

Mogelijkheden tot verbreding van het draagvlak voor de verkeersveiligheid

Inventarisatie van maatschappelijke organisaties die door departementen worden gesubsidieerd

R-95-12

A.A. Vis

Leidschendam, 1995

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV



Stichting
Wetenschappelijk Postbus 1090
Onderzoek 2260 BB Leidschendam
Verkeersveiligheid Duindoorn 32
SWOV telefoon 070-3209323
 telefax 070-3201261

Samenvatting

Van een succesvolle intensivering van het verkeersveiligheidsbeleid kan pas sprake zijn bij verbreding en verbetering van het (maatschappelijk) draagvlak bij alle actoren. Dit betekent dat zowel op beleidsniveau als in alle geledingen van de maatschappij de bewustwording van het probleem dat de verkeersonveiligheid vormt, dient te groeien. Inschakeling van nieuwe actoren en het toebedelen van nieuwe rollen aan de betrokken actoren kunnen impulsen in de goede richting geven. Hiervoor is een overzicht nodig van maatschappelijke organisaties die zich al dan niet direct met verkeersveiligheid en aanverwante gebieden bezighouden. Dit consult beschrijft de gevolgde weg om tot een dergelijke inventarisatie te komen. Uitgangspunten zijn hierbij geweest inzicht te krijgen in de wijze waarop en op basis van welke criteria deze organisaties door één of meer departementen worden gesubsidieerd, op welke doelgroepen hun activiteiten zich richten, op de rol die verkeersveiligheid daarbij speelt en welke inhoudelijke aanknopingspunten daarin herkenbaar zijn. Op basis van het beschikbare materiaal bleek het helaas niet mogelijk een volledig landelijk overzicht op te stellen van gesubsidieerde maatschappelijke instellingen waarvan het werkterrein raakvlakken met de verkeersveiligheid heeft. Op dit moment blijft er dan ook onzekerheid bestaan of het maatschappelijk draagvlak voor (de nieuwe aanpak van) de verkeersonveiligheid via de bedoelde organisaties in belangrijke mate zou kunnen worden verbreed en verbeterd. Er kan ook niet met zekerheid worden vastgesteld of er behalve de in dit consult genoemde organisaties en instellingen nog andere werkzaam zijn en zo ja, hoe zij worden gefinancierd, welke doelstellingen zij nastreven en op welke doelgroepen zij zich richten.

De recent ingeslagen weg van vergaande deregulering, decentralisatie en regionalisatie op zowel beleidsmatig als uitvoerend gebied vormt wellicht een extra drempel voor realisering van een landelijke inventarisatie. Voor dit laatste zijn in ieder geval nog aanzienlijke coördinerende en inventariserende inspanningen noodzakelijk, zowel op centraal bestuurlijk niveau bij de afzonderlijke departementen, als op regionaal ambtelijk niveau.

Summary

Means of broadening the base of support for road safety

Successful intensification of road safety policy can only be achieved if the social base of support is broadened and improved in all areas. This means that - both at policymaking level and in all sections of society - an awareness of the problem posed by road hazard should grow. The mobilisation of new participants and the allocation of new roles to those organisations involved could guide impulses in the right direction. This implies the need for an overview of those social organisations that are directly or indirectly involved in road safety and related areas. This consultation describes the route taken to arrive at such an inventory. The principles adopted in this regard were to obtain an insight into the means by which, and on the basis of which criteria, these organisations were subsidised by one or several government departments, which target group their activities were directed at, the role road safety plays in this regard and what points of contact as regards content can be identified.

Based on the material available, however, it proved impossible to draw up a comprehensive nationwide overview of subsidised social base of support for the (new approach to) road hazard could be expanded and improved upon significantly through the organisations referred to. Neither can it be established with certainty whether, in addition to the organisations and institutions referred to in this consultation, there are still other bodies active in this field and, if so, how they are financed, what objectives they strive for and which target groups they aim to reach.

The course recently set in the direction of far-reaching deregulation, decentralisation and regionalisation as regard both policy and execution, could perhaps represent an additional barrier to the realisation of a nationwide inventory. In any case, considerable efforts are still required in the fields of coordination and measurement if the latter is to be realised. This applies both at a central administrative level for the individual departments and at a regional, official level.

