

Evaluatie samenwerking verkeersveiligheid Noord-Brabant

Wat is er van samenwerking terecht gekomen?



Samenstellers:
Jeroen Schutz
George Postma

Ons kenmerk: A15PNB-107
Eindrapport: 15 december 2015

Provincie Noord-Brabant

Evaluatie samenwerking verkeersveiligheid Noord-Brabant

Wat is er van samenwerking terechtgekomen?

INHOUD	Blz.
Samenvatting.....	1
1 Inleiding.....	3
1.1 Scope en doel.....	3
1.2 Hoofdvragen en analysekader.....	3
1.3 Leeswijzer.....	3
2 BVVP en de rol van de provincie.....	4
2.1 Het BVVP op hoofdlijnen.....	4
2.2 Rol Provincie.....	5
3 Samenwerking.....	7
3.1 Organisatie van samenwerking.....	7
3.2 Samenwerking met de 4 O's.....	8
3.3 Integrale samenwerking.....	8
4 Uitvoering.....	9
4.1 Inleiding.....	9
4.2 Beleidsbijstelling.....	9
4.3 Regie, coördinatie en facilitering.....	10
4.4 Educatie en communicatie.....	10
4.5 Leren en bijsturen.....	11
Bijlage 1: Onderzoeksopzet.....	13
Bijlage 2: Beantwoording onderzoeksvragen.....	15

Samenvatting

Evaluatie

Lysias voerde de evaluatie uit van het Brabants verkeersveiligheidsplan 2012-2016 (hierna aangeduid als 'BVVP'). In dit rapport beantwoorden we de onderzoeksvragen van de provincie. Het rapport is in overleg met de begeleidingscommissie ingericht; hiermee volgen we niet exact de onderzoeksvragen. De antwoorden op de onderzoeksvragen beantwoorden we in een afzonderlijk kader in bijlage 2.

Nieuwe rol

Het BVVP is een omslag in het verkeersveiligheidsbeleid. Met name de rol van de provincie is veranderd. In plaats van initiërend en richtinggevend is de rol van de provincie in het BVVP meer regisserend en faciliterend. De samenwerking is in het BVVP ingevuld als gelijkwaardig partnerschap.

Wij zijn van oordeel dat de beschreven rol passend is voor de provincie en dat deze goed aansluit bij de opgaven van de provincie. De partners vinden de totstandkoming en de inhoud van het BVVP open, inspirerend en stimulerend; mede door het – samen met de partners – neerzetten van een sterke ambitie (“nul verkeersdoden”).

Kansen

In de uitvoering is men zonder uitzondering positief over de wijze waarop de Provincie het programma en de deelnemende partners faciliteert. Evengoed is er in de uitvoering verdere verbetering mogelijk, door concreter te zijn over bevoegdheden (wie gaat waar over?) en taken (wie doet wat?). Hier liggen de verbeterkansen, waar de Provincie zich overigens bewust van is. Hieronder gaan wij in op deze kansen:

1. *Rollen*

Het blijkt voor de provincie moeilijk om 'in vertrouwen los te laten', al voelt een aantal partners zich juist comfortabel met de huidige rolinvulling. Het beeld is dat de provincie op sommige onderwerpen nog veel stuurt en bepaalt. De voorbereiding en besluitvorming over de strategie en de communicatiecampagne gebeuren (in overleg met de regio's) door de provincie. De vraag is of dit past bij de geschetste rol in het BVVP en gelijkwaardig partnerschap. Op projectniveau is voor alle betrokkenen duidelijk dat de regio's en gemeenten zelf kunnen bepalen aan welk project wordt deelgenomen. Communicatie over de verwachtingen over elkaars rollen ('wie gaat waar over') kan richting het nieuwe programma duidelijkheid bieden.

2. *Samenwerking*

- De wijze waarop de samenwerking rond het BVVP nu is vormgegeven is voor verbetering vatbaar. Verbetering vormt een voorwaarde voor succesvolle voortzetting van het programma vanaf 2016. De vormgeving van de samenwerking op het strategische, tactische en operationele niveau is onduidelijk en ook de wisselwerking tussen de niveaus kan beter. Zowel de ambassadeurs als de klankbordgroepleden menen dat zij 'gaan' over het strategische en tactische niveau.
- De samenwerking met de 4 O's staat nog in de grondverf en gebeurt nu alleen op het operationele niveau. Voor het draagvlak in de maatschappij is het goed om ook op het strategische niveau de verbinding met de andere 3 O's aan te gaan.

- Een derde aandachtspunt is de verkokering van de beleidsdomeinen binnen het provinciale ambtelijke apparaat. Verkeersmanagement, infrastructurele aanpassingen, gedragsbeïnvloeding en handhaving zijn ‘in het veld’ geen gescheiden entiteiten. Kortom waar de partners integraal denken en werken werkt de provincie verkokerd.

