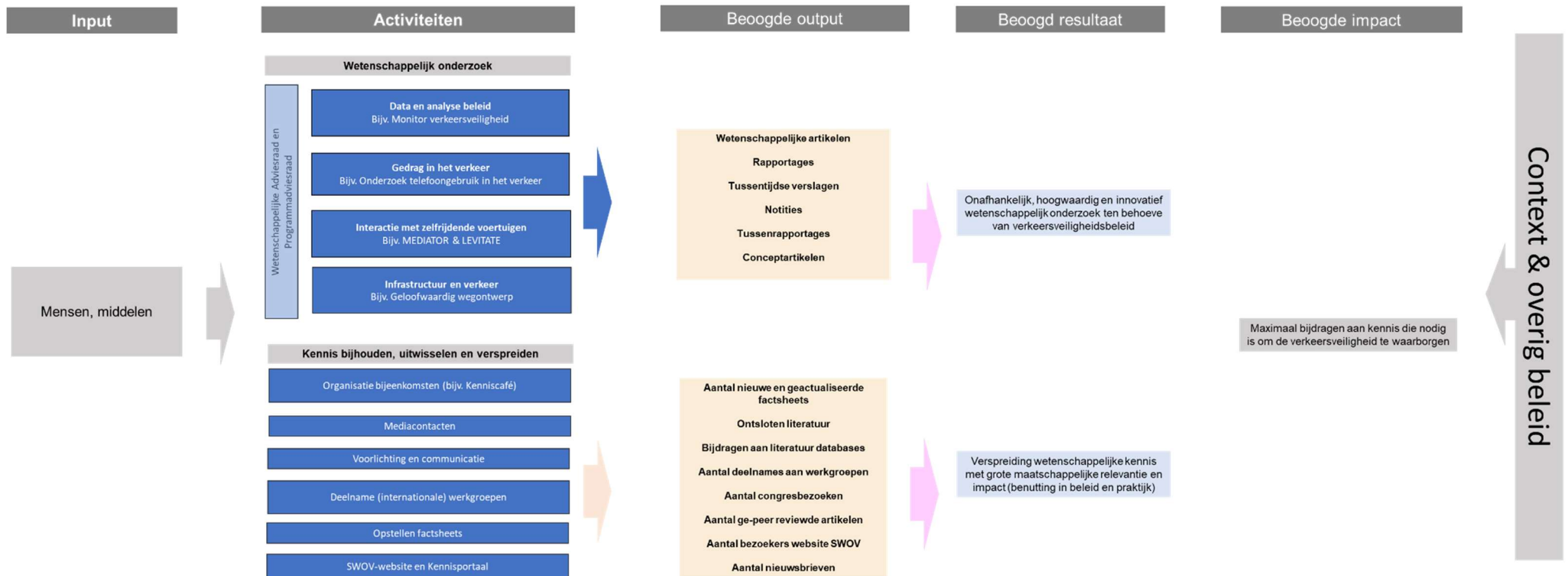
Deze handreiking zou tevens een middel kunnen zijn om de organisatie specifieke doelstellingen en de overkoepelende subsidiedoelstelling(en) nader te expliciteren. Bijvoorbeeld door (1) te expliciteren op welke doelgroepen de doelstellingen gericht zijn, (2) niet alleen te focussen op de beoogde output, maar ook op het resultaat en de impact, en (3) een doorvertaling naar beleidsindicatoren te maken. Door de doelstellingen op deze wijze verder uit te werken is beter te monitoren hoe de activiteiten bijdragen aan de beoogde

CONCLUSIE

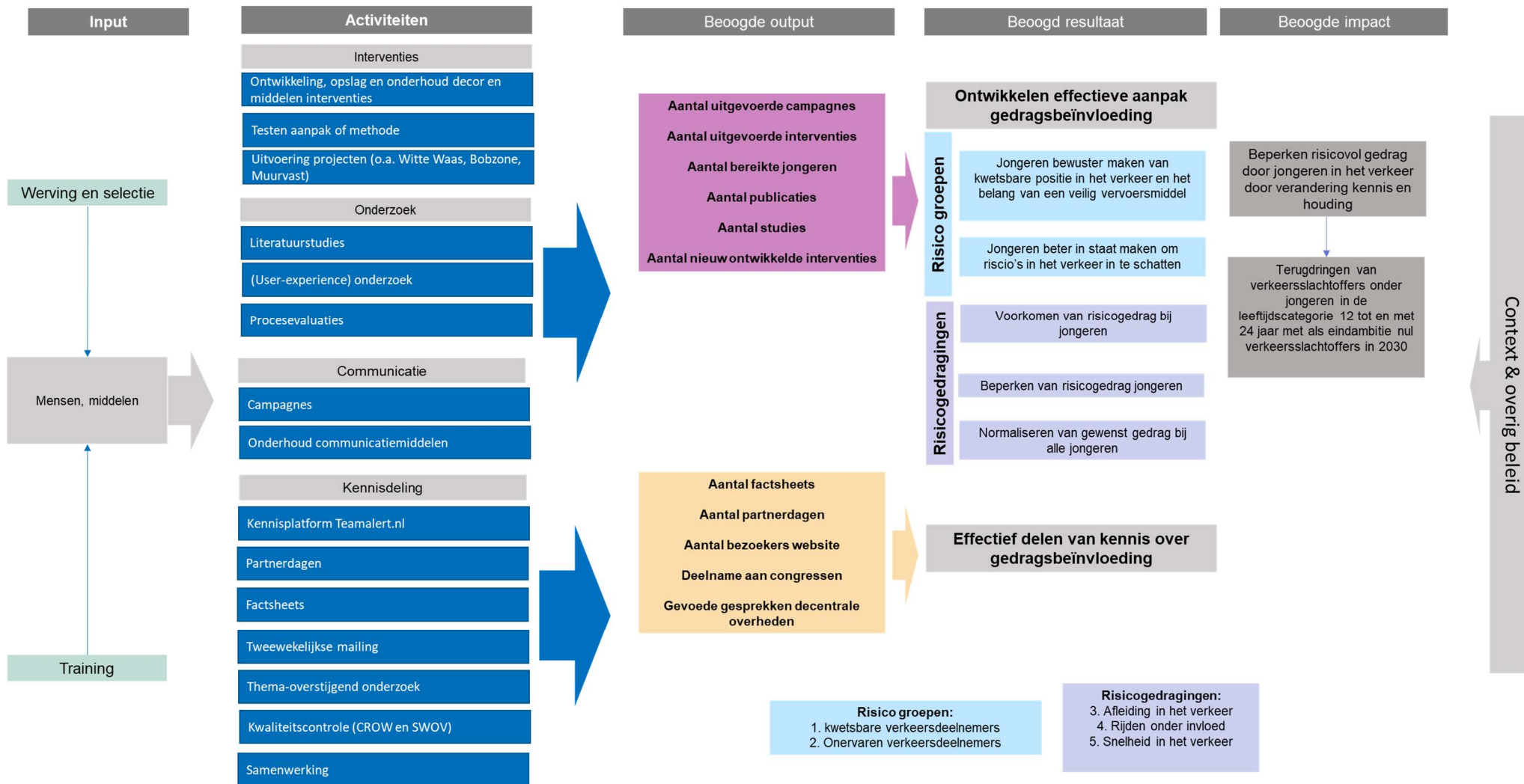
subsidiedoelstellingen. Ook zal de koppeling tussen de drie subsidieontvangers en de gedeelde (beoogde) bijdrage aan de verkeersveiligheid hiermee duidelijker worden. Hiervoor is het nodig dat het ministerie van IenW nog eens teruggaat naar de oorspronkelijke bedoeling van de subsidieregeling, en vanuit daar de doelstellingen verder expliciteert en vastlegt in de regeling.

