



provincie  
Zuid-Holland

# Programma Verkeersveiligheid, goed op weg

Eindrapport

## Oprachtgever van onderzoek

Ambtelijk opdrachtgever programma Verkeersveiligheid

## Oprachtnemer van onderzoek

Hoofd Eenheid Audit en Advies

## Onderzoekers

Caroline Meun

Norman Lamb

Versie 1.0, definitief

10 augustus 2022

Provincie Zuid-Holland

# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>BEHEERSING RISICO'S PROGRAMMA VERKEERSVEILIGHEID OP ORDE .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>ER IS STRUCTURELE AANDACHT VOOR VERKEERSVEILIGHEID .....</b>	<b>5</b>
2.1	Verkeersveiligheid is geborgd in beleid en uitvoeringsprogramma's .....	5
2.2	De doelstellingen zijn ambitieus, maar de adaptiviteit kan beter .....	5
2.3	Risicogestuurd beleid staat nog aan het begin .....	6
2.4	Integraal verkeersveiligheidsbeleid moet meer bevorderd worden .....	6
2.5	Monitoren en bijsturen vindt beperkt plaats .....	7
2.6	Aanbevelingen .....	7
<b>3</b>	<b>PZH KAN VERBONDENHEID EN SAMENWERKING MEER STIMULEREN .....</b>	<b>9</b>
3.1	De PZH moet de regie nog pakken .....	9
3.2	Stimulering van regio's, gemeenten en waterschappen moet verder vorm krijgen .....	9
3.3	Samenwerking tussen MRDH en PZH verloopt goed .....	10
3.4	De PZH als wegbeheerder geeft invulling aan haar voorbeeldrol .....	10
3.5	De nieuwe infographic m.b.t. de handhaving geeft inzicht in de governance .....	11
3.6	Aanbevelingen .....	11
<b>4</b>	<b>HET UPV DRAAGT BIJ AAN DE AMBITIE NUL VERKEERSSLACHTOFFERS .....</b>	<b>12</b>
4.1	Het UPV ondersteunt het te bereiken maatschappelijk effect .....	12
4.2	Stakeholders voelen zich betrokken .....	12
4.3	Relatie maatregel uit het UPV en het effect is moeilijk .....	13
4.4	De inrichting van de opdracht Verkeersveiligheid kan op punten beter .....	13
4.5	Aanbevelingen .....	14
<b>BIJLAGE 1</b>	<b>ONDERZOEKSRONNEN .....</b>	<b>15</b>
<b>BIJLAGE 2</b>	<b>REFERENTIEKADER .....</b>	<b>16</b>
<b>BIJLAGE 3</b>	<b>RISICO-INDICATIES .....</b>	<b>18</b>
<b>BIJLAGE 4</b>	<b>ONDERZOEKSVANTWOORDING .....</b>	<b>19</b>

# 1 Beheersing risico's programma verkeersveiligheid op orde

De Europese Commissie heeft een Europese verkeersveiligheidsstrategie 2021-2030 ontwikkeld met een hoog ambitieniveau: nul verkeersdoden in de EU in 2050.<sup>1</sup> Het Rijk stelt in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030<sup>2</sup> (SPV) eveneens als overkoepelende ambitie voor 2050: nul verkeersslachtoffers. Dit komt terug in de ambitie 'Bereikbaar Zuid-Holland' in het Coalitieakkoord 2019-2023<sup>3</sup>: 'We gaan actief op zoek naar mogelijkheden die helpen om nog betere resultaten te behalen met veilige inrichting van infrastructuur, handhaving en educatie (...)'.<sup>4</sup> In het 'Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Zuid-Holland 2021-2030' (UPV) van de PZH zijn op basis daarvan concrete doelen gesteld voor 2030. Dit als tussenstap om te komen tot nul verkeersslachtoffers in 2050. De zes regio's en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) werken hun eigen plannen uit in regionale uitvoeringsprogramma's (RUPV).

Gezien het grote maatschappelijk belang voor verkeersveiligheid, heeft de Eenheid Audit en Advies (EAA) onderzoek gedaan om aanvullende zekerheid te krijgen over de mate van beheersing van het programma Verkeersveiligheid. Tijdens ons onderzoek hebben we diverse risico's beoordeeld rondom het programma Verkeersveiligheid: het UPV ondersteunt onvoldoende het effect dat bereikt moet worden, er is onvoldoende draagvlak bij de stakeholders, het UPV is niet uitvoerbaar, de PZH kan zich niet verantwoorden over de bestede middelen of doet geen leerervaringen op. Ook bij het ontwikkelen van het programma zelf bestaan risico's die ervoor zorgen dat het programma niet goed tot stand kan komen (onduidelijk doel, onvoldoende middelen, etc.) en het risico bestaat dat het UPV niet aansluit op het SPV.

Bijlage 4 beschrijft de onderzoeksvragen en de aanpak van het onderzoek.

*De hoofdconclusie van ons onderzoek luidt dat er momenteel voldoende maatregelen zijn getroffen om het programma Verkeersveiligheid te borgen.*

Naar onze mening is er sprake van beheersing van de genoemde belangrijkste risico's. De bevindingen en aanbevelingen die vermeld staan in dit rapport, hebben voornamelijk betrekking op lage risico's (zie bijlage 3). Verkeersveiligheid staat duidelijk op de kaart binnen de provincie, maar ook buiten de provincie. Door de betrokkenen die we gesproken hebben in het kader van het onderzoek, wordt de noodzaak onderschreven om verkeersveiligheid als topprioriteit te behandelen. Het UPV is een goede basis en het team Verkeersveiligheid staat in nauw contact met de stakeholders binnen en buiten de organisatie. Ook is de governance op het gebied van verkeersveiligheid beschreven en grotendeels ingericht en maakt verkeersveiligheid een integraal onderdeel uit van infrastructurele projecten. Het UPV is echter pas sinds juni 2021 in werking getreden. Verschillende belangrijke punten voor verkeersveiligheid zijn daarom nog in ontwikkeling. Denk aan het nader vormgeven van de 'safety performance indicators (SPI's)', monitoring van behaalde effecten, evaluatie, werken met data etc. Hierdoor is de beleidscyclus voor verkeersveiligheid nog niet gesloten. Het beschikbaar zijn van minder middelen (in tijd en

---

<sup>1</sup> Europese Commissie, Vision Zero 2050

<sup>2</sup> 'Veilig van deur tot deur, Het SPV 2030: Een gezamenlijke visie op aanpak verkeersveiligheidsbeleid' (december 2018)

<sup>3</sup> 'Elke dag beter. Zuid-Holland. Coalitieakkoord 2019-2023 (augustus 2019)

<sup>4</sup> 'Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Zuid-Holland 2021-2030' (versie 1 juni 2021), pag. 11

mankracht) zet druk op verkeersveiligheid als topprioriteit. Een onzekere factor is verder de uitkomst van de komende coalitie-onderhandelingen en het belang dat verkeersveiligheid hierin krijgt. Voorgaande punten zijn van belang wil het programma Verkeersveiligheid ook in de toekomst geborgd zijn.