3. *Leren en bijsturen*

Het verband tussen de investeringen/inspanningen van de provincie en het bereik en de zichtbaarheid van een actie/project is voldoende zichtbaar gemaakt; de kwaliteit ervan en met name de effecten (outcome) zijn nog ongewis. Deels komt dit doordat er een bewuste keuze is gemaakt om geen concrete doelstellingen of output/outcome-indicatoren op te nemen in het programma. Dit vanuit de aanname dat het verband tussen het beleid en het al dan niet afnemen van verkeersslachtoffers niet is aan te tonen. Dit maakt wel dat het lastig om goed onderbouwde (en scherpe) keuzes te maken voor het nieuwe programma.

1 Inleiding

1.1 Scope en doel

Dit rapport biedt de uitkomsten van de evaluatie van het “Brabants Verkeersveiligheidsprogramma 2012-2016 (BVVP)”. Het doel van deze evaluatie is het trekken van lessen over de planvorming, het plan zelf en de uitvoering van het programma. Dit alles met bijzondere aandacht voor de (wijze van) samenwerking met de stakeholders.

1.2 Hoofdvragen en analysekader

De hoofdvragen zijn:

- 1 Zijn de doelen uit het BVVP waarvoor de provincie verantwoordelijk was bereikt?
- 2 Welke rol met betrekking tot gedragsverandering is passend voor de provincie om in de toekomst doelmatig en doeltreffend te kunnen opereren?
- 3 Wat kan op basis van de uitkomsten worden geleerd voor het nieuwe verkeersveiligheidsbeleid vanaf 2016, en waar liggen de kansen? Specifiek ten aanzien van:
 - 3.1 De integrale samenwerking met de 4 O's,
 - 3.2 De integrale samenwerking binnen de provincie?

Het onderzoek is uitgevoerd op basis van:

1. Gesprekken met (in- en externe) partners voor deze opgave (zie bijlage 1)
2. Een analyse op hoofdlijnen van de beschikbare documenten (zie overzicht in bijlage 1)

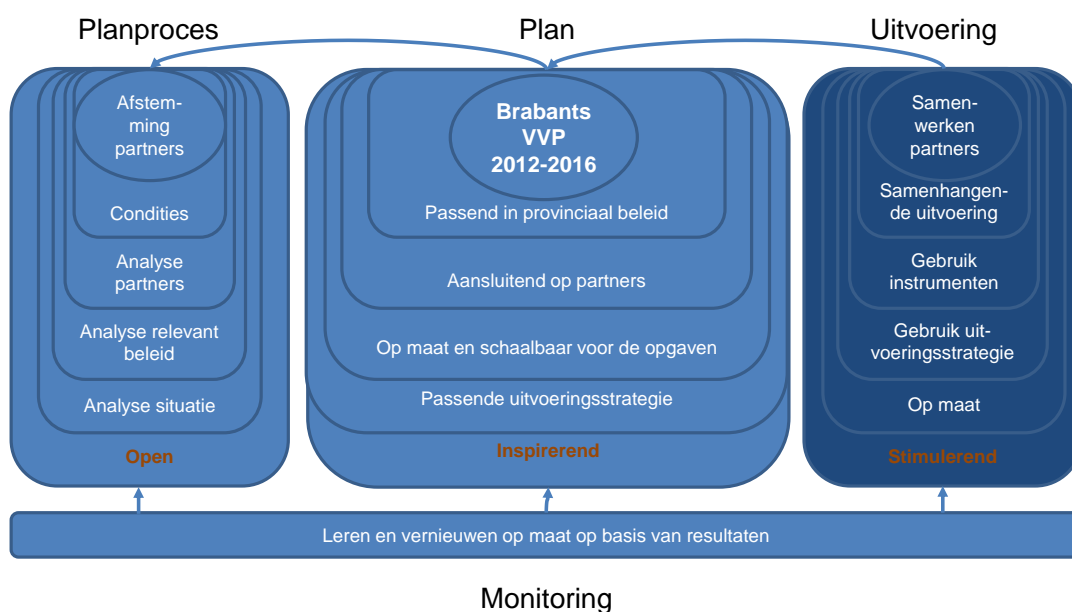
1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft de hoofdlijnen van het BVVP en de rol(len) van de provincie. Hoofdstuk 3 is gewijd aan de (organisatie) van de samenwerking met de verschillende stakeholders. Ten slotte gaat hoofdstuk 4 in op de uitvoering van het BVVP.

2 BVVP en de rol van de provincie

2.1 Het BVVP op hoofdlijnen

Wij hebben het BVVP beoordeeld langs de lijn van 'planproces', 'plan', en 'uitvoering'. In onderstaand figuur is dit uiteengezet.



In deze paragraaf zoomen we in op het planproces (of totstandkoming van het programma) en het plan (of programma) zelf. De uitvoering komt aan de orde in hoofdstuk 4.

Totstandkoming BVVP

In 2011 was het Routeplan verkeersveiligheid 2010-2014 in het tweede jaar van uitvoering. Mede ingegeven door de uitkomsten van de verkiezingen voor de Provinciale Staten in maart 2011 is Brabant-breed besloten om zowel de aanpak alsook de inhoud van het verkeersveiligheidsbeleid te herzien. Uitkomst van analyses was dat de rol van de provincie anders ingevuld diende te worden en dat (de besluitvorming over) de uitvoering meer decentraal moest komen.