Inhoud

1.	<i>Inleiding</i>	6
1.1.	Achtergrond van het consult	6
1.2.	Doel van het consult	7
1.3.	Voorgenomen werkwijze bij het consult	7
2.	<i>Algemeen subsidiebeleid van de overheid</i>	9
3.	<i>Memories van Toelichting als informatiebron</i>	12
4.	<i>De inventarisatie: feitelijke werkwijze en resultaten</i>	13
4.1.	Feitelijke werkwijze	13
4.2.	Resultaten van de inventarisatie(s)	13
4.2.1.	Overzicht op basis van de Rapportage Geïntegreerd Subsidiebeleid	13
4.2.2.	Informatie op basis van Memories van Toelichting	14
4.2.3.	Inventarisatie via de regionale kanalen	15
5.	<i>Discussie</i>	17
6.	<i>Conclusies en aanbevelingen</i>	19
6.1.	Conclusies	19
6.2.	Aanbevelingen	20
	<i>Literatuur</i>	22
	<i>Bijlagen</i>	25

1. Inleiding

1.1. Achtergrond van het consult

In het kader van de bestrijding van de verkeersonveiligheid heeft de regering in 1987 concrete en kwantitatieve taakstellingen in termen van reductie van het aantal verkeersslachtoffers geformuleerd. Deze taakstellingen waren afgestemd op het jaar 2000; in 1990 is daar in het *Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer* (Tweede Kamer der Staten-Generaal, 1990) een nader geformuleerd streefbeeld voor het jaar 2010 aan toegevoegd.

Eén van de sporen die gevolgd wordt om deze taakstellingen te verwerkelijken, behelst een *preventieve aanpak* van de verkeersonveiligheid. Het uiteindelijke doel daarbij is de realisering van een duurzaam-veilig verkeers- en vervoerssysteem. De uitgangspunten van een dergelijk systeem mogen inmiddels bekend worden verondersteld; bovendien kan vastgesteld worden dat voor deze uitgangspunten op verschillende beleidsniveaus een draagvlak is ontstaan.

De filosofie achter het concept van een duurzaam-veilig verkeers- en vervoerssysteem is voor het eerst in 1993 uitvoerig beschreven in de Nationale Verkeersveiligheidsverkenning over de jaren 1990-2010, onder het motto *Naar een duurzaam-veilig wegverkeer* (SWOV, 1992).

Een consequentie van de ‘duurzaam-veilig’-benadering is onder andere dat de effecten die eventueel te nemen maatregelen op de verkeersveiligheid kunnen hebben, te allen tijde in (beleids)beslissingsprocessen worden meegewogen. Verbreding en verbetering van het draagvlak voor verkeersveiligheid onder alle betrokken actoren is een voorwaarde voor het welslagen van deze intensivering van het beleid. Dit betekent dat zowel op beleidsniveau als in alle geledingen van de maatschappij de bewustwording van het probleem dat de verkeersonveiligheid vormt, dient te groeien. Inschakeling van nieuwe actoren en het toebedelen van nieuwe rollen aan de betrokken actoren kunnen impulsen in de goede richting geven.

In de eerste plaats dient intensivering van het verkeersveiligheidsbeleid door de rijksoverheid zelf ter hand te worden genomen. Dit geldt met name voor de zeven kerndepartementen¹, met de minister van Verkeer en Waterstaat als coördinerend minister voor de verkeersveiligheid. Immers, volgens het derde *Meerjarenplan voor de Verkeersveiligheid* (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, 1991) hebben de bewindslieden van deze departementen toegezegd (in het kader van een door de regering uitgesproken taakstelling tot horizontale coördinatie) zich in te zetten voor het herkenbaar maken van de verkeersveiligheidsaspecten in het eigen beleids-terrein.

¹ De kerndepartementen voor verkeersveiligheid zijn: Binnenlandse Zaken (BZ); Justitie; Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen (OCW), voorheen Onderwijs & Wetenschappen (O&W); Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS), voorheen Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur (WVC); Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM); Defensie; Verkeer en Waterstaat (V&W).