Het aantal verkeersslachtoffers is in Zuid-Holland toegenomen in 2021. Deze ongelukken vloeiden niet voort uit de technische staat van de provinciale wegen, maar hebben veelal te maken met het gedrag van de weggebruiker. Het is ondoenlijk voor de provincie om het gedrag van iedere verkeersdeelnemer te beïnvloeden. Dit geeft gelijk ook de beperking aan van de inzet van provincie. Onduidelijk is vooralsnog in hoeverre de toename van het aantal verkeersbewegingen van invloed is op het aantal verkeersslachtoffers.

Uit het onderzoek kwam verder naar voren dat:

1. Stakeholders een strakkere regie vragen van het team Verkeersveiligheid door het meer bij elkaar brengen en organiseren van kennisuitwisseling, het aanreiken van middelen zoals gezamenlijke onderzoeken, het vervullen van een voortrekkersrol bij het opstellen van beleid. Hierbij hoort ook dat het team Verkeersveiligheid verwachtingen naar stakeholders duidelijker communiceert en situationeel afhankelijk openstaat voor andere partijen dan de gebruikelijke (publieke) partijen.
2. Integraliteit in samenwerking met het programma Fiets verbeterd kan worden door af te stemmen wie waarvoor staat en dit vervolgens ook extern te communiceren.

## 2 Er is structurele aandacht voor verkeersveiligheid

Wij hebben beoordeeld in hoeverre de PZH ervoor zorgt dat de voorgenomen maatregelen uit het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Zuid-Holland 2021-2030 (UPV) kunnen worden uitgevoerd. Deze maatregelen moeten zorgen voor het behalen van de ambities van het beleid en de kernelementen van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV). De kernelementen zijn door de PZH verder uitgewerkt in het UPV en houden in dat het beleid ambitieus & adaptief, breder ingebed en risicogestuurd moet zijn.

### 2.1 Verkeersveiligheid is geborgd in beleid en uitvoeringsprogramma's

In het SPV 2030 is opgenomen dat er meer structurele aandacht voor verkeersveiligheid moet komen.

De organisaties die wij in het onderzoek betrokken hebben, laten zien dat zij aandacht hebben voor verkeersveiligheid. Dit is geborgd in hun eigen beleid en uitvoeringsprogramma's. Wij hebben de kwaliteit hiervan niet onderzocht, maar de geïnterviewden geven aan dat dit tot stand is gekomen door het verzamelen van input van verschillende partijen en op basis van onderzoeken. Het SPV geeft aan dat de economische schade van verkeersonveiligheid hoog is. Schattingen gaan uit van ruim € 17 miljard euro in Nederland (2018). Dit is beduidend hoger dan andere maatschappelijke kosten door verkeer, zoals congestie (€ 3,3 tot € 4,3 miljard) en milieuschade (€ 7 miljard).<sup>5</sup> De investeringen die gedaan worden voor verkeersveiligheid vallen hierbij in het niet. Opvallend is dat de geïnterviewden hebben aangegeven dat verkeersveiligheid vaak minder belangrijk wordt gevonden dan bereikbaarheid en mobiliteit, terwijl een investering in verkeersveiligheid de hoogste bate lijkt te hebben.

### 2.2 De doelstellingen zijn ambitieus, maar de adaptiviteit kan beter

In het UPV heeft de PZH opgenomen dat dit ambitieus en adaptief moet zijn. De PZH streeft naar een trendbreuk in de stijging van het aantal slachtoffers en dan een daling.

De betrokkenen geven aan dat als er meer middelen (capaciteit, geld e.d.) worden ingezet een ombuiging haalbaar is. De algemene doelstelling uit het SPV van nul slachtoffers in 2050 wordt door de interne en externe betrokkenen overgenomen, ook al wordt deze ervaren als niet realistisch. Het is een meer symbolische ambitie om de activiteiten op te richten en elk ander streefgetal dan nul wordt als onjuist ervaren. Ons valt op dat de toename in het aantal verkeersbewegingen binnen de provincie gedurende de laatste decennia in relatie tot het aantal slachtoffers niet lijkt te worden meegenomen als mogelijk beïnvloedende factor op de doelstellingen. Het SWOV onderkent dit verband wel: 'ontwikkelingen in blootstellingsfactoren (zoals mobiliteit en demografie) zijn belangrijk voor de verkeersveiligheid: het aantal verkeersslachtoffers wordt immers bepaald door de blootstelling aan risico's'.<sup>6</sup> Een risico is dat een te hoge ambitie kan leiden tot verminderde motivatie bij betrokkenen die de doelstellingen moeten realiseren.

---

<sup>5</sup> SWOV, 24 maart 2020: <https://swov.nl/nl/factsheet/kosten-van-verkeersongevallen>

<sup>6</sup> 'De Staat van de Verkeersveiligheid 2020', R2020-27, SWOV

Om steeds realistische doelen te stellen, moeten de doelen van het UPV meebewegen met de ontwikkelingen. De PZH wordt door de geïnterviewden niet altijd flexibel gevonden. Intern wordt de haalbaarheid en de stand van zaken ten aanzien van de doelstellingen besproken. Ook met betrokken organisaties worden de doelstellingen regelmatig besproken. Voor subsidies is het doel van de uitgaven niet makkelijk aan te passen, omdat dit vrij strikt is gereguleerd (een aanpassing kost volgens een regio meer dan een half jaar). Er zijn wel evaluaties ingepland (eind 2022 en 2026) om de doelstellingen bij te stellen. Voor een goede aanpassing van de doelstellingen is het belangrijk dat dit gebeurt op basis van hoogwaardige data. De sturing en monitoring op basis van data is nog in ontwikkeling. Een kanttekening hierbij is dat het meten van gedragsbeïnvloeding lastig is.

### **2.3 Risicogestuurd beleid staat nog aan het begin**

Door de risico's in kaart te brengen en hierop gericht maatregelen te nemen, kunnen volgens het SVP de grootste risico's worden beperkt en het aantal ongevallen worden verminderd. Om de effectiviteit van het verkeersveiligheidsbeleid te beoordelen, wil de PZH de komende jaren werken met 'safety performance indicators (SPI's)', die met de regio's worden ingevuld. Deze SPI's moeten een duidelijke relatie hebben met verkeersveiligheid.