Bijlage 1: Evaluatiekaders

Schematische weergave beleidstheorie SWOV



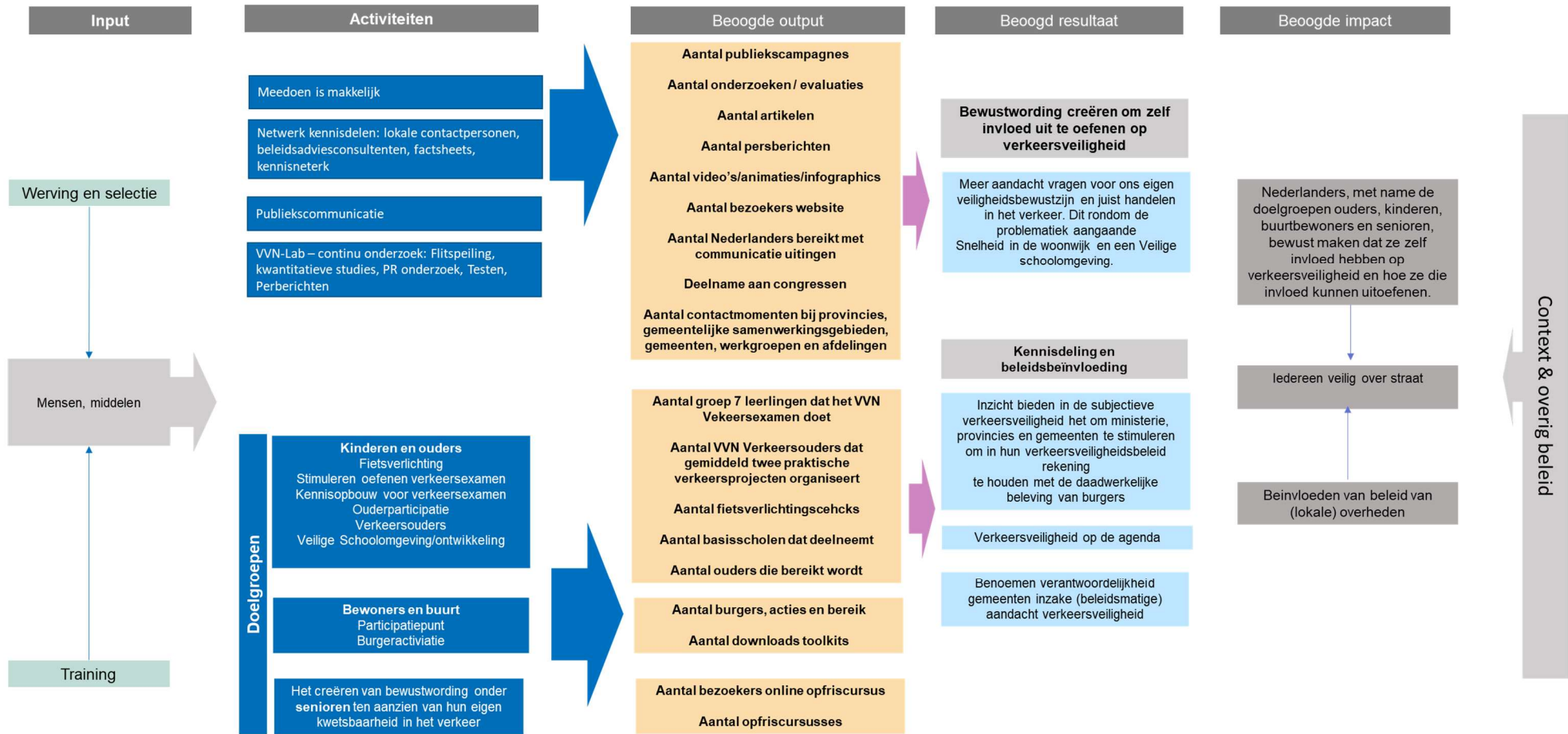
Schematische weergave beleidstheorie TA



OMGIVING

Schematische weergave beleidstheorie VVN

VVN



Bijlage 2: Literatuurlijst per organisatie

Bij aanvang van het onderzoek heeft het onderzoeksteam aan SWOV, TA en VVN een lijst gestuurd van voor het onderzoek noodzakelijke documenten.