In de tweede plaats dienen de inspanningen zich ook te richten op maatschappelijke organisaties die zich al dan niet direct met verkeersveiligheid en aanverwante gebieden bezighouden.

Op grond van haar coördinerende rol op het gebied van de verkeersveiligheid subsidieert het ministerie van Verkeer en Waterstaat een aantal maatschappelijke organisaties dat al rechtstreeks op dit terrein actief is, zoals bijvoorbeeld Veilig Verkeer Nederland (VVN), de Vereniging ter Bescherming van Voetgangers (VBV), Kinderen Voorrang, de Echte Nederlandse Fietsersbond (ENFB), de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, enzovoort.

Ook andere ministeries zouden subsidies kunnen verstrekken aan maatschappelijke organisaties waarvan de werkzaamheden en activiteiten raakvlakken hebben met de verkeersveiligheid (het hoeft daarbij niet alleen te gaan om de zeven kerndepartementen). Door deze organisaties nader te betrekken bij de verkeersveiligheid en eventueel een nieuwe rol toe te kennen, zou verbreding en verbetering van het draagvlak voor verkeersveiligheidsinspanningen mogelijk kunnen blijken.

Daarvoor is in de eerste plaats een overzicht nodig van de bedoelde organisaties en inzicht in hun doelstelling(en) en doelgroep(en).

De Hoofddirectie van de Rijkswaterstaat heeft met het oog hierop de SWOV opdracht verleend een inventarisatie uit te voeren van door ministeries gesubsidieerde maatschappelijke organisaties, waarvan het aannemelijk is dat het werkterrein raakvlakken heeft met verkeersveiligheid.

1.2. Doel van het consult

In de eerste plaats is het de bedoeling te achterhalen of dergelijke organisaties er zijn, welke dat zijn, door welke departementen zij worden gesubsidieerd en wat het karakter van de verleende subsidies is.

Dit consult is er in de tweede plaats op gericht inzicht te krijgen in de doelstelling(en) van deze organisaties en de doelgroep(en) waarop zij zich richten.

Voorts wordt beoogd na te gaan welke toekenningscriteria voor subsidieverstrekking worden gehanteerd, welke rol verkeersveiligheid daarbij speelt en welke inhoudelijke aanknopingspunten daarin te herkennen zijn. Ook het algemene beleid dat de regering inmiddels ten aanzien van subsidieverstrekking en gesubsidieerde instellingen volgt, zal nader worden beschouwd.

1.3. Voorgenomen werkwijze bij het consult

Doelgroep van dit consult zijn maatschappelijke organisaties die door één of meer departementen op een of andere wijze worden gesubsidieerd.

Als eerste aanzet voor een overzicht van organisaties die aan deze criteria voldoen wordt de *Rapportage Geïntegreerd Subsidiebeleid* van de ministeries van Financiën en Justitie van 10 mei 1993 doorgenomen.

Vervolgens zullen de Memories van Toelichting bij de begroting (deels 1994, deels 1995) van de afzonderlijke departementen nader worden bekeken. Aangezien al in voorgaande jaren was gebleken (Mulder, Roszbach & Wegman, 1993) dat de gegevens in de Memories van Toelichting niet altijd voldoende gespecificeerd, volledig of van vergelijkbare aard zijn, zal zonedig mondeling per departement aanvullende informatie worden inge-

wonnen; hiermee kan dan de eerste aanzet tot de inventarisatie worden aangevuld.

Als blijkt dat andere beschikbare naslagwerken relevante informatie voor de inventarisatie van de gesubsidieerde maatschappelijke organisaties kunnen leveren, zullen deze ook worden doorgenomen. Meestal ontbreekt in dergelijke naslagwerken informatie over de wijze waarop de organisaties worden gefinancierd (dus ook de aard van eventuele subsidiëring).

Zonodig zullen de betrokken organisaties ook zelf worden benaderd, met name met het oog op hun doelstelling(en) en doelgroep(en) waarop zij zich richten.

Ten slotte bestaat het voornemen om de aldus ontstane inventarisatie te toetsen aan informatie die op dit terrein aanwezig wordt verondersteld op regionaal niveau. Daarbij wordt gedacht aan Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid, Regionale Directies van Rijkswaterstaat en eventueel particuliere organisaties. Indien nodig vindt naar aanleiding van deze regionale toetsing aanvulling van het overzicht plaats.