De bij verkeersveiligheid betrokken organisaties (regio's, ROV<sup>7</sup>, belangenorganisaties, waterschappen) gebruiken SPI's of hebben de ambitie om dit te gaan doen. Dit is veelal nog in ontwikkeling. Ze ontwikkelen hun eigen SPI's, maar er wordt aangegeven dat hier wel over wordt gesproken met de PZH. Het UPV nodigt de regio's uit om zo mogelijk dezelfde SPI's te gebruiken met inachtneming van de lokale verschillen. Het is ons niet duidelijk waarom dit niet ook voor de waterschappen, ROV, MRDH zou kunnen gelden. De SPI's die het ROV gebruikt, wijken bijvoorbeeld af van SPI's van de PZH. Ons inziens bemoeilijkt het gebruik van te veel verschillende SPI's de aggregatie en de monitoring. (Structurele) monitoring op de SPI's door de diverse betrokken organisaties moet nog gaan plaatsvinden. Een eerste evaluatie van het UPV zal eind 2022 plaatsvinden voorafgaand aan een nieuw provinciaal bestuur in 2023.

### **2.4 Integraal verkeersveiligheidsbeleid moet meer bevorderd worden**

In het SPV 2030 is opgenomen dat het verkeersveiligheidsbeleid integraal moet worden vormgegeven. Hiermee wordt bedoeld dat maatregelen op het gebied van infrastructuur, educatie en handhaving (de drie E's: Engineering, Education, Enforcement) in onderlinge samenhang worden gezien. Dit vraagt om interne en externe afstemming met betrokkenen. Denk aan de samenwerking tussen PZH, MRDH en ROV. Maar ook in de infrastructurele plannen waarvan verkeersveiligheid een integraal onderdeel uitmaakt. Een ander voornemen is om verkeersveiligheidsambassadeurs, maatschappelijke verkeerspartners en andere kennispartners te laten aanschuiven bij een nieuwe overlegtafel of 'safety board' met de PZH, MRDH en het ROV.

Er is intern afstemming geweest over het UPV, maar de integraliteit kan op meerdere vlakken worden verbeterd. Uit het onderzoek kwam naar voren dat zowel het programma Fiets als Verkeersveiligheid aangeven dat de taken onderling nog niet optimaal geregeld zijn: wat doet Fiets versus wat doet Verkeersveiligheid? Een uitvloeisel hiervan is dat het voor de stakeholders niet

---

<sup>7</sup> Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland: een uitvoeringsorganisatie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de provincie Zuid-Holland. Het doel van het ROV is om verkeersveilig gedrag binnen de provincie Zuid-Holland de norm te maken.

altijd duidelijk is wie de contactpersoon voor verkeersveiligheid bij de PZH is. Partijen benaderen soms de mensen van Fiets in plaats van Verkeersveiligheid. Een reden hiervoor kan zijn dat het programma Fiets kiest voor een actievere rol naar gemeenten dan dat het programma Verkeersveiligheid doet.

Interne geïnterviewden geven aan dat verkeersveiligheid in de (informele) voorfase onderdeel uitmaakt van de beoordeling van mobiliteits- en ruimtelijke ordeningsplannen en dat bestemmingsplannen langs verkeerskundigen gaan. Van de door ons onderzochte vastgestelde bestemmingsplannen maakt verkeer onderdeel uit, maar hierin wordt niet specifiek ingegaan op verkeersveiligheid. Geïnterviewden geven ook aan dat verkeersveiligheid het vaak aflegt tegen woningbouw en mobiliteit. En er is ook een verschil van mening over wat effectiever is: beïnvloeden gedrag of infrastructurele aanpassingen.

De PZH gebruikt het Provinciaal Verkeers- en VervoersBeraad (PVVB)<sup>8</sup> om de regionale aanpakken wat betreft verkeersveiligheid op elkaar af te stemmen. Dit kan door veiliger verkeer als een vast agendapunt in het PVVB op te nemen of door het organiseren van aparte beraden. Verkeersveiligheid is volgens de geïnterviewden (nog) geen standaard onderwerp op de agenda van het PVVB. Als hier behoefte aan is, kunnen deelnemers aan het overleg dit ook inbrengen in het PVVB. Het komt wel vaak aan bod, maar alleen als hier aanleiding toe is. De geïnterviewden geven aan dat dit is als er een besluit moet worden genomen en dat er geen ruimte is voor een inhoudelijke discussie. Een inhoudelijke discussie met partners wordt gemist. Een 'safety board' is nog niet tot stand gekomen. Er zijn vanuit de PZH wel initiatieven om partijen aan tafel te zetten om kennis te delen.

## 2.5 Monitoren en bijsturen vindt beperkt plaats

Volgens het SVP moet de samenwerking tussen overheden worden vormgegeven door een nieuwe overlegstructuur (governance). Een belangrijk doel van deze structuur is het monitoren en eventueel bijsturen van de uitvoeringsprogramma's.

De monitoring en op basis hiervan bijsturen van de uitvoering staat nog aan het begin van de ontwikkeling. Men is wel voornemens om te evalueren. 'Monitoring', 'focus', en 'synergie' vormen de basis voor de nieuwe samenwerkingsovereenkomst tussen de PZH, MRDH en ROV-ZH. De uitwerking is nog onduidelijk. Gedragmeting is hiernaast lastig; het ROV is hier zoekende in. Het ROV wordt door partijen wel als een aanjager en ondersteuner ervaren.

## 2.6 Aanbevelingen

Wij adviseren het team Verkeersveiligheid:

1. Werk de SPI's verder uit in concrete normen, bijvoorbeeld zoals in de regionale uitvoeringsagenda van de MRDH.
2. Voor een goede kennisdeling en afstemming op het gebied van de SPI's te zorgen door niet alleen te focussen op de regio's maar ook op de andere betrokken partijen (MRDH, waterschappen en ROV).

---

<sup>8</sup> Het PVVB komt vier keer per jaar bijeen om kennis te delen en beleid af te stemmen met de regio's. Het beraad gaat niet alleen over veilig verkeer, maar over brede mobiliteit (fiets, infrastructuur, openbaar vervoer, inclusief subsidies en verduurzaming). Het PVVB kent een ambtelijk (voor)overleg én een bestuurlijk overleg. In het bestuurlijk PVVB zitten vertegenwoordigers van de regio's (regionale portefeuillehouders mobiliteit), Rijkswaterstaat, MRDH, waterschappen, politie en ROV-ZH (bron: UPV).