Het BVVP 2012-2016 kwam tot stand na brede consultatie en afstemming met de (bestuurlijke en ambtelijke) partners. Uit onze gesprekken met degenen die bij de totstandkoming betrokken waren, kwam naar voren dat er sprake was van een transparant proces met een vernieuwende uitkomst in de vorm van het BVVP. Voorafgaand aan deze consultatie is een duidelijke relatie gelegd met de voor Brabant belangrijke vraagstukken rond verkeersveiligheid. Ook is nagedacht over de relatie met wegenbeheerders (rijk, provincie en gemeenten).

Inhoud BVVP

Het BVVP is – zo geven de stakeholders aan - op een inspirerende wijze vormgegeven en formuleert de enige ambitie die er op het gebied van verkeersslachtoffers toe doet; “Nul verkeersslachtoffers in Noord-Brabant”. Het

programma wordt ook beschouwd als een gezamenlijk programma van de regio's en de provincie, met een gezamenlijke ambitie/opgave. Ook de 'individuele' taken en verantwoordelijkheden (of bijdrage) van de verschillende partners zijn, evenals de kaders en de condities voor het budget en cofinanciering, uitgewerkt. De relatie met ander provinciaal beleid (binnen mobiliteit) is benoemd, maar niet uitgewerkt.

Ook de doelgroepen zijn goed afgebakend, onder andere door het gebruik van themajaren. Deze themajaren volgen logisch uit analyses van verkeersslachtoffers. Echter, realistische (tussen)doelstellingen of doelen ontbreken in het BVVP. Hoewel dit een bestuurlijk onderschreven keuze was bij de totstandkoming van het programma heeft dit consequenties voor het kunnen aantonen van samenhang tussen onderliggende projecten en de bijdragen ervan aan het programma. Mede vanwege het gebrek aan dergelijke realistische doelstellingen biedt het programma weinig houvast voor monitoring en effectmeting.

Het BVVP moet en kan niet worden gelezen als een uitvoeringsagenda, dit was ook niet de insteek van het programma. In het BVVP is aangegeven dat de uitvoering wordt opgepakt in samenspraak met de partners. Sterker nog, de regio's hebben de vrijheid om – bijvoorbeeld ten aanzien van projecten – zelf tot deelname te besluiten.

Uitvoering BVVP

Gelet op de totstandkoming en het BVVP zelf is er een logische keuze gemaakt ten aanzien van de inzet van 'instrumenten'. Daarbij is gestreefd naar samenhang in de uitvoering tussen de eigen activiteiten en die van de partners. Inherent aan de gekozen uitvoering van het BVVP – met besluitvorming over projecten op regionaal en gemeentelijk niveau - is dat er relatief veel afstemming plaatsvindt en de uitvoerende derden in bepaalde gevallen veel administratieve lasten ervaren (want opdrachtverstrekking op gedecentraliseerd niveau). In hoofdstuk 4 gaan we nader in op de uitvoering.

BVVP Open, inspirerend en stimulerend

Betrokkenen waarderen de koerswijziging in het verkeersveiligheidsbeleid die met het BVVP gemaakt is. Door – samen met de partners – in een open dialoog een sterke ambitie neer te zetten ("nul verkeersdoden") ervaren de partners het BVVP als inspirerend en stimulerend.

2.2 Rol Provincie

Veranderende visie rol provincie

De rol van de provincie in het BVVP is deels ingegeven door een veranderende visie op deze rol. De integriteit en logica van overheidshandelen kwam onder een vergrootglas te liggen. Om de geloofwaardigheid en de maatschappelijke betrokkenheid te vergroten veranderde de rol van de (provinciale) overheid. Een viertal belangrijke kenmerken van deze veranderende rol zijn:

- Vermaatschappelijking van thema's. Provincies dienden los te laten in vertrouwen. Naar een *adaptief bestuur*.
- Provincie verbindt binnen de 4 O's, provincie 'makelt en schakelt'. De provincie doet mee (of doet niet mee) in plaats van 'de provincie is er van' (of 'is er niet van').
- Vraag gestuurd experimenteren "*learning by doing*", snel reflecteren in actie.
- Transparantie en verantwoording.

De rol van de provincie zoals deze in het BVVP is omschreven, kan als volgt worden samengevat: aanjagen, regisseren, ondersteunen, faciliteren, coördineren, bewaken, monitoren en effectmeten.

Het BVVP is een goed voorbeeld van een uitwerking van de hiervoor getypeerde veranderende rol van de provincie. Zeker op papier is de nieuwe rol goed uiteengezet en is de rol van de provincie omschreven als adaptief en verbindend met partners. De regio's zijn goed in positie gebracht. Ook het 'learning by doing'-principe is goed verwerkt in het programma. Aangegeven is dat er projecten worden uitgevoerd die – indien nodig na monitoring – kunnen worden aangepast; transparantie over de verwachtingen en resultaten derhalve.