SWOV

Door SWOV zijn de navolgende documenten aan het onderzoeksteam verstrekt. Daarmee zijn alle documenten waar door het onderzoeksteam om verzocht is bij aanvang van het onderzoek, ontvangen. In het activiteitenoverzicht van SWOV werd daarnaast verwezen naar overzichten van producten voor het Ministerie van Infrastructuur & Waterstaat. Op verzoek heeft SWOV deze eveneens aan het onderzoeksteam verstrekt.

| Titel | Opsteller | Jaar |
|--|-----------|------|
| Aanbiedingsbrief bij subsidieaanvraag 2019 | SWOV | 2018 |
| Aanbiedingsbrief bij subsidieaanvraag 2020 | SWOV | 2019 |
| Aanbiedingsbrief bij subsidieaanvraag 2021 | SWOV | 2020 |
| Aanbiedingsbrief bij subsidieaanvraag 2022 | SWOV | 2021 |
| Activiteitenverslag SWOV 2019 | SWOV | 2020 |
| Activiteitenverslag SWOV 2020 | SWOV | 2021 |
| Activiteitenverslag SWOV 2021 | SWOV | 2022 |
| Beslissing compensatie LPC 2019 | MinI&W | 2019 |
| Beslissing op verhogingsverzoek 2021 | MinI&W | 2021 |
| Beslissing subsidieverlening en bevoorschotting SWOV 2019 | MinI&W | 2018 |
| Beslissing subsidieverlening en bevoorschotting SWOV 2020 | MinI&W | 2019 |
| Beslissing subsidieverlening en bevoorschotting SWOV 2021 | MinI&W | 2020 |
| Beslissing subsidieverlening en bevoorschotting SWOV 2022 | MinI&W | 2021 |
| Controleverklaring van de onafhankelijke accountant | Deloitte | 2020 |
| Controleverklaring van de onafhankelijke accountant | Deloitte | 2021 |
| Controleverklaring van de onafhankelijke accountant | Deloitte | 2022 |
| Controleverklaring van de onafhankelijke accountant over het financieel verslag 2019 | Deloitte | 2020 |
| Controleverklaring van de onafhankelijke accountant over het financieel verslag 2020 | Deloitte | 2021 |
| Controleverklaring van de onafhankelijke accountant over het financieel verslag 2021 | Deloitte | 2022 |
| Excellabel subsidie 2019 | Deloitte | 2020 |
| Excellabel subsidie 2020 | Deloitte | 2021 |
| Excellabel subsidie 2021 | Deloitte | 2022 |
| Jaarrekening 2019 | SWOV | 2020 |
| Jaarrekening 2020 | SWOV | 2021 |
| Jaarrekening 2021 | SWOV | 2022 |
| Liquiditeit aanvraag subsidie | SVOW | 2019 |
| Liquiditeit aanvraag subsidie | SVOW | 2020 |
| Liquiditeit aanvraag subsidie | SWOV | 2021 |

SWOV TA

| Titel | Opsteller | Jaar |
|---|----------------|------|
| Liquiditeit aanvraag subsidie | SWOV | 2022 |
| Meerjarenstrategie 2017-2021 | SWOV | 2016 |
| Melding aanpassing | SWOV | 2021 |
| Melding overschrijding 2020 | SWOV | 2020 |
| Melding vertraging | SWOV | 2020 |
| Melding vertraging | SWOV | 2022 |
| Melding vertraging | SWOV | 2022 |
| Overzicht forfaitaire tarieven 2020 | Deloitte | 2019 |
| Overzicht forfaitaire tarieven 2022 | Deloitte | 2021 |
| Overzicht producten I&W 2019 | SWOV | 2019 |
| Overzicht producten I&W 2020 | SWOV | 2020 |
| Overzicht producten I&W 2021 | SWOV | 2021 |
| Producten 2021 & 2022 | SWOV | 2022 |
| Rapport van feitelijke bevindingen forfaitaire tarieven 2019 | Deloitte | 2018 |
| Rapport van feitelijke bevindingen inzake forfaitaire tarieven subsidie 2020 | Deloitte | 2019 |
| Rapport van feitelijke bevindingen inzake forfaitaire tarieven subsidie 2021 | Deloitte | 2020 |
| Rapport van feitelijke bevindingen inzake forfaitaire tarieven subsidie 2022 | Deloitte | 2021 |
| Research assessment on the scientific quality of the research performed by SWOV in the period 2013-2018 | QANU | 2019 |
| Subsidieaanvraag 2019 | SWOV | |
| Subsidieaanvraag 2020 | SWOV | |
| Subsidieaanvraag 2021 | SWOV | |
| Subsidieaanvraag 2022 | SWOV | |
| SWOV in de media | SWOV | |
| SWOV online: evaluatie 2021 | SWOV | 2022 |
| SWOV-programma 2019 | SWOV | 2018 |
| SWOV-programma 2020 | SWOV | 2019 |
| SWOV-programma 2021 | SWOV | 2020 |
| SWOV-programma 2022 | SWOV | 2021 |
| Van inhoud naar impact: rapportage stakeholderonderzoek SWOV | Reputatiegroep | 2022 |
| Vaststelling subsidie SWOV 2019 | MinI&W | 2020 |
| Vaststelling subsidie SWOV 2020 | MinI&W | 2021 |
| Vaststelling subsidie SWOV 2021 | MinI&W | 2022 |
| Voorlopige meerjarenstrategie 2022-2026 | SWOV | |
| Wijziging subsidie 2021 | MinI&W | 2021 |