3. De relatie tussen het aantal verkeersbewegingen en het aantal slachtoffers binnen de provinciale grenzen nader te onderzoeken en eventueel mee te nemen in het bepalen van de doelstellingen.
4. Meer het inhoudelijke gesprek met de betrokken organisaties te voeren over verkeersveiligheid.
5. Samen met programma Fiets af te stemmen wie waarvoor staat en dit vervolgens ook extern te communiceren.
6. Beoordeel of het haalbaar is om: 1. verkeersveiligheid expliciet mee te laten nemen in de mobiliteits- en bestemmingsplannen en 2. hierop monitoring uit te voeren.
7. De monitoring en bijsturing zoals gepland verder uit te werken. Bepaal hierbij waar de accenten liggen. Neem hierbij mee dat de economische schade van verkeersonveiligheid in verhouding veel hoger is dan andere maatschappelijke kosten door verkeer, zoals congestie en milieuschade.



## **3 PZH kan verbondenheid en samenwerking meer stimuleren**

In het UPV is opgenomen dat de governance op het gebied van verkeersveiligheid moet worden verbeterd door meer leiderschap, sterkere regio's en een professioneler ROV. Wij hebben de governance beoordeeld en hierin de relatie tussen de PZH en de MRDH en de rol van de PZH als wegbeheerder van provinciale weginfrastructuur meegenomen.

### **3.1 De PZH moet de regie nog pakken**

De PZH heeft in haar UPV opgenomen dat ze meer regie wil voeren en het leiderschap in het komende decennium stap voor stap wil versterken.

De betrokken organisaties voelen de regierol van de PZH nog niet zo en geven aan dat de regierol door de PZH steviger mag worden opgepakt. Dit is op verschillende vlakken: een meer coördinerende rol zodat partijen dezelfde kant opgaan, het meer bij elkaar brengen en organiseren van kennisuitwisseling, het aanreiken van middelen zoals gezamenlijke onderzoeken, sjablonen voor UPV<sup>9</sup> etc. De PZH zou zelfs kaders neer kunnen leggen en meer sturend op kunnen treden. Partijen ervaren een actievere rol van het ROV, het programma Fiets van de PZH en ook de MRDH heeft een actievere rol. Er wordt ook aangegeven de rol meer vraaggericht te bepalen: wat hebben partijen nodig? Een ander geluid is dat de PZH ook niet teveel uit handen moet nemen, maar dat gemeenten ook zelf aan het werk moeten. Een nog in te voeren safety board kan invulling geven aan de behoefte aan het delen van kennis.

Belangenorganisaties staan wat meer op afstand. De betrokkenheid van organisaties kan breder en flexibeler, gericht op het onderwerp. Met betrekking tot het onderwerp handhaving werd aangegeven dat de betrokkenheid en de informatieverstrekking breder had gekund. Om een stevigere regie te voeren vanuit het programma Verkeersveiligheid moet hier ook capaciteit aanwezig zijn. Op dit moment is de formatie beperkt.

### **3.2 Stimulering van regio's, gemeenten en waterschappen moet verder vorm krijgen**

In het UPV is opgenomen dat de PZH de zes regio's in overleg met de gemeenten wil doorontwikkelen en versterken. Hiernaast wil ze in gesprek over welke (netwerken van) 50 km-wegen de gemeenten de komende tien jaar kunnen en willen inrichten als 30 km-zones. De PZH wil de drie waterschappen uitnodigen om actief bij te (blijven) dragen aan de RUPV's én om veiliger verkeer de komende jaren prioriteit te (blijven) geven in hun geactualiseerde wegbeheerplannen.

De regio's hebben eigen uitvoeringsprogramma's (RUPV's) opgesteld en hier zijn diverse partijen bij betrokken. De PZH is in zijn algemeenheid in voldoende mate betrokken bij de totstandkoming van de RUPV's. Een aandachtspunt is het volgende. De PZH was vertraagd in het opstellen van het UPV. Omdat ze niet achter wilden blijven, waren de regio's eerder begonnen met het opstellen van hun uitvoeringsprogramma dan dat het UPV van de PZH klaar was. Hierdoor kon dit niet als input worden gebruikt. De regio's hebben aangegeven dat ze het UPV graag als voorbeeld hadden gehad of dat de PZH bij het opstellen een coördinerende rol had vervuld. Dit

---

<sup>9</sup> Zie ook stappenplan op: <https://www.kennisnetwerkspv.nl/>

had ervoor kunnen zorgen dat niet elke regio het wiel moest uitvinden en kunnen zorgen voor meer uniformiteit. Het Meerjarenprogramma van de ROV was al gereed voordat het UPV er was.

De PZH is met de regio's in gesprek over de inrichting van 50 km-wegen als 30 km-zones binnen de gemeenten. Op dit moment wordt geïnventariseerd waar dit mogelijk is. Hiervoor is een onderzoek gestart. Dit onderzoek wordt genoemd door de geïnterviewden, dus hier wordt over gesproken.

De PZH wil de waterschappen uitnodigen actief bij te dragen aan de RUPV's en om veiliger verkeer de komende jaren prioriteit te (blijven) geven in hun geactualiseerde wegbeheerplannen. De waterschappen hebben een eigen beleid en plannen, waar verkeersveiligheid onderdeel van is. Verkeersveiligheid heeft ook binnen de waterschappen prioriteit, blijkt uit de interviews. Dat ze een actieve bijdrage leveren aan de RUPV's wordt niet genoemd. De rol van de waterschappen is ook minder duidelijk. Ze staan meer op afstand en vragen zich af hoe ze kunnen beïnvloeden. Er zijn wel goede contacten met de PZH als wegbeheerder. Ook door de waterschappen wordt de regierol soms gemist. Dit kan worden versterkt door bijvoorbeeld vaker een structureel overleg in te plannen.

### **3.3 Samenwerking tussen MRDH en PZH verloopt goed**

De MRDH en de PZH hebben een samenwerkingsovereenkomst met betrekking tot het ROV. Hiernaast is de MRDH één van de regio's waarmee de PZH samenwerkt met betrekking tot verkeersveiligheid.

Er vinden diverse overleggen plaats tussen de ambtenaren en bestuurders die gaan over verkeersveiligheid. Over het algemeen lijkt de samenwerking tussen de MRDH, PZH en overige stakeholders goed te gaan en zijn er veel contacten.

Organisaties buiten de PZH en de MRDH ervaren de complexiteit van twee regievoerders verschillend. Voor de ene partij zijn de verhoudingen duidelijk, voor de andere partij is het een complex geheel van partijen waar ze mee te maken hebben (PZH, MRDH, ROV, gemeenten afzonderlijk) en die verschillende activiteiten uitvoeren.

De MRDH loopt meer voorop en voert strakker regie. Soms wordt de MRDH als dominant ervaren. De MRDH was in een eerdere fase dan de PZH gereed met haar plan voor verkeersveiligheid en zit ook dichterbij de gemeenten.