Rol lastig 'vast' te houden

De praktijk blijkt weerbarstiger. Stakeholders staan nog steeds achter het programma en de rol voor die provincie zoals daarin beschreven, maar de partners geven ook aan dat de provincie nog moeite heeft met 'in vertrouwen loslaten'. Er is uiteraard ook een andere kant van dezelfde medaille. Een aantal (maar zeker niet alle) partners heeft ook moeite om "in vertrouwen gas te geven" en voelt zich juist comfortabel met de huidige inrichtingen van de rollen. Communicatie over de verwachtingen over elkaars rollen ('wie gaat waar over') kan voor het nieuwe programma duidelijkheid bieden.

Op bepaalde onderdelen van het programma (zoals de aansturing van het communicatiebureau of bij het bepalen van het nieuwe thema voor 2016) hebben sommige partners het beeld dat de provincie te veel 'stuurt' en bepaalt. Op projectniveau is voor alle betrokkenen duidelijk dat de regio's en gemeenten zelf kunnen bepalen aan welk project wordt deelgenomen.

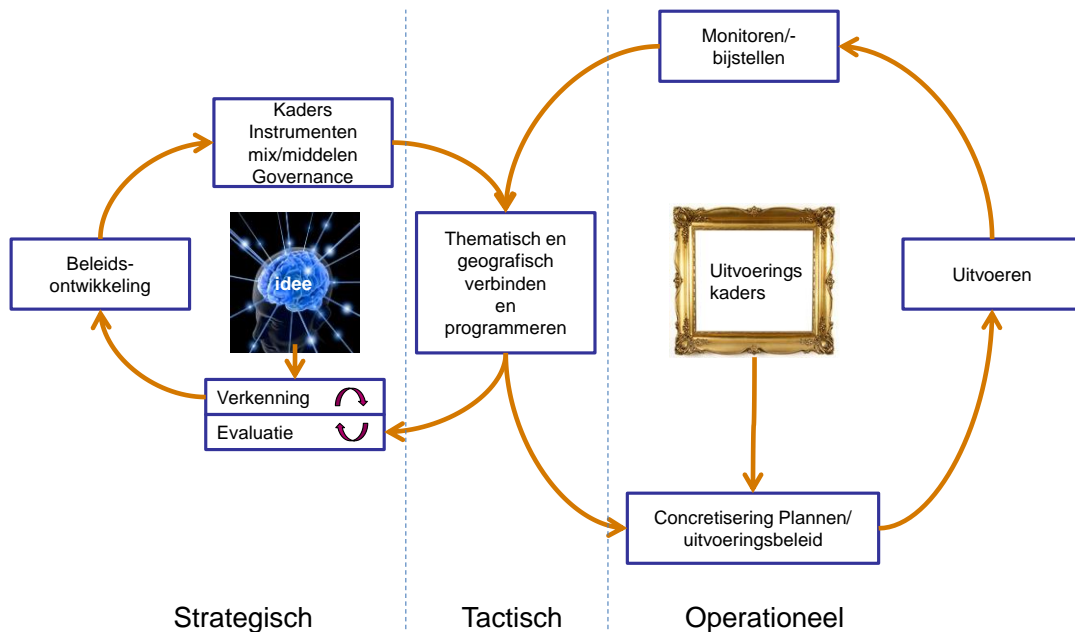
3 Samenwerking

3.1 Organisatie van samenwerking

Drie niveaus van samenwerking

Wij onderscheiden drie niveaus van samenwerking (aan de hand van “The big 8”):

- **Strategisch:** Ambitie, visie, strategie, kaders aanpak en thema-keuze.
- **Tactisch:** doorvertaling strategie/visie naar programma's/projecten.
- **Operationeel:** Uitvoeringsbeleid, uitvoering van projecten, monitoring en effectmeting.



Het is overigens niet noodzakelijk om een apart ‘gremium’ of overleg per niveau te organiseren, zolang maar duidelijk is, wie waar over gaat en beslist.

Onduidelijkheid over invulling niveaus

Momenteel kent de organisatie rondom het BVVP een ambassadeuroverleg, een klankbordgroep en diverse projectgroepen. Daarnaast is sprake van een provinciaal team verkeersveiligheid.

Hoewel de ambassadeurs en de klankbordgroepsleden de huidige samenwerking overwegend als positief en effectief beoordelen, hebben wij ook geconstateerd dat er veel onduidelijkheid bestaat over wie waar over gaat. Zo geven zowel ambassadeurs als klankbordgroepsleden aan dat ‘hun’ overleg over de strategie en tactische invulling gaat. De wisselwerking is onduidelijk en dit wordt versterkt door de naamgeving van deze overleggen. Zowel ‘ambassadeurs’ als ‘klankborders’ gaan – geredeneerd vanuit de betekenis van de termen – niet over de strategie of tactiek. Ambassadeurs zijn bovenal ‘uitdragers’ van de boodschap, terwijl ‘klankborders’ meedenken. In de praktijk beslist de provincie (na uitgebreide afstemming) over de

strategie en de invulling daarvan. Op operationeel niveau beslissen de regio's. Het staat de regio's en gemeenten vrij om zelf te bepalen welke invulling (in de vorm van projecten) zij geven aan de themajaren.