SAMENVATTING

TeamAlert

Door TeamAlert zijn de navolgende documenten aan het onderzoeksteam verstrekt.

| Titel | Opsteller | Jaar |
|--|-----------|------|
| Aanbiedingsbrief bij activiteitenplan 2019 | TA | 2018 |
| Aanbiedingsbrief bij activiteitenplan 2020 | TA | 2019 |
| Aanbiedingsbrief bij activiteitenplan 2021 | TA | 2020 |
| Accountantsverslag 2019 TA | CROP | 2020 |
| Accountantsverslag 2020 TA | CROP | 2021 |
| Accountantsverslag 2021 TA | CROP | 2022 |
| Activiteitenplan TA 2019 | TA | 2019 |
| Activiteitenplan TA 2020 | TA | 2020 |
| Activiteitenplan TA 2021 | TA | 2021 |
| Controleverklaring van de onafhankelijke accountant 2019 | CROP | 2020 |
| Controleverklaring van de onafhankelijke accountant 2020 | CROP | 2021 |
| Controleverklaring van de onafhankelijke accountant 2021 | CROP | 2022 |
| Evaluatie Effectmeting Bovenbouw | TA | 2021 |
| Evaluatie Kruispunt van Lodensteincollege Kesteren | TA | 2021 |
| Evaluatie User Experience The Battle | TA | 2021 |
| Gedetailleerde begroting TA 2019 | TA | 2019 |
| Gedetailleerde begroting TA 2020 | TA | 2020 |
| Gedetailleerde begroting TA 2021 | TA | 2021 |
| Inhoudelijke rapportage 2019 TA | TA | 2020 |
| Inhoudelijke rapportage 2020 TA | TA | 2021 |
| Inhoudelijke rapportage 2021 TA | TA | 2022 |
| Jaarverslag 2019 | TA | 2020 |
| Jaarverslag 2020 | TA | 2021 |
| Jaarverslag 2021 | TA | 2022 |
| Liquiditeitsbegroting 2019 | TA | 2019 |
| Liquiditeitsbegroting 2020 | TA | 2020 |
| Procesevaluatie V8N1 | TA | 2020 |
| Procesevaluatie Missie Bovenbouw | TA | 2021 |
| Rapport van feitelijke bevindingen forfaitaire tarieven 2019 | CROP | 2018 |
| Rapport van feitelijke bevindingen inzake forfaitaire tarieven subsidie 2020 | CROP | 2019 |
| Rapport van feitelijke bevindingen inzake forfaitaire tarieven subsidie 2021 | CROP | 2020 |
| Samenvatting Strategie TeamAlert | TA | 2020 |
| Subsidiebeschikking 2019 | MinlenW | 2018 |
| Subsidiebeschikking 2020 | MinlenW | 2019 |
| Subsidiebeschikking 2021 | MinlenW | 2020 |
| Subsidievaststelling 2019 | MinlenW | 2020 |
| Subsidievaststelling 2020 | MinlenW | 2021 |
| Schriftelijke melding afwijking subsidie 2019 | TA | 2019 |
| Schriftelijke melding afwijking subsidie 2020 | TA | 2020 |

SAMENVATTING

Veilig Verkeer Nederland

Door Veilig Verkeer Nederland zijn de navolgende documenten aan het onderzoeksteam verstrekt.

| Titel | Opsteller | Jaar |
|--|-----------|--------------|
| Aanbiedingsbrief bij subsidieaanvraag 2019 | VVN | 2018 |
| Aanbiedingsbrief bij subsidieaanvraag 2020 | VVN | 2019 |
| Aanbiedingsbrief bij subsidieaanvraag 2021 | VVN | 2020 |
| Aanbiedingsbrief bij subsidieaanvraag 2021 | VVN | 2021 |
| Activiteitenplan 2019 | VVN | 2018 |
| Activiteitenplan 2020 | VVN | 2019 |
| Activiteitenplan 2021 | VVN | 2020 |
| Activiteitenverslag 2019 | VVN | 2020 |
| Activiteitenverslag 2020 | VVN | 2021 |
| Activiteitenverslag 2021 | VVN | 2022 |
| Begroting behorende bij het activiteitenplan 2019 | VVN | 2018 |
| Begroting behorende bij het activiteitenplan 2019 | VVN | 2019 |
| Begroting behorende bij het activiteitenplan 2019 | VVN | 2020 |
| Begroting behorende bij het activiteitenplan 2019 | VVN | 2021 |
| Bijlage activiteitenverslag 2020 | VVN | 2021 |
| Bijlage verkeersouders – verslag van communicatie en campagnes 2021 | VVN | 2022 |
| Forfaitair uurtarief 2022 | KPMG | 2022 |
| Jaarverslag 2019 | KPMG | 2019 |
| Jaarverslag 2020 | KPMG | 2020 |
| Jaarverslag 2021 | KPMG | 2021 |
| Liquiditeitsbegroting 2019 | VVN | 2019 |
| Liquiditeitsbegroting 2020 | VVN | 2020 |
| Liquiditeitsbegroting 2021 | VVN | 2021 |
| Liquiditeitsbegroting 2022 | VVN | 2022 |
| Ouderparticipatie en verkeersouders activiteitenverslag 2020/2021 | VVN | 2020 2021 |
| Rapport van feitelijke bevindingen inzake forfaitaire tarieven subsidie 2020 | KPMG | 2019 |
| Rapport van feitelijke bevindingen inzake forfaitaire tarieven subsidie 2021 | KPMG | 2020 |
| Rapport van feitelijke bevindingen inzake forfaitaire tarieven subsidie 2022 | KPMG | 2021 |
| Subsidieverlening en goedkeuring uurtarief 2019 | MinI&W | 2019 |
| Subsidieaanvraag 2019 | VVN | 2018 |
| Subsidieaanvraag 2020 | VVN | 2019 |
| Subsidieaanvraag 2021 | VVN | 2020 |
| Subsidieaanvraag 2022 | VVN | 2021 |
| Subsidiebeschikking 2020 | VVN | 2020 |
| Subsidiebeschikking 2021 | VVN | 2021 |
| Aanvraag tot subsidievaststelling 2019 | VVN | 2019 |
| Subsidievaststelling 2019 | VVN | 2019 |
| Subsidievaststelling 2020 | VVN | 2020 |
| Algemene brief aan subsidieontvangers IenW m.b.t. Coronavirus Covid-19 | MinIenW | 2020 |