Voor zover mogelijk zal de relevantie voor en de relatie met de verkeersveiligheid en aanverwante terreinen worden aangegeven.

2. Algemeen subsidiebeleid van de overheid

De overheid streeft naar een betere beheersbaarheid van de verstrekte subsidies. In dat kader hebben zich de laatste jaren nogal wat ontwikkelingen voorgedaan in het subsidiebeleid. Het ligt voor de hand dat er een nauwe relatie bestaat tussen deze ontwikkelingen en de doelstelling van dit consult. Vandaar dat hier op deze beleidsontwikkelingen en de consequenties daarvan wordt ingegaan.

Op 2 juli 1990 hebben de ministers van Financiën en Justitie, de bijzondere Tweede Kamercommissie 'Interdepartementale Stuurgroep Misbruik en Oneigenlijk gebruik' (ISMO) en de Commissie voor Rijksuitgaven in een 'Uitgebreide Commissievergadering' (UCV) overleg gevoerd. Doel van dit overleg was te komen tot verbetering van het subsidiebeleid en subsidiebeheer, en bestrijding van misbruik of oneigenlijk gebruik van subsidies. Er zou een planmatige aanpak komen, waarin door middel van een heroverwegingsprocedure een beoordelingskader zou worden vastgesteld voor het beheer. Het plan van aanpak voorzag onder meer in het opstellen van toetsingscriteria voor actualiteit, effectiviteit en doelmatigheid. Het uiteindelijke doel was tot een integrale afweging te komen.

In het voorjaar van 1992 verscheen een interimrapport waarin voor het voorjaar van 1993 een voortgangsrapportage werd aangekondigd over de ontwikkeling van geïntegreerd subsidiebeleid. Beide vakministers (Financiën en Justitie) deden destijds de toezegging dat er een systematisch en geactualiseerd overzicht zou verschijnen met relevante informatie over subsidies. Dit overzicht zou berusten op door alle departementen aangeleverde informatie afkomstig uit de subsidiebijlagen bij de ontwerpbegrotingen van elk departement. De aan de orde komende informatie zou betrekking hebben op de juridische status, het budget, de doelstelling(en), de doelgroep(en), aard van de financiële stimulans (bijvoorbeeld deel van bedrag vooraf, deel bij aflevering), de meest recente evaluatie (bijvoorbeeld evaluatie doelsubsidie), anti-cumulatiebeding (bijvoorbeeld bij elke aanvraag vermelden dat ook elders subsidie is aangevraagd), controle-protocollen (bijvoorbeeld accountants-controle) en een horizonbepaling (bijvoorbeeld maximering of afbouw).

In de *Rapportage Geïntegreerd Subsidiebeleid* die 10 mei 1993 verscheen, wordt 'subsidie' omschreven als "een gebonden inkomensoverdracht en/of vermogensoverdracht om niet van het Rijk aan personen en instellingen (in Nederland)". Daarbij is de 'vrijwilligheid' één van de gehanteerde criteria. Nader gepreciseerd kan de financiële stimulans bestaan uit een 'lump sum' (een bepaald bedrag ineens), een genormeerde bijdrage per prestatie of activiteit, een genormeerde bijdrage in de kosten of een procentuele bijdrage in het exploitatietekort ('tekorten-subsidie'). Geconstateerd wordt dat er sprake is van een aanzienlijk 'grijs' gebied tussen aan de ene kant subsidies die verbonden zijn aan aankoop van goederen en diensten op basis van een concreet contract (zogenaamde contractsubsidies) en aan de andere kant subsidies die op basis van minder stringente voorwaarden worden verstrekt (zogenaamde doelsubsidies respectievelijk subsidies ter instandhouding van het betreffende instituut).

Genoemde rapportage van 10 mei 1993 geeft een indruk van de totale omvang van het bedrag dat met subsidiëring is verbonden, onderverdeeld naar departement, voor zover het subsidiebedrag aan het door betreffende departement voor opname in het overzicht gestelde criterium (boven een bepaald bedrag) voldeed.