### **3.4 De PZH als wegbeheerder geeft invulling aan haar voorbeeldrol**

Naast dat de PZH met haar programma de verkeersveiligheid probeert te verbeteren, is zij zelf ook wegbeheerder. Voor het bevorderen van de verkeersveiligheid op de provinciale wegen is zij dus zelf aan zet.

In de interviews wordt aangegeven dat bij de Dienst Beheer Infrastructuur (DBI) verkeersveiligheid prioriteit 1 heeft als het gaat om beheer en onderhoud. Verkeersveiligheid komt in meerdere beleidsstukken en handboeken van DBI (strategisch bedrijfsplan, assetmanagement, handboeken wegen en buitendienstmedewerkers) terug. Hierin is opgenomen dat de Duurzaam Veilig principes, zoals geconcretiseerd in CROW-richtlijnen, primair worden gehanteerd als toetsingskader. Er is nu wel minder geld voor verbetering van de infrastructuur, dus er moeten keuzes worden gemaakt. Er wordt gewerkt aan analyse van data door DBI, zodat dit beter geprioriteerd kan worden.

### **3.5 De nieuwe infographic m.b.t. de handhaving geeft inzicht in de governance**

Handhaving in het verkeer is een zaak van de lokale driehoek: het samenspel tussen burgemeester, Openbaar Ministerie en politie. Om de verkeershandhaving in Zuid-Holland overzichtelijker te maken, hebben de PZH en de MRDH de structuur en de governance van de verkeershandhaving in één duidelijke infographic weergegeven.

Het is nog wel de vraag hoe de PZH hier beter op kan sturen, omdat handhaving niet onder de verantwoordelijkheid van de PZH valt. Hierover worden nog afspraken gemaakt.

### **3.6 Aanbevelingen**

Wij adviseren het team Verkeersveiligheid:

1. Haar regierol opnieuw te definiëren waarbij meer aandacht ontstaat voor een actieve regierol met aandacht voor de genoemde punten: 'een meer coördinerende rol zodat partijen dezelfde kant opgaan, het meer bij elkaar brengen en organiseren van kennisuitwisseling, het aanreiken van middelen zoals gezamenlijke onderzoeken'. Zie ook par. 4.5, aanbeveling 4.
2. Bij een vervolg op het UPV een nauwere samenwerking en afstemming met de MRDH op te zoeken.

## 4 Het UPV draagt bij aan de ambitie nul verkeersslachtoffers

De ambitie van de PZH is dat er nul verkeersslachtoffers zijn in 2050: maak een punt van nul. Het UPV zet hiervoor de kaders. Deze kaders dragen eraan bij dat bijvoorbeeld nieuwe ontwikkelingen op het gebied van verkeersveiligheid door het team Verkeersveiligheid worden bijgehouden, dat het UPV gericht is op daadwerkelijke uitvoering van het programma, dat periodiek gerapporteerd wordt over de aan verkeersveiligheid bestede middelen, etc.

Mogelijke risico's zijn dat het UPV onvoldoende het effect ondersteunt dat bereikt moet worden, er kan onvoldoende draagvlak zijn bij de stakeholders of het UPV is niet uitvoerbaar. Andere mogelijke risico's zijn dat de PZH zich niet kan verantwoorden over de bestede middelen of geen leerervaringen opdoet. Ook bij het ontwikkelen van het programma zelf bestaan risico's die ervoor zorgen dat het programma niet goed tot stand kan komen (onduidelijk doel, onvoldoende middelen, etc.). Onderstaande paragrafen gaan nader in op bevindingen toegespitst op enkele risico's die samenhangen met de totstandkoming, uitvoering etc. van het UPV. Hier benoemen wij enkele verbeterpunten. Deze punten hebben een laag risicokarakter (zie bijlage 3). Dat wil zeggen dat zij de doelstelling / effect van de ambitie nul verkeersslachtoffers nauwelijks negatief beïnvloeden maar dat het oppakken van deze punten de ambitie wel verder kan ondersteunen.

### 4.1 Het UPV ondersteunt het te bereiken maatschappelijk effect

Het uiteindelijke doel van het UPV is om maatschappelijk effect te bereiken. De PZH heeft hiervoor informatie verzameld van verschillende bronnen uit de wetenschap, maatschappij, andere overheden etc. Hierbij is gebruik gemaakt van data. Ook is gesteund op het SVP en heeft GS het UPV vastgesteld.

Uit de bestudeerde documenten en uit de gevoerde gesprekken hebben wij nagenoeg geen informatie kunnen behalen dat bij het opstellen van het UPV nagedacht is over alternatieven van maatregelen, rol van de PZH e.d. Hooguit dat hierover mondeling gesproken zou zijn.

Team Verkeersveiligheid heeft als regievoerder Verkeersveiligheid beleidsinhoudelijke risicoanalyses opgesteld, denk hierbij aan de 'Quickscan Verkeersveiligheidsrisico's Provincie Zuid-Holland'. Een dergelijke risicoanalyse is meer gericht op inhoudelijke risico's en niet op de risico's bij beleidsalternatieven. Indien beleidsalternatieven en bijbehorende risico's onvoldoende onderzocht zijn, bestaat risico dat beslissingen om het maatschappelijk effect te realiseren niet voldoende afgewogen worden genomen. Hierbij gaat het ook om de invulling van de beleidskeuzes, zoals bijvoorbeeld de wijze waarop de regierol wordt ingevuld.

### 4.2 Stakeholders voelen zich betrokken

Een belangrijk risico bij het behalen van de ambitie van de PZH voor verkeersveiligheid is dat er onvoldoende draagvlak bij de stakeholders is. Het onderzoek laat zien de PZH de stakeholders actief betreft bij verkeersveiligheid. De in- en externe stakeholders geven aan dat zij betrokken waren bij de totstandkoming van het UPV. Met externe stakeholders als ANWB, Fietzersbond, Veilig Verkeer Nederland, bestuurlijke regio's e.d. vindt periodiek overleg plaats. Dit geldt ook voor interne partijen als DBI en de opdracht Fiets.

Tijdens de gesprekken hebben diverse geïnterviewden ook aangegeven dat verwachtingen vanuit de PZH beter en scherper kunnen worden uitgesproken. Ondanks dat het UPV rollen en taken benoemt, is dit blijkbaar niet voldoende. Partijen geven bijvoorbeeld aan dat de betrokkenheid breder kan. Men wil meer meegenomen worden in de keuzes die de PZH maakt. Ook is bij sommige stakeholders het gewicht van andere stakeholders niet helemaal duidelijk. In hoeverre zijn alle partijen in staat om op strategisch en tactisch niveau te communiceren? Als verwachtingen (over en weer) niet duidelijk uitgesproken worden, belemmert dit de onderlinge effectiviteit en uiteindelijk het draagvlak bij de stakeholders.