OVERZICHT

| Titel | Opsteller | Jaar |
|--|-------------|----------------------|
| Brief Compensatie Arbeidskosten | MinlenW | 2019 |
| (Concept) verslag voorjaarsoverleg 2020 | MinlenW | 2020 |
| Verslag najaarsoverleg 2021 (incl. corona aanpassingen) | MinlenW | 2021 |
| Diverse factsheets interventies | VVN | 2020 2021 2022 |
| Diverse flyers interventies | VVN | 2020 2021 2022 |
| Diverse infographics | VVN | 2020 2021 2022 |
| Effectmeting VVN participatiepunt | VVN | 2022 |
| Evaluatie snelheid in de woonwijk | VVN | 2021 |
| Evaluatie veilige schoolomgeving | VVN | 2021 |
| Evaluatie campagne verkeersexamen voorjaar | VVN | 2022 |
| Evaluatie verkeersexamen 2022 | Motivaction | 2022 |
| Evaluatie social campagne verkeersouders leads 2021 | VVN | 2021 |
| Evaluaties verkeersouders | VVN | 2020 2021 |
| Evaluaties corporate campagne Meedoen is Makkelijk 2020 | VVN | 2021 |
| Evaluaties VKO leadcampagne voorjaar 2020/2021 | VVN | 2020 2021 |
| Gedragsscan buurtacties | VVN | 2021 |
| Merkbeleving VVN | VVN | 2021 |
| Onderzoek helmgebruik bij kinderen | Motivaction | 2021 |
| Onderzoek naar VVN theoretisch verkeersexamen | DUO | 2021 |
| Onderzoek segmentatie verkeersouders | VVN | 2021 |
| Projectkaart VVN participatiepunt | VVN | 2022 |
| Potentie van het VVN-ondersteuningsaanbod onder biculturele jonge ouders | Motivaction | 2021 |
| Rapportage controle post app | VVN | 2022 |
| Rapportage behoeften gemeenten | VVN | 2022 |
| Richtlijnen VVN buurtacties | VVN | 2020 |
| Richtlijnen veilige schoolomgeving | VVN | 2020 |
| Werkafspraken VVN participatiepunt 2021 | VVN | 2021 |

SWOV TA

Bijlage 3: Geïnterviewde personen per organisatie

SWOV

Voor SWOV zijn tijdens de onderzoeksperiode de navolgende personen geïnterviewd in het kader van de evaluatie. Omdat de Reputatiegroep in augustus met de afnemers van SWOV interviews had gedaan over de kwaliteit van dienstverlening en perceptie van SWOV, is in overleg met de opdrachtgever ervoor gekozen de kwaliteit van dit onderzoek te analyseren en bij geschiktheid de relevante bevindingen te gebruiken. Aanvullend is nog een interview gehouden met het CBR, dat niet in het onderzoek van de Reputatiegroep was betrokken.

Interviews SWOV

| Naam | Organisatie/afdeling/functie |
|------------------|---|
| SWOV | |
| Letty Aarts | Afdelingshoofd Data en analyse voor beleid |
| Martin Damen | Directeur |
| Maura van Strijp | Afdelingshoofd Communicatie |
| Nicole van Nes | Afdeling Interactie met zelfrijdende voertuigen |
| Ragnhild Davidse | Afdelingshoofd Gedrag in het verkeer |
| Rob Eenink | Adjunct directeur |
| Saskia de Craen | Aanspreekpunt jaarprogramma I&W |
| Wendy Weijermars | Afdelingshoofd Infrastructuur en verkeer |
| Extern | |
| Jolieke de Groot | CBR |
| Boudewijn de Wit | CBR |
| Joke Tijssen | Reputatiegroep |

TeamAlert

Voor TeamAlert hebben de volgende gesprekken plaatsgevonden.

Interviews TA

| Naam | Organisatie/afdeling/functie |
|---------------------|--|
| TeamAlert | |
| Maartje Burghgraef | Directeur-bestuurder |
| Lieke Kreuzberg | Manager onderzoek & gedragsverandering |
| Gea-Marit Dekker | Gedragsonderzoeker en-ontwerper |
| Kelly Kooij | Manager marketing en communicatie |
| Guerchôm van Iperen | Manager Advies en Accountmanagement |

GROUW TA

| Naam | Organisatie/afdeling/functie |
|------------------|------------------------------|
| Extern | |
| Marco Wigbers | Provincie Overijssel |
| Patricia Nijboer | Gemeente Rotterdam |
| Wilma Slingers | CROW |
| Sjoerd Houweling | CBR |
| Danny van Os | MRDH |

Veilig Verkeer Nederland

Voor VVN hebben de volgende gesprekken plaatsgevonden.