3.2 Samenwerking met de 4 O's

Er is meer dan één O

In het BVVP is op meerdere plaatsen aangegeven dat de ambtelijke betrokken organisaties de samenwerking gaan zoeken met de vier O's. Naast Overheid zijn dit Onderwijs (& Onderzoek), Ondernemingen en Omgeving.

Op operationeel niveau of projectniveau zijn verschillende O's betrokken; vaak als uitvoerder (ondernemers of Veilig Verkeer Nederland) en soms als locatie (lagere en middelbare scholen).

Als we ervan uitgaan dat we het ambassadeursoverleg mogen aanduiden als het strategische niveau (zie ook paragraaf 3.1) dan valt op dat daar alleen de O van overheid vertegenwoordigd is. Naast zes vertegenwoordigende wethouders en de gedeputeerde is dit overleg eind 2015 uitgebreid met twee korpschefs van de twee politieregio's. Ook in de klankbordgroep zitten alleen overheidsmensen.

Strategisch meedenken

Betrokkenen geven aan dat het toevoegen van politie (per eind 2015) de afstemming (onder andere over handhaving) zal verbeteren, maar ook dat verdere inbreng van de andere O's op strategisch niveau wenselijk is. Dergelijke partners dienen op dit abstractieniveau kunnen meepraten vanuit een gezamenlijk gevoeld maatschappelijke belang. Het betrekken van andere O's dan overheid op tactisch niveau is niet per definitie vanzelfsprekend. Bij de inkleuring van het programma met projecten kunnen belangen "door elkaar heen" gaan lopen als een bepaalde partij ook betrokken is bij de uitvoering van projecten/acties.

3.3 Integrale samenwerking

Integraliteit van samenwerking

Externe partijen hebben moeite met de verkokering van de beleidsdomeinen binnen het provinciale ambtelijke apparaat. Verkeersmanagement, infrastructurele aanpassingen, gedragsbeïnvloeding en handhaving zijn 'in het veld' veelal geen gescheiden entiteiten. In het BVVP is deze integraliteit als zodanig wel benoemd.

Partners missen de integratie van verschillende inhoudelijke beleidsvelden (horizontaal op beleidsniveau). Zowel interne als externe partners geven aan dat er winst valt te boeken als de provincie meer kwalitatieve koppelingen maakt tussen 'menselijk' en 'fysiek'. Concreet biedt het integreren van oplossingen uit de 'fysieke verkeersveiligheid' en 'gedragsbeïnvloeding' kansen voor verkeersmanagement- en innovatieprojecten. Specifiek is aangegeven dat samenwerking op (sec) 'gedragsbeïnvloeding' eigenlijk te smal is.

Interne afstemming en zichtbaarheid

In het verlengde van de integraliteit van de samenwerking is binnen de provincie geconstateerd dat men elkaar niet altijd vindt en dat de zichtbaarheid (over en weer) van de verschillende 'kokers' beter kan.

4 Uitvoering

4.1 Inleiding

Van 11 naar 4 taken

In het BVVP is voor de provincie een elftal taken en verantwoordelijkheden geformuleerd:

- 1 Indien nodig het tussentijds actualiseren van het BVVP
- 2 Ondersteuning/begeleiding van de regionale doorvertalingen van de Brabant-brede projecten in de regio's (voor de verdere actielijnen)
- 3 Stimulator en ondersteuner van regionaal verkeersveiligheidsbeleid
- 4 Invulling van de verkeersveiligheidsorganisatie (provinciale coördinatie, ambassadeursoverleg, werkorganisatie, klankbordgroep, organiseren communities of interest/netwerkbijeenkomsten)
- 5 Voortgang bewaken 'provinciale activiteiten' zoals coördinatie BVL, TT en campagnes
- 6 Aanjager van de projectgroepen om de jaarthema's voor te bereiden. In deze groepen vindt de koppeling met alle O's plaats
- 7 Verdere beleidsontwikkeling verkeersveiligheid vanuit de provinciale regierol
- 8 Monitoring en effectmeting
- 9 Landelijke afstemming met andere provincies/Rijk/SWOV/KPVV
- 10 Aanbieder van kennis
- 11 Communicatiecampagne 'Nul verkeersdoden Brabant'

We hebben voor ons onderzoek de vrijheid genomen om taken en/of verantwoordelijkheden te clusteren naar vier hoofdtaken/-verantwoordelijkheden:

- Beleidsbijstelling (4.2)
- Regie, coördinatie en facilitering (4.3)
- Educatie en communicatie (4.4)
- Leren en bijsturen (4.5)

De provincie voert deze taken uit met een budget (over de periode 2012-2016) van circa € 900.000 per jaar en de personele inzet bestaat uit twee beleidsmedewerkers (in totaal 1,15 fte) en ondersteuning (0,8).

4.2 Beleidsbijstelling

Continue drive om beleid te verbeteren

Onder beleidsbijstelling verstaan we - het indien nodig - actualiseren van het BVVP en verdere beleidsontwikkeling vanuit de provincierol. Beleidsbijstelling vormt een samenhangend geheel met monitoring en effectmeting. In de praktijk komt het neer op de mate waarin op basis van ervaringen of experimenten het beleid daadwerkelijk wordt aangepast.