Het UPV benoemt de landelijke partijen die relevant zijn voor veiliger verkeer. Dit is een gemengd overzicht van publieke en private partijen. In de praktijk blijkt de focus met name te liggen op de gebruikelijke publieke partijen, zoals de ANWB, Fietsersbond, Veilig Verkeer Nederland. De vraag is in hoeverre andere (private) partijen een grotere rol zouden kunnen spelen bij verkeersveiligheid. Begrijpelijk is echter dat het team Verkeersveiligheid niet op voorhand marktpartijen in het UPV wenst op te nemen. In een later stadium moet de PZH immers een onafhankelijke keuze voor een leverancier kunnen maken. Het aanhaken van andere stakeholders kan helpen de verantwoordelijkheid voor verkeersveiligheid op een breder vlak te delen.

Voor het opstellen van het UPV zou er een stakeholderanalyse zijn opgesteld. Hierover zijn echter geen stukken te vinden. Zonder een dergelijke analyse is het moeilijk om de betrokken stakeholders periodiek tegen het licht te houden om te zien of het landschap gewijzigd is en eventuele actie noodzakelijk is.

### **4.3 Relatie maatregel uit het UPV en het effect is moeilijk**

De relatie tussen de maatregelen uit het UPV en de gerealiseerde effecten is moeilijk te leggen. Enerzijds omdat het gebruik van data nog in ontwikkeling is, met name op het gebied van gedrag. En anderzijds omdat een duidelijke norm bij de SPI's uit het UPV ontbreekt. Dit maakt ook de verantwoording door de PZH van de bestede middelen in relatie tot de te behalen doelen lastig. Tijdens de periode van het onderzoek heeft het team Verkeersveiligheid aangegeven dat een nadere operationalisering heeft plaatsgevonden.

### **4.4 De inrichting van de opdracht Verkeersveiligheid kan op punten beter**

Voor het behalen van de doelstellingen is het belangrijk dat het doel van de opdracht duidelijk is. Het opstellen van het UPV heeft plaatsgevonden binnen de driehoek: bestuurlijk opdrachtgever – ambtelijk opdrachtgever – ambtelijk opdrachtnemer. Met uitzondering van een zogenaamd opdrachtcanvas, is er nooit een formele opdracht voor het UPV vanuit de driehoek opgesteld. Zonder een formele opdrachtoomschrijving kan er onduidelijkheid bestaan over het doel, budget, scope etc. van de opdracht wat uiteindelijk van invloed is op het te behalen maatschappelijk effect. Belangrijk hierbij is dat de opdracht regelmatig wordt besproken binnen de driehoek en eventueel wordt bijgesteld.

Voor de uitvoering van het programma moeten er voldoende middelen beschikbaar zijn. De geïnterviewden geven aan dat er binnen de afdeling Mobiliteit en Milieu voldoende budget aanwezig is voor onderzoek. De beschikbaarheid van voldoende budget staat onder druk. De huidige formatie is beperkt. De ambtelijk opdrachtgever heeft het voornemen om dit uit te breiden.

## 4.5 Aanbevelingen

Wij adviseren het team Verkeersveiligheid:

1. Bij een vernieuwde versie van het UPV nadrukkelijker een afweging te maken in hoeverre alternatieven voor beleidskeuzes mogelijk zijn. Leg deze afweging vast. Indien er sprake is van (verschillende) beleidsalternatieven, weeg ook dan hierbij de risico's. Denk hierbij aan risico's op het gebied van te behalen effect, reputatie, kosten.
2. Bij het nader uitvoering geven aan het UPV, een stakeholderanalyse op te stellen en vast te leggen en regelmatig te actualiseren. Dit helpt om de stakeholders in beeld te brengen, hun standpunten, onderlinge relaties e.d.
3. Bij het opstellen van een stakeholderanalyse te overwegen of buiten de gebruikelijke (publieke) partijen ook meer ruimte is voor andere (private) partijen. Koppel dit aan de knelpunten / prestaties die worden verwacht en de daarbij horende stakeholder (belangengroep).
4. De verwachtingen naar de stakeholders duidelijker te communiceren: wat vraagt het van ieder om aan tafel te zitten? Kunnen zij dat leveren? Gaat het over de hoofdlijnen of over de details? Wat is de (natuurlijke) rol van de provincie versus die van andere partijen (MRDH, ROV)?
5. Bij het opstellen van het UPV gebruik te maken van een opdracht waarin o.a. de taken, bevoegdheden van de opdrachtgever zijn ingevuld. Zie ook 'Professioneel Opdrachtgeverschap' (maart 2018) van expertisecentrum Opdrachtgeverschap. Deze opdracht wordt afgestemd binnen de driehoek en indien nodig periodiek bijgesteld.

# Bijlage 1 Onderzoeksbronnen

## Geïnterviewde functionarissen

	Organisatie(-onderdeel)	Functie
1	Afdeling Mobiliteit en Milieu	Ambtelijk opdrachtgever
2	Afdeling Mobiliteit en Milieu	Behandelend ambtenaar
3	Afdeling Mobiliteit en Milieu	Regisseur / verbinder
4	Afdeling Mobiliteit en Milieu	Regisseur / verbinder
5	Afdeling Mobiliteit en Milieu	Regisseur / verbinder
6	Afdeling DBI	Verkeersdeskundige
7	Afdeling DBI	Hoofd Eenheid
8	Provinciaal bestuur	Gedeputeerde
9	ANWB	Medewerker
10	Fietsersbond	Medewerker
11	Veilig Verkeer Nederland	Medewerker
12	ROV-ZH	Medewerker
13	MRDH	Medewerker
14	MRDH	Medewerker
15	regio Goeree-Overflakkee	Medewerker
16	regio Goeree-Overflakkee	Medewerker
17	regio Goeree-Overflakkee	Medewerker
18	regio Midden-Holland	Medewerker
19	regio Midden-Holland	Medewerker
20	Hoogheemraadschap Schieland en Krimpenerwaard	Medewerker
21	Waterschap Rivierenland	Medewerker
22	Waterschap Hollandse Delta	Medewerker
23	Waterschap Hollandse Delta	Medewerker

## Geraadpleegde literatuur

- Verkeersveiligheidsprogramma's van diverse instellingen (w.o. MRDH, ROV-ZH, regio's, PZH, Rijk etc.)
- Interne rapportages, verslaglegging, berichtgeving (w.o. VGR, overleg PVVB, brief PS)
- Rapporten SWOV, Rekenkamer
- Artikelen media (w.o. NRC, Telegraaf)