Interviews VVN

| Naam | Organisatie/afdeling/functie |
|-------------------------------------|---|
| Veilig Verkeer Nederland | |
| Evert-Jan Hulshof | Directeur |
| Leo Lamb | Regiomanager Zuid en West & kennisdeling |
| Elise van 't Loo | Educatie |
| Kwok Wing Tang | Controller |
| Yvonne Jimmink en Marijcke de Groot | Kennisdeling en stimuleren Verkeersexamen |
| Sandra van Baars | Verkeersouders en Ouderpackage |
| Emma Bronswijk | Flitspeiling en onderzoeken |
| Cindy Esseling en Rowan de Haan | Publiekscommunicatie |
| Frank Meijer | Fietsverlichting |
| Gerco Herbrink | Campagne Meedoen is makkelijk |
| Ingrid Wetser | Senioren |
| Ilona Hultermans | Burgeractivatie |
| Dave van Bogaert | Participatiepunt en buurtacties |
| Extern | |
| Hester Loots | Provincie Drenthe |
| Susan Martens | Gemeente Apeldoorn |
| Annemiek Wierdak | Verkeersouder |
| Hans Vergeer | Verkeersconsulent |

Bijlage 4: Interviewleidraden

In de interviewleidraden hebben we aandacht voor aspecten van de subsidieregeling die alle subsidieontvangers raken en daarnaast voor de specifieke kenmerken die betrekking hebben op de doeltreffendheid en doelmatigheid op de afzonderlijke subsidieontvangers.

Deze interviewvragen zijn nadrukkelijk bedoeld als leidraad: bepaalde expertise of antwoorden van de geïnterviewden kunnen nopen tot nadere bespreking van het antwoord of bepaalde vragen kunnen vanwege de specifieke achtergrond van de geïnterviewde niet worden gesteld.

Van de interviews wordt door de interviewers een verslag gemaakt. Deze zijn alleen voor intern gebruik en zullen slechts in geaggregeerde en geanonimiseerde vorm bijdragen aan rapporten of documenten die aan de opdrachtgever zullen worden verstrekt.

Gespreksonderwerpen die betrekking hebben op alle subsidieontvangers

Doelstellingen en scope van de subsidie

1. Wat is de wettelijke grondslag van de subsidieverstrekking?
2. Wat zijn de subsidiedoelstellingen?
3. Hoe is concreet invulling gegeven aan deze subsidiedoelstellingen, oftewel voor welke activiteiten wordt subsidie aangevraagd en wat zijn de beoogde effecten?
4. Hoe komt het activiteitenplan tot stand en wie zijn hierbij betrokken?
5. Hoe verloopt het contact tussen de partijen?
6. In hoeverre heeft het ministerie invloed op de inhoud van het activiteitenplan?
7. Zijn er wijzigingen in het activiteitenplan geweest de afgelopen jaren en hoe is hiermee omgegaan?
8. Welke prestatie-indicatoren zijn afgesproken met het ministerie en in welke mate zijn deze gekwantificeerd? (zie ook blauwdruk)
9. Wat is gedaan met de aanbevelingen uit de evaluatie uit 2017?

Subsidieaanvraag en verantwoording

10. Wat zijn de administratieve lasten van de subsidie voor de organisatie (aanvraag en vaststelling)?
11. Hoe worden de forfaitaire uurtarieven vastgesteld en zijn deze tussentijds gewijzigd?
12. In de nieuwe regeling is de loon- en prijscompensatie niet langer opgenomen. Deze is vervangen door een jaarlijkse indexatie van 1,5% op het subsidieplafond van elke organisatie. Heeft deze wijziging (mede gelet op de huidige inflatie) positieve of negatieve gevolgen voor de subsidieontvanger?
13. Hoe wordt omgegaan met de gescheiden boekhouding en hoe werkt dit in de praktijk?
14. Zijn er problemen geweest rond de aanvraag of vaststelling van de subsidiebeschikking?
15. Welke invloed heeft COVID-19 gehad op de uitvoering van de subsidieactiviteiten, welke wijzigingen zijn doorgevoerd en heeft dit effect gehad op het totaalbedrag van de subsidie?
16. Hoe verloopt de samenwerking tussen lenW en de subsidiepartner? Voor welke onderwerpen wordt contact gezocht? Op welk niveau?

CONCLUSIE

Doeltreffendheid

17. Wie zijn de voornaamste afnemers van uw resultaten? Graag zouden wij hier een lijst van ontvangen zodat wij hen ook kunnen benaderen voor een gesprek.
18. In hoeverre heeft de subsidie bijgedragen aan het behalen van de doelen rond verkeersveiligheid?
19. Hoe monitoren/evalueren jullie de doeltreffendheid van de activiteiten die door jullie organisatie worden ondernomen?
20. Zijn er zaken te benoemen volgens jullie die de doeltreffendheid van de organisatie zou vergroten?
21. Hoe bereiken jullie deze doelgroep en worden hier overleggen over gevoerd?

Doelmatigheid

22. Wat zou er gebeuren als er 20% minder middelen beschikbaar waren voor de subsidie?
23. Zijn er zaken te benoemen volgens jullie die de doelmatigheid van de organisatie zou vergroten?

Marktanalyse – economische activiteit

24. Wat is de wettelijke grondslag van de subsidieverstrekking?
25. Wat zijn de subsidiedoelstellingen?
26. Voor welke activiteiten is/wordt subsidie aangevraagd? Zouden jullie deze activiteiten in een aantal hoofdactiviteiten (3-5) kunnen ordenen?
27. Wat is de aard en het doel van deze de gesubsidieerde hoofdactiviteiten?
28. Zijn deze activiteiten nog aan bijzondere (subsidie)regels onderworpen?
29. In hoeverre hangen de gesubsidieerde activiteiten samen met een wettelijke taak of overheidsprerogatief?²⁶
30. Wat zijn per gesubsidieerde hoofdactiviteit 1. de afnemers en 2. de partijen die (in potentie) soortgelijke activiteiten / diensten / producten (zouden kunnen) verrichten /aanbieden?
31. In hoeverre wijkt dit af van de marktanalyse die eerder door Sira Consulting is uitgevoerd?