Het overzicht omvat ongeveer 700 subsidies met een gezamenlijk totaalbedrag van 39 miljard gulden. Het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) blijkt met 11.556 miljoen (62 subsidies) het grootste aandeel te hebben; het ministerie van Verkeer en Waterstaat (V&W) komt met ruim 5.500 miljoen (64 subsidies) op de vierde plaats. Het ministerie van Onderwijs en Wetenschappen (O&W) heeft met 6.230 miljoen (153 subsidies) het grootste aantal subsidies; Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur (WVC) neemt met 6.556 miljoen (133 subsidies) de tweede plaats in wat het aantal subsidies betreft. Globaal gezien blijkt dat de 22 subsidies die qua bedrag de posities 1 t/m 22 innemen, goed zijn voor ongeveer 75% van het totaal bedrag aan subsidies.

Het besproken subsidieoverzicht gaat ook in op de wettelijke basis die aan de diverse subsidies ten grondslag ligt, omdat het kabinet het wenselijk acht dat subsidieverlening stoelt op een algemene wettelijke regeling. De derde tranche van de Algemene Wet Bestuursrecht zou daarin voorzien. Deze wet regelt een aantal algemene aspecten waaraan een beschikking tot subsidieverlening moet voldoen. Zij geeft ook regels voor wijziging respectievelijk intrekking. Verder wordt de bevoegdheid geregeld om aan de ontvanger van de subsidie verplichtingen op te leggen, zoals het voeren van een deugdelijke administratie, een informatieplicht en het afleggen van (ook financiële) verantwoording. Er worden ook sancties gesteld, zoals (gedeeltelijke) intrekking en lagere definitieve vaststelling. In bijzondere gevallen is opleggen van een boete of strafrechtelijk optreden mogelijk.

In principe is het de bedoeling dat elke subsidie(overeenkomst) binnen een jaar op een wettelijke grondslag is gebaseerd. Onderkend wordt dat dit voor subsidies op tijdelijke basis en waarvan nog niet vaststaat of ze een structureel karakter zullen krijgen, een onevenredige werklast oplevert en wellicht te bureaucratisch is. Overwogen wordt in dergelijke gevallen een regeling te baseren op een Algemene Maatregel van Bestuur, met bijvoorbeeld een maximumperiode van enkele jaren.

Het blijkt dat op dit moment (althans op het moment dat het besproken rapport tot stand kwam) ongeveer een kwart van alle subsidies (goed voor circa 80% van het totale subsidiebudget) een wettelijke basis heeft.

Bij verlening/verstrekking worden veelal minimumvoorwaarden gesteld aan begroting, administratie en financiële verslaglegging. Een en ander gebeurt op advies van de 'Interdepartementale Werkgroep Administratieve Standaarbepalingen Subsidies en Bijdrageregelingen' (IWASS d.d. 2 maart 1988).

Achtergrond van de ontwikkeling van een geïntegreerd subsidiebeleid is de wens meer grip te krijgen op onder andere misbruik en oneigenlijk gebruik - ofschoon uit de inventarisatie blijkt dat 94% van het totale verstrekte subsidiebedrag niet sterk gevoelig is voor misbruik respectievelijk oneigenlijk gebruik. Ongeveer 6%, oftewel een bedrag van bijna 12.800 miljoen, dat voornamelijk betrekking heeft op subsidies verstrekt door de departementen van VROM, O&W en WVC blijkt wel relatief

gevoelig voor misbruik en oneigenlijk gebruik (volgens de rapportage van mei 1993).

Ten behoeve van controle worden twee maatregelen met name genoemd. De eerste bestaat uit opstellen van controle-protocollen. Deze zijn gebaseerd op onderlinge afspraken tussen subsidieverstrekker en -ontvanger en kunnen bestaan uit een verantwoording afgedekt door een accountantsverklaring en eindverantwoordelijkheid van het betrokken departement. Bij ongeveer één derde van de subsidies, overeenkomend met ongeveer 60% van het totale subsidiebedrag, wordt reeds een controle-protocol gehanteerd.

De tweede maatregel betreft het anti-cumulatiebeding. Om te voorkomen dat voor hetzelfde doel door verschillende departementen subsidies worden verstrekt moet op basis van een besluit binnen een uitgebreide commissievergadering (UCV 7 september 1992) bij aanvraag van een subsidie al worden aangegeven of er gelijktijdig bij een ander departement eveneens een aanvraag is ingediend.