Wat is wanneer te meten?

Aangezien realistische (tussen)doelstellingen ontbreken in het BVVP is het de vraag of er op daadwerkelijke effecten kan worden gestuurd. Op voorhand lijkt er onvoldoende te zijn nagedacht over wat er op de gekozen *schaal en termijn* kan worden

gemeten, waarbij we inzien dat een direct causaal verband tussen een project en een afname in verkeersslachtoffers niet valt aan te tonen. Het eventueel bijstellen van beleid dient derhalve te gebeuren op basis van 'scores' op aantallen deelnemers of het bereik van een bepaalde campagne.

Programma 2016 en verder

Vooruitlopend op de uitkomsten van deze evaluatie is door middel van een voorverkenning een nieuw programma 'in de grondverf' gezet voor de jaren 2016 en verder. Wij begrijpen dit, maar hebben niet duidelijk kunnen vaststellen wat het leereffect is uit de uitgevoerde onderzoeken op dit programma. Uiteraard worden ook de lessen uit deze evaluatie meegenomen bij het vormgeven van het nieuwe programma.

4.3 Regie, coördinatie en facilitering

Concretisering rol provincie

Onder regie, coördinatie en facilitering verstaan wij de gehele invulling van de organisatie rond verkeersveiligheid. En dan wel ingegeven vanuit de nieuwe rol voor de provincie zoals aangegeven in paragraaf 2.2. Het vormgeven en ondersteunen van de organisatie rond de BVVP is daar concretisering van.

Positief

Men is zonder uitzondering positief over de wijze waarop de Provincie het programma en de deelnemende partners faciliteert. Behoudens de bevindingen zoals die zijn aangegeven in hoofdstukken 2 en 3 over de rolvastheid en samenwerking, wordt ook veel positief belang gehecht aan de regie en de coördinatie door de provincie. Ten slotte zijn de partners eveneens positief over de aanjaagrol op ambtelijk niveau.

4.4 Educatie en communicatie

Gedragbeïnvloeding

De provincie biedt handvatten of ondersteuning aan de regio's in de vorm van kennis (waaronder projectideeën) en cofinanciering. Een belangrijk deel van de projecten is educatief van opzet: hoe kan het gedrag van de verkeersdeelnemer positief en blijvend worden beïnvloed? Daarnaast 'trekt' de provincie de communicatiecampagne.

Aanbod van instrumenten

Een belangrijk instrument – zo geven partners – aan is de cofinanciering van projecten. In de regel betaalt de gemeente of regio 20% en financiert de Provincie de overige 80% vanuit dit budget. Voor projecten uit de regio is jaarlijks circa 2,5mln euro beschikbaar. Door een aantal partners wordt dit budget overigens niet beschouwd als provinciaal budget, maar als 'geparkeerd' geld. Zij voelen zich in dit beeld bevestigd doordat het beschikbare budget is verdeeld en 'vastgezet' naar de verschillende regio's. De 'zogenaamde' cofinanciering werkt in ieder geval als aanjager van projecten en werkt laagdrempelig.

De provincie wordt minder herkend als aanbieder van kennis, maar als het aandragen van projectideeën wordt meegenomen onder kennis, verbetert dat beeld iets. Betrokkenen geven bovendien aan dat de doorvertaling van landelijke en internationale informatie (bijvoorbeeld over campagnes of projecten) naar de

Brabantse praktijk nauwelijks of ten minste buiten het gezichtsveld van de betrokkenen gebeurt.

Communicatiecampagne

De wijze waarop de provincie de communicatiecampagne opzet en aanstuurt, ervaren de partners als positief. Wel is de vraag gesteld of de provincie dit – gelet op haar rol – inderdaad zelf (in afstemming) of juist meer gezamenlijk met de regio's zou moeten doen.

4.5 Leren en bijsturen

Veel aandacht voor effectmeting

Monitoring en effectmeting zijn cruciaal in een beleidscyclus. Welke lessen zijn te trekken en hoe kan beleid effectiever en efficiënter worden gemaakt? Met de opmerkingen uit paragraaf 4.2 in het achterhoofd is geconstateerd dat relatief veel tijd is besteed aan 'monitoring en effectmeting'. Er zijn in de periode waarin het BVVP liep veel effectmetingen uitgevoerd. We hebben een analyse gemaakt op een tweetal vragen:

- Wat zegt het onderzoek?
- Wat is er mee gedaan?

Waarde onderzoek

Zoals eerder aangegeven zijn er geen realistische doelen gesteld in het BVVP. De ambitie van nul verkeersdoden biedt geen houvast voor evaluatie of bijsturing op de activiteiten. Hoewel het verband tussen bijvoorbeeld projecten en een communicatiecampagne en een eventuele afname van het aantal verkeersslachtoffers niet eenvoudig is aan te tonen, zou de waarde van de uitgevoerde onderzoeken hoger kunnen zijn als er een meer SMART-doelstelling zou zijn geformuleerd. Een mix van input-, throughput- en output-indicatoren zou een goede aanvulling zijn en de meetbaarheid en stuurbaarheid verhogen (bijv. Een jaarlijkse afname met een bepaald percentage). Overigens is bij de totstandkoming van het programma bewust gekozen dergelijke concrete doelstellingen en indicatoren achterwege te laten. Dit vanuit de aanname dat het verband tussen het beleid en het al dan niet afnemen van verkeersslachtoffers niet is aan te tonen.