Indien het vermoeden bestaat dat een van de gesubsidieerde activiteiten economisch van aard is (en dus op een markt aan wordt geboden):

32. Kan deze vermoedelijke economische activiteit los worden gezien van andere gesubsidieerde activiteiten die niet economisch zijn c.q. samen hangen met een overheidsprerogatief?²⁷
33. Kan deze vermoedelijke economische activiteit worden beschouwd als een 'dienst van algemeen economisch belang'. M.a.w. is er sprake van economische activiteit die een publiek belang dient?²⁸

²⁶ Activiteiten die worden uitgeoefend in het kader van de uitoefening van bevoegdheden van openbaar gezag (overheidsprerogatief) worden als niet-economisch beschouwd. Zo is bijvoorbeeld het aanbieden van openbaar onderwijs, dat binnen het nationale onderwijsstelsel wordt gefinancierd en onder staatstoezicht staat, geen economische activiteit.

²⁷ Voor deze loskoppeling is overigens niet vereist dat de activiteit essentieel of onontbeerlijk is voor de uitoefening van de bevoegdheden van openbaar gezag.

²⁸ Diensten van algemeen economisch belang zijn economische activiteiten die een publiek belang dienen. De ondernemers of overheden die een DAEB uitvoeren bieden hun dienst aan op 'een markt'. Doorgaans is er sprake van onrendabele activiteiten en/of van activiteiten die de markt ontoereikend naar (sociaal-) maatschappelijk verantwoorde voorwaarden kan uitvoeren. Hierdoor moeten ondernemingen, die met een DAEB belast zijn, worden gecompenseerd voor de openbare diensten die zij uitvoeren. Zonder ingrijpen van de overheid kunnen bepaalde groepen burgers geen gebruik maken van deze diensten. Denk bijvoorbeeld aan een busverbinding die noodzakelijk is voor grote groepen mensen (ouderen, schoolgaande jongeren, forensen), maar die op basis van afwegingen van economische efficiency niet (meer) zou worden

SAMENVATTING

Randvoorwaarden ter voorkoming staatssteun

34. Hoe wordt meer in het algemeen geborgd dat er geen subsidie vloeit naar economische activiteiten (van derden)?
35. Wordt er gewerkt met een gescheiden boekhouding? Zo ja, hoe is dit ingeregeld?²⁹
36. Worden er wel eens derde (samenwerkings)partijen ingeschakeld met het versterkte subsidiegeld? Hoe wordt dit staatssteunproof ingericht (bijvoorbeeld door uitvraag in concurrentie)?

Afnemers

37. Welke diensten / producten hebben jullie van [naam subsidieontvanger] afgenomen?
38. Zouden jullie deze diensten / producten beschouwen als resultaat van een economische of van niet-economische activiteit³⁰ van [naam subsidieontvanger]?
39. Zijn er andere marktpartijen waar jullie (in potentie) soortgelijke diensten / producten zouden kunnen afnemen? M.a.w. bestaat er een markt voor deze producten?

Indien het vermoeden bestaat dat een van de gesubsidieerde activiteiten economisch van aard is (en dus op een markt aan wordt geboden):

40. Kan deze vermoedelijke economische activiteit los worden gezien van andere gesubsidieerde activiteiten die niet economisch zijn c.q. samen hangen met een overheidsprerogatief?
41. Kan deze vermoedelijke economische activiteit worden beschouwd als een 'dienst van algemeen economisch belang'. M.a.w. is er sprake van economische activiteit die een publiek belang dient?

Potentiële concurrenten

42. Zijn er activiteiten / diensten / producten die jullie (in potentie) in concurrentie aanbieden met activiteiten / diensten / producten van [naam subsidieontvanger]? Waaruit blijkt dat?

Indien het vermoeden bestaat dat een van de gesubsidieerde activiteiten economisch van aard is (en dus op een markt aan wordt geboden):

43. Kan deze vermoedelijke economische activiteit los worden gezien van andere gesubsidieerde activiteiten die niet economisch zijn c.q. samen hangen met een overheidsprerogatief?
44. Kan deze vermoedelijke economische activiteit worden beschouwd als een 'dienst van algemeen economisch belang'. M.a.w. is er sprake van economische activiteit die een publiek belang dient?

uitgevoerd door vervoersondernemingen. Hiermee onderscheiden DAEB zich ook van gebruikelijke marktactiviteiten, die wel voldoende

door de markt worden aangeboden en die economisch rendabel zijn. Lokale omroepen zijn ook een goed voorbeeld; inkomsten uit reclame zijn soms onvoldoende voor hen om levensvatbaar te opereren.

²⁹ Het niet uitgesloten dat een instelling verschillende – economische en niet-economische – activiteiten kan verrichten, op voorwaarde dat zij een gescheiden boekhouding voert met betrekking tot de verschillende financieringen die zij ontvangt, zodat elk risico van kruissubsidiëring van haar economische activiteiten uit de overheidsmiddelen die zij voor haar niet-economische activiteiten ontvangt, is uitgesloten.

³⁰ Activiteiten die worden uitgeoefend in het kader van de uitoefening van bevoegdheden van openbaar gezag (overheidsprerogatief) worden als niet-economisch beschouwd. Zo is bijvoorbeeld het aanbieden van openbaar onderwijs, dat binnen het nationale onderwijsstelsel wordt gefinancierd en onder staatstoezicht staat, geen economische activiteit.

SWOV TA

Vragen aan de doelgroepen

1. Welke methoden worden gebruikt om de doelgroep te betrekken en te informeren?
2. In hoeverre zijn deze methoden toereikend?
3. Hoe wordt de informatie verder verwerkt bij de doelgroep?
4. In hoeverre zijn communicatiemedewerkers vaardig in het benaderen, betrekken en informeren van de doelgroep?
5. Sluit de informatie aan op de informatiebehoefte van de doelgroep? Wat zou hierin kunnen verbeteren?
6. Zijn de activiteiten in uw ogen effectief? En zijn ze ook doelmatig?
7. Hoe beoordeelt u de kwaliteit van de communicatie van TA?