## Bijlage 2 Referentiekader

Beheersing risico's algemeen		
Tactische risico's: bijdrage aan de provinciale doelen en ambities		
ID	Risico	Beheersmaatregel
A	Het uitvoeringsprogramma ondersteunt onvoldoende het te bereiken maatschappelijk effect	Er is een gedegen probleemanalyse uitgevoerd Alternatieven voor het uitvoeringsprogramma zijn onderzocht Er is een gedegen risico-analyse (van financieel, politieke, juridische, maatschappelijke en reputatierisico's) op voor- en nadelen van de alternatieven uitgevoerd Toegevoegde waarde van het uitvoeringsprogramma is SMART geformuleerd De rol van de PZH is omschreven (kaderstellend, toezichhoudend, verbindend etc.) Er is een bestuurlijke opdracht voor het uitvoeringsprogramma vastgelegd Er heeft gedegen afstemming met GS plaatsgevonden Er heeft gedegen afstemming met PS plaatsgevonden
B	Er is onvoldoende draagvlak bij de stakeholders	Er is een gedegen krachtenveld-/ stakeholderanalyse uitgevoerd Interne en externe stakeholders worden betrokken
C	Het uitvoeringsprogramma ondersteunt onvoldoende de doelen en ambities van de PZH	Er vindt een integrale afweging plaats tussen de verschillende opgaven De gemaakte afweging is inzichtelijk
D	Het uitvoeringsprogramma voldoet niet aan de wet- en regelgeving	Er vindt een toets plaats aan de wet- en regelgeving Medewerkers zijn op de hoogte van de actuele ontwikkelingen
E	Het uitvoeringsprogramma is niet uitvoerbaar	Er is een gedegen uitvoeringsstrategie opgesteld Er is voldoende budget gereserveerd voor de uitvoering Er vindt regelmatig afstemming plaats met de uitvoeringsorganisatie / stakeholders Er heeft een adequate overdracht naar de uitvoeringsorganisatie plaatsgevonden
G	PZH kan zich niet verantwoorden over de bestede middelen	Er vindt een regelmatige toets en rapportage op het te bereiken effect plaats Het budget wordt bewaakt
I	PZH doet geen leerenvaringen op	Er vindt kennisuitwisseling en continue beleidverbetering plaats Er wordt feedback gegeven door DT, GS en PS
Procesrisico's (operationeel): voor het ontwikkelen van het uitvoeringsprogramma, randvoorwaardelijk		
ID	Risico	Beheersmaatregel
J	Het doel van de opgave is onduidelijk	In overleg hebben de AOG en de BA een duidelijke opdrachtomschrijving opgesteld in lijn met de afspraken met de BOG Het doel van de opgave wordt regelmatig besproken binnen de driehoek
K	Er zijn onvoldoende middelen beschikbaar voor het ontwikkelen van het uitvoeringsprogramma.	Er is een adequaat budget beschikbaar voor het ontwikkelen van het uitvoeringsprogramma De beschikbare IT-systemen zijn adequaat Er zijn adequate tools (handleidingen, richtlijnen, formats) voor het ontwikkelen van het uitvoeringsprogramma beschikbaar Er zijn competente medewerkers beschikbaar voor het opstellen van het uitvoeringsprogramma
L	De rollen, verantwoordelijkheden en mandaat zijn onduidelijk	De rollen, verantwoordelijkheden, mandaat zijn gedefinieerd De communicatielijnen zijn duidelijk
M	De resultaten van het uitvoeringsprogramma worden niet volgens planning opgeleverd	Er is een robuuste planning De voortgang wordt regelmatig gemonitord



Beheersing doelen Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Zuid-Holland 2021-2030			
ID	Kelelementen - SPV 2030	Beleid - Uitvoeringsprogramma	(Beheers-)maatregel - Uitvoeringsprogramma
1	Meer structurele aandacht voor verkeersveiligheid	Ambitieuze & adaptief: eerst trendbreuk, dan:	De doelen van dit Uitvoeringsprogramma bewegen mee met de ontwikkelingen.
2	Meer verbondenheid en samenwerking tussen overheden en maatschappelijke organisaties	<p>Provincie: meer regie voor krachtiger samenspel partners</p> <p>Regio's: doorontwikkelen &amp; zes regionale UPV's</p> <p>Gemeenten: waar kunnen 30 km-zones komen?</p> <p>Waterschappen: actieve bijdrage aan uitvoeringsprogramma's</p> <p>Wegbeheerder van provinciale weginfrastructuur</p>	<p>De provincie Zuid-Holland neemt de uitdaging aan en wil het leiderschap het komende decennium stap voor stap versterken.</p> <p>Om nog betere resultaten te boeken, wil de provincie Zuid-Holland de zes regio's in overleg met de gemeenten doorontwikkelen en versterken.</p> <p>De provincie wil in 2021 met de zes regio's in gesprek over welke (netwerken van) 50 km-wegen de gemeenten de komende tien jaar kunnen en willen inrichten als 30 km-zones.</p> <p>De provincie Zuid-Holland nodigt deze drie waterschappen uit om in 2021 actief bij te (blijven) dragen aan de regionale Uitvoeringsprogramma's Verkeersveiligheid én om veiliger verkeer de komende jaren prioriteit te (blijven) geven in hun geactualiseerde wegbeheerplannen.</p> <p>Zie diverse acties H7 'Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Zuid-Holland 2021-2030'.</p>
3	Risicogestuurd beleid door analyse van de grootste risico's	Risicogestuurd: van risico's naar maatregelen	<p>We nodigen de regio's uit om in hun regionale uitvoeringsprogramma's zo mogelijk dezelfde SPI's te gebruiken, eventueel aangevuld met eigen, op de regio toegesneden SPI's: Verkeerssysteem, Risicogroepen en Verkeersdeelnemer &amp; Gedrag.</p> <p>We evalueren de formulering en werking van de provinciale en eventueel regionale SPI's in principe eind 2026 en eind 2030.</p>
4	Bevorderen van integraal verkeersveiligheidsbeleid	<p>Breder ingebed: ook in ruimtelijk en mobiliteitsbeleid</p> <p>PVVVB: veiliger verkeer hoger op agenda</p> <p>Handhaving: structuur in één infographic</p>	<p>Veilig verkeer wordt breder ingebed: als integraal onderdeel van ruimtelijke en mobiliteitsplannen.</p> <p>De provincie Zuid-Holland wil veiliger verkeer hoger op de agenda van het PVVB.</p> <p>Om de verkeershandhaving in Zuid-Holland overzichtelijker te maken, is het plan van de provincie en de MRDH om de structuur van de verkeershandhaving in één duidelijke infographic te zetten (pg. 16 en 21 Uitvoeringsprogramma).</p>
5	Monitoren en bijsturen van de uitvoering in overleg	ROV-ZH: drie verbeterpunten & drie focusgroepen	<p>1. Monitoring van doelen voor gedragsbeïnvloeding door "gerichte vraagstelling, stapsgewijze beproeving en bewust gekozen samenwerkingspartners".</p> <p>2. Focus op de kerntaken: kennisontwikkeling, programmaontwikkeling en communicatiestrategie. Dit vraagt om verdere verzakelijking.</p> <p>3. Synergie tussen ambitie regisseurs (provincie Zuid-Holland én MRDH), programma's en activiteiten door professionalisering opdrachtgeverschap.</p>

## Bijlage 3 Risico-indicaties

In onderstaande tabel wordt aangegeven hoe de risico's van de bevindingen worden geclassificeerd. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen hoog, midden en laag risico.