Door de inzet in metingen op aantallen (deelnemers) en bereik (van campagnes) is wel een eerste stap gezet in monitoring, maar de uitkomsten bieden beperkt inzicht over de daadwerkelijke toegevoegde bijdrage. Overigens zijn aan deze metingen wel doelstellingen gekoppeld en is goed onderzoek gedaan naar de mogelijke effecten van projecten.

Vergelijking

Landelijke aansluiting op het gebied van monitoring en effectmeting kan een meerwaarde zijn in programma-ontwikkeling en op voorhand een inschatting geven van de werking en effectiviteit. De provincie heeft zitting in een landelijke werkgroep met dit onderwerp, maar de aansluiting lijkt nu te beperkt. Ook de vergelijking met uitkomsten van projecten/programma's in andere provincies is niet voor ons niet zichtbaar geworden. Dit lijkt ons een kans voor de toekomst.

Doorvertaling

Al met al is het verband tussen de investeringen/inspanningen van de provincie en het bereik en de zichtbaarheid van een actie/project is voldoende zichtbaar gemaakt; de kwaliteit ervan en met name de opgetreden effecten (outcome) zijn nog ongewis. Dit maakt wel dat het lastig om goed onderbouwde (en scherpe) keuzes te maken voor het nieuwe programma.

Bijlage 1: Onderzoeksopzet

Opzet

Start en analysekader	Dossieronderzoek	Verdieping	Afronding
Kick off	Ordering en analyse	Gesprekken	Rapportage en advies
1. Start met BC <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kennismakingsgesprek ▪ Afronden PvA en planning ▪ Voorstel analysekader ▪ Combinaties respondenten en onderzoeksmethoden ▪ Definitief maken documentenlijst ▪ Verzamelen documenten en ander materiaal ▪ Uitnodigen respondenten ▪ Afronding in Begeleidingscommissie (BC) 	2. Eerste analyse <ul style="list-style-type: none"> ▪ Voorstel inhoudsopgave rapport ▪ Uitnodigen respondenten ▪ Analyse van het beschikbare materiaal ▪ Bepalen noodzakelijke verdieping en vervolgvragen 	3. Gesprekken <ul style="list-style-type: none"> ▪ Maken gespreksleidraad ▪ Toesturen gespreksleidraad ▪ Voeren gesprekken ▪ Analyse van de resultaten ▪ Bespreken in BC 	4. Advies <ul style="list-style-type: none"> ▪ Maken conceptrapportage ▪ Bespreken conceptrapportage met BC ▪ Opstellen definitieve rapportage

Interviews

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Dhr. Lamb • Dhr. Bruijniks • Dhr. Stoop • Dhr. van Gestel • Dhr. Polderdijk • Mevr. Snijder • Dhr. van der Werken • Dhr. Wijdeven • Dhr. Stam • Dhr. van Lieshout en dhr. Visser • Dhr. Maurix • Dhr. Bevers • Dhr. Hooghof | <ul style="list-style-type: none"> Veilig Verkeer Nederland Loon op Zand – GGA Hart van Brabant Drimmelen –GGA West-Brabant Politie Noordoost-Brabant Politie Middenwest-Brabant GGA Noordoost-Brabant GGA West-Brabant Rijkswaterstaat Trials SPOG Provincie Noord-Brabant Provincie Noord-Brabant Provincie Noord-Brabant |
|---|--|

Begeleidingscommissie

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Mevr. Rongen • Mevr. Rietveld • Dhr. de Graaff | <ul style="list-style-type: none"> Provincie Noord-Brabant Provincie Noord-Brabant Provincie Noord-Brabant |
|--|---|

Documenten

- Brabants Verkeersveiligheid programma 2012-2016
- Nulmeting PON - oktober 2012
- 2e meting PON - december 2012
- 3e meting PON - november 2013
- 4e meting PON - november 2014
- DB – Feedbackrapportage verkeersveiligheidsprojecten in Brabant – juni 2015
- Dodelijke slachtoffers Noord-Brabant 2014
- Eerste ongevallen analyse
- Effectmeting BEN Young4nul – 2014
- Effectmeting BOB Young4nul – 2014
- Effectmeting Kruispuntdebat Young4nul 2014
- Effect BOB en MBO-Kruispunt Brabant – Achtergronddocument
- Effectmeting Praktijkdagen Young4nul
- Effectmeting Shotgun Young4nul 2014
- Effectmeting Shotgun en BOB – Achtergronddocument
- Effectmeting Young4nul – Hoofdrapportage
- Prestaties Young 4 Nul jaar - Achtergronddocument
- Effectmeting projecten 'Hoe en Wat' - Achtergronddocument
- Evaluatie jaar van de fietser
- Factsheets SWOV
- Tussenmeting PON augustus 2015
- Voorverkenning verkeersveiligheid na 2015
- Het meten van effecten van verkeerseducatie KpVV - Crow
- Onderzoeksplan: Zijn er nog meer kansen voor verkeersveiligheid
- Overzicht ureninzet BVVP
- BVL Begroting 2015
- Meerjaren uitvoeringsprogramma 2010-2014
- Memo aanvullende fietstraining
- Diverse opdrachtverleningen
- Plan van aanpak communicatie 2015
- Uitvoeringsprogramma 2011
- Overzicht co-financieringsbudget 2013, 2014 en 2015