Gespreksonderwerpen die enkel betrekking hebben op SWOV*Strategie en omgeving*

1. Hoe wordt beoordeeld welke vraagstukken onderzoek door SWOV nodig hebben?
2. Hoe wordt beoordeeld wie de doelgroep is van SWOV en hoe deze doelgroep wordt geïnformeerd?
3. Hoe verhoudt SWOV zich tot andere onderzoeksorganisaties op het gebied van verkeersveiligheid, zoals het Kennisinstituut voor Mobiliteit?
4. Op welke wijze wordt voorkomen dat met deze onderzoeksorganisaties concurrerend onderzoek wordt verricht?

Resultaat onderzoek

5. In hoeverre dragen de onderzoeksvragen bij aan het doel van het vergaren van kennis op het gebied van verkeersveiligheid? Zijn de verkeersveiligheidsthema's die SWOV vanuit het SPV 2030 onderzoekt ook de thema's die voor u relevant zijn op het gebied van verkeersveiligheid?
6. Hoe stelt u vast welke onderzoeksvragen u in de onderzoeksprogramma's opneemt?
7. Welke onderzoeksmethoden gebruikt SWOV voor het beantwoorden van onderzoeksvragen?
8. In hoeverre zijn deze onderzoeksmethoden toereikend?
9. Sluiten de onderzoeksvaardigheden waar SWOV nu over beschikt aan op de onderzoeksvragen die SWOV in de toekomst wil beantwoorden?
10. Hoe waarborgt/beoordeelt u de kwaliteit van het onderzoek dat wordt uitgevoerd door SWOV?
11. In hoeverre dragen de onderstaande onderzoeksprogramma's bij aan het ontwikkelen van kennis op het gebied van verkeersveiligheid:
 - Data en analyse voor beleid
 - Gedrag in het verkeer
 - Interactie met zelfrijdende voertuigen
 - Infrastructuur en verkeer
 - Kennis bijhouden, uitwisselen en verspreiden

SWOV TA

Communicatie

12. Op welke manier wordt de doelgroep vastgesteld waarop het communicatiebeleid is gericht?
13. Hoe wordt gemeten dat deze doelgroep de door SWOV verworven kennis zich eigen heeft gemaakt?
14. Welke methoden gebruikt SWOV om deze doelgroep te betrekken en te informeren?
15. In hoeverre zijn deze methoden toereikend?
16. In hoeverre zijn communicatiemedewerkers vaardig in het benaderen, betrekken en informeren van de doelgroep?
17. Hoe beoordeelt u de kwaliteit van de communicatie van onderzoeksresultaten door SWOV?
18. Hoe beoordeelt u de bijdrage van de onderstaande activiteiten aan de verspreiding van door SWOV ontwikkelde kennis:
 - de website;
 - de Kennisbank;
 - Kenniscafé 's;
 - Andere SWOV-bijeenkomsten;
 - Publicaties, zoals factsheets, rapporten en wetenschappelijke artikelen;

Gespreksonderwerpen die betrekking hebben op TA*Strategie en omgeving*

45. In het kennismakingsgesprek werd aangegeven dat de uitvoering van interventies niet onder de subsidie valt. In de begroting van 2020 komen toch enkele projecten voor, zoals Witte Waas. Wat bepaalt of een project wel of niet onder de subsidie valt?
46. Hoe verhoudt het TA zich tot andere onderzoeksorganisaties op het gebied van verkeersveiligheid, zoals VVN?
 - 1.

Resultaat onderzoek

47. Welke kennis over gedragsbeïnvloeding is opgebouwd in de afgelopen 3 jaar?
48. Heeft dit geleid tot nieuwe gedragsinterventies?
49. Zijn deze gedragsinterventies getest middels pilots?
50. Heeft de opgedane kennis over gedragsbeïnvloeding geleid tot een andere werkwijze van TeamAlert?
51. Wie zijn de afnemers van de kennis over gedragsbeïnvloeding en hoe groot is deze groep afnemers?
52. Hoe bereikt TA deze doelgroep?
53. Heeft TA inzicht in de effectiviteit van de kennisdeling? Denk aan verwijzingen in beleidsplannen of bekendheid van TA bij decentrale overheden.
54. Zijn er zaken te benoemen volgens jullie die de doeltreffendheid van de organisatie zou vergroten?

- 2.

Communicatie

19. Hoe wordt gemeten dat deze doelgroep de kennis die zij opdoen ook toepast?

Gespreksonderwerpen die betrekking hebben op VVN

Strategie en omgeving

55. Hoe wordt beoordeeld welke veranderingen er in het activiteitenplan plaatsvindt t.o.v. het jaar ervoor? Bijvoorbeeld de recente verschuiving naar meer focus op senioren? Waar heeft dit zijn grondslag?
56. Hoe wordt omgegaan in verschuiving in de activiteiten/ budgetten over de jaren. Hoe wordt hiermee omgegaan?
57. Hoe verhoudt het VVN zich tot andere onderzoeksorganisaties op het gebied van verkeersveiligheid, zoals TA en SWOV?

Resultaat activiteiten

58. Welke documenten zijn beschikbaar op de doelgroepen om de resultaten van de acties te meten?
59. Hoe wordt vastgesteld wat de doelen zijn per activiteit? Worden deze ook wel eens bijgesteld?
60. Hoe werkt het kennisnetwerk en wat zijn de resultaten? Zijn hier optimalisaties mogelijk?
61. Is er wel eens spanning tussen de marktwerking (bijv. bij scholen) en de subsidie? Bijv. op het gebied van kennisdeling?

Communicatie

62. Hoe wordt gemeten dat deze doelgroep de kennis die zij opdoen ook toepast?



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

K.v.K. nr. 24316726

W www.ecorys.nl