		Risico			
kans ↑	waarschijnlijk				impact →
	mogelijk				
	onwaarschijnlijk				
		laag	gemiddeld	groot	

De risicocategorieën kunnen als volgt worden omschreven:

### Laag risico:

Het proces, de afdeling of het auditobject en de in het proces, door de afdeling of het auditobject uitgevoerde activiteiten hebben bij verkeerd uitoefenen of onvoldoende beheersen van de activiteiten **nauwelijks gevolgen** voor de doelstellingen van PZH, de reputatie van PZH, de belanghebbenden van PZH of de financiële positie van PZH. De risico's zijn beperkt (impact laag en kans hooguit mogelijk of impact gemiddeld en kans onwaarschijnlijk).

### Midden risico:

Het proces, de afdeling of het auditobject en de in het proces, door de afdeling of het auditobject uitgevoerde activiteiten hebben bij verkeerd uitoefenen of onvoldoende beheersen van de activiteiten **gevolgen** voor de doelstellingen van de PZH, de reputatie van de PZH, de belanghebbenden van PZH of de financiële positie van PZH. Dit risico kan mogelijk leiden tot: 1) beschadiging van de reputatie van PZH zoals negatieve publiciteit in lokale of regionale media; 2) nadelige invloed op de relatie met belanghebbende van PZH etc., tot uitdrukking komend in bijvoorbeeld geschillen en/of boetes van gerechtelijke instanties; 3) financiële verliezen; 4) verzwakking van de beheersing van het organisatiedeel of proces dat onderwerp van audit is. De risico's zijn reëel (kans is waarschijnlijk en impact laag, mogelijk risico met gemiddelde impact of onwaarschijnlijk risico met grote impact).

### Hoog risico:

Het proces, de afdeling of het auditobject en de in het proces, door de afdeling of het auditobject uitgevoerde activiteiten hebben bij verkeerd uitoefenen of onvoldoende beheersen van de activiteiten **grote gevolgen** voor de doelstellingen van PZH, de reputatie van PZH, de belanghebbenden van PZH of de financiële positie van PZH. Zonder adequate beheersing kan dit ernstige risico zeker leiden tot: 1) ernstige beschadiging van de reputatie van PZH, zoals langdurige negatieve publiciteit in regionale en nationale (en/of internationale) media; 2) aanzienlijk nadelige invloed op de relatie met belanghebbenden van PZH e.d.; 3) substantiële verliezen, mogelijk in samenhang met andere zwakheden in de beheersing van het organisatieonderdeel of proces dat onderwerp van audit is; 4) ernstige schending van de doelstellingen, beleid, waarden en normen van de PZH. De risico's zijn groot (impact groot en kans minimaal mogelijk, kans waarschijnlijk en impact gemiddeld).

# Bijlage 4 Onderzoeksverantwoording

## Achtergrond en aanleiding

De EAA baseert de selectie van haar onderzoeken (waaronder ook dit onderzoek) op een integrale risicoanalyse. Per onderwerp bepaalt de EAA de inherente risico's en de mate van beheersing. Vanwege het maatschappelijk belang en de maatschappelijke aandacht voor het onderwerp verkeersveiligheid heeft ze dit onderwerp opgenomen in het onderzoeksplan 2022. Dit plan is goedgekeurd door het Directieteam en Gedeputeerde Staten.

## Onderzoeksvragen

De doelstellingen van het onderzoek zijn om:

1. aanvullende zekerheid te verkrijgen over mate van beheersing waarop de provincie de doelstellingen uit het uitvoeringsprogramma wil realiseren;
2. waar nodig aanbevelingen te doen om de doelstellingen uit het uitvoeringsprogramma beter te kunnen behalen.

Voor dit onderzoek zijn de onderstaande onderzoeksvragen geformuleerd:

1. Welke beheersmaatregelen zijn nodig om een goede borging van het uitvoeringsprogramma te realiseren?
2. In hoeverre zijn deze maatregelen aanwezig rondom het uitvoeringsprogramma?
3. Welke maatregelen zijn eventueel aanvullend nodig voor een goede borging van het uitvoeringsprogramma?

De veiligheid op de (provinciale) vaarwegen is hierin niet betrokken.

## Referentiekader

Het referentiekader (bijlage 2) vormt de 'leidraad' voor het onderzoeksproces. Het referentiekader voor dit onderzoek is gebaseerd op het document 'Professioneel opdrachtgeverschap van het Expertisecentrum opdrachtgeverschap' (maart 2018). Bij ons onderzoek zijn wij uitgegaan van de risico's die kunnen ontstaan bij het opstellen, implementeren, evalueren en aanpassen van beleidskeuzes. Daarnaast hebben wij elementen uit het UPV in ons referentiekader meegenomen. Het referentiekader is voorafgaand aan de uitvoering van het onderzoek aan de opdrachtgever (en de contactpersoon) voorgelegd ter verificatie en accordering.

Uiteindelijk hebben wij beoordeeld of de 'controls' (beheersmaatregelen) aanwezig zijn om enerzijds te komen tot het UPV en om anderzijds de beheersing van het UPV zelf te beoordelen. De EAA heeft voor de veldwerkfase van het onderzoek in totaal 18 interviews gevoerd met 23 geïnterviewden. Hiervan heeft de EAA gesproken met 8 interne medewerkers en 15 externe geïnterviewden (zie bijlage 1).

De EAA heeft het onderzoeksmateriaal geanalyseerd en de resultaten van deze analyse zijn opgenomen in het referentiekader, dat de basis heeft gevormd voor dit rapport. De concept bevindingen zijn in eerste instantie afgestemd met de contactpersoon van het onderzoek.

Het onderzoek is als zodanig geen beleidsevaluatie. Ook betreft het onderzoek alleen de provincie, de externe organisaties zijn niet onderzocht.