Bijlage 2: Beantwoording onderzoeksvragen

Beantwoording oorspronkelijk onderzoeksvragen:

1 *Zijn de doelen uit het BVVP waarvoor de provincie verantwoordelijk was bereikt?*

De ambitie in het BVVP (“nul verkeersdoden”) is niet gehaald. Ook is niet duidelijk of - rekening houdend met de specifieke omstandigheden van Noord-Brabant – de resultaten significant beter of slechter zijn dan het landelijke beeld. Het kan daarbij gaan om de absolute gegevens, maar ook om de relatieve verbetering over de jaren (longitudinaal). Overigens is dit ook complexe materie; causale verbanden zijn moeilijk aan te tonen. Dit is ook de reden waarom er bij de totstandkoming van het programma besloten is geen concrete doelstellingen en/of indicatoren op te nemen.

De onderzoeken die in de planperiode zijn uitgevoerd, geven een beeld van bijvoorbeeld bereik van acties. Het is echter niet duidelijk wat het bereik had moeten zijn om effect te sorteren. Daarmee vraagt ook de (maatschappelijke) kosten-batenanalyse om aandacht.

De taken (in de opdrachtformulering zijn dit de doelen) die de provincie voor zichzelf heeft gedefinieerd zijn in belangrijke mate uitgevoerd:

- Het beleid is hooguit beperkt bijgesteld. Dit was ook niet goed mogelijk omdat niet kon worden gestuurd op doelen en effecten/resultaten, maar ook omdat partners aangaven tevreden te zijn met de uitvoering en voortgang.
- Regie, coördinatie en facilitering door de provincie worden door de partners positief gewaardeerd. Samenwerking met de vier O's, rolvastheid en een helder onderscheid tussen strategisch, tactisch en operationeel kunnen versterking bieden.
- Er is waardering voor de communicatiecampagnes van de provincie. De vraag is of de provincie dit meer samen met de regio's zou kunnen aansturen. De kennisfunctie van de provincie komt vooral uit de verf bij het aandragen van project-ideeën. Er liggen kansen door bijvoorbeeld meer landelijke en internationale kennis/informatie te “veredelen” en door te vertalen naar Noord-Brabant.

2 *Welke rol met betrekking tot gedragsverandering is passend voor de provincie om in de toekomst doelmatig en doeltreffend te kunnen opereren?*

Gedragsverandering is een complexe opgave die niet los kan worden gezien van fysieke maatregelen en handhaving. De provincie kan een belangrijke rol spelen in de bevordering van de samenhang tussen deze drie invalshoeken. Een opmerking is dat gedragsverandering algemeen-, doelgroep- of situatie/plaatsgebonden kan zijn. Dit wordt goed gevolgd door projecten op regionaal niveau in te steken. Gezien de mobiliteit van de bevolking ligt het niet voor de hand om algemene en doelgroepgerichte gedragsbeïnvloeding

(zoals een communicatiecampagne gericht op de bewustwording bij de Brabanders) op een lager niveau dan de provincie te leggen. Dit laat onverlet dat er ruimte is om per regio samen te werken.

3 *Wat kan op basis van de uitkomsten worden geleerd voor het nieuwe verkeersveiligheidsbeleid vanaf 2016, en waar liggen de kansen? Specifiek ten aanzien van:*

3.1 *De integrale samenwerking met de 4 O's,*

De integrale samenwerking met de O's is nog niet uit de verf gekomen. Een heroverweging van de programmastructuur kan daarbij helpen. Door bij de inrichting van de programmastructuur rekening te houden met een strategisch, tactisch en operationeel-niveau (aan de hand van "the big 8") ontstaat een duidelijker sturingsmodel. Daarbij kunnen tevens afspraken worden gemaakt over de vraag waar welk soort activiteiten plaatsvinden, bijvoorbeeld: "brainstormen", voorbereiden, beslissen en accorderen.

3.2 *De integrale samenwerking binnen de provincie?*

De organisatieonderdelen binnen de provincie die een bijdrage leveren aan verkeersveiligheid werken nog niet genoeg samen. Zeker in de relatie tot de partners die wel geïntegreerd werken zijn hier verbeteringen mogelijk. Het is voor het team dat zich bezighoudt met gedragsverandering (1,15 fte) lastig om binnen de provincie "slagkracht" te ontwikkelen en samen te werken met de grotere organisatieonderdelen.