Als verder voortgangstraject geeft het rapport aan dat tot april 1992 zeven departementen waren 'doorgelicht'; eind 1993 zou de exercitie zijn voltooid en 99% van de subsidie-uitgaven zijn onderzocht. In overleg met het 'Interdepartementaal Overlegorgaan Financieel-Economische Zaken' (IOFEZ) en de Algemene Rekenkamer wil men een beleidsevaluatie verrichten. Er wordt naar gestreefd om tot een wettelijke regeling te komen waarin is vastgelegd dat periodiek verslag wordt gedaan van de doelmatigheid van de subsidie en de in de praktijk bereikte resultaten. Doel is te komen tot een heroverweging van de subsidie in relatie met actualiteit, doeltreffendheid en doelmatigheid.

Als onderdeel van te nemen stappen zou invoering van een 'horizonbepaling' worden overwogen (UCV 7 september 1992), dat wil zeggen: verlening van subsidie voor een vooraf bepaalde periode. Ook hier wordt onderkend dat een dergelijke horizonbepaling tot een vrij bureaucratische werkwijze zou kunnen leiden. Volgens een onderzoek van het Instituut voor Onderzoek van Overheidsuitgaven, getiteld *Zicht op doelmatigheid* (Kabel, Van Oosteren & Van Vliet, 1992), zou er nog onvoldoende informatie beschikbaar zijn om de doelmatigheid van uitvoeringsinstanties voldoende te kunnen beoordelen. De departementen hebben in verband hiermee de verplichting opgelegd gekregen om vanaf 1993 in hun begroting een specifieke subsidiebijlage op te nemen. Bij de zogenoemde miljoenennota zou het kabinet nog op de informatie over het subsidiebeleid terugkomen.

Bij het opstellen van dit consult was nog niet bekend in hoeverre de aangekondigde evaluatie van het nieuwe geïntegreerde subsidiebeleid reeds is afgesloten en/of inmiddels beschikbaar is. Aan de eventuele resultaten kan nog niet worden gerefereerd, noch kunnen er consequenties aan worden verbonden. Wel bestaat de indruk dat de verstrekte subsidies steeds meer van karakter veranderen van structurele basissubsidies (bedoeld voor instandhouding en exploitatie van het instituut) in doelsubsidies en contractsubsidies. Ook mag worden verwacht dat de controle intensiever zal zijn en door het ingevoerde anti-cumulatiebeding subsidiëring door verschillende departementen minder zal voorkomen. Gezien de doelstellingen van het geïntegreerde subsidiebeleid zullen naar verwachting de toekenningscriteria worden verscherpt. Voorts zijn er signalen dat zowel het aantal subsidies als de omvang daarvan in het kader van de huidige bezuinigingsmaatregelen afnemen.

3. Memories van Toelichting als informatiebron

In grote lijnen geven de Memories van Toelichting op de begroting informatie over beleidsvoornemens van de overheid en de financiële consequenties die daarmee verbonden zijn. In het kader van het eerder besproken geïntegreerde subsidiebeleid dient een specifieke subsidiebijlage in elke Memorie van Toelichting te zijn opgenomen. De waarde van de Memories van Toelichting als informatiebron voor het opstellen van een overzicht van gesubsidieerde maatschappelijke organisaties blijkt echter beperkt.

Voorop in de Memories staan beleidsontwikkelingen; bestaand beleid wordt in het algemeen wat minder sterk belicht. De voor dit onderzoek relevante subsidiebijlagen blijken in de regel beperkt te zijn tot subsidies boven een bepaald (en relatief hoog) drempelbedrag. Subsidies die dat bedrag niet overschrijden of die geïntegreerd zijn in een 'verzamel-subsidie' zijn dan ook niet langs deze weg te traceren.

Uit een eerder onderzoek (Mulder, Roszbach & Wegman, 1993) was overigens al gebleken dat de term 'verkeersveiligheid' in de Memories van Toelichting nauwelijks expliciet aan de orde kwam. Enig inzicht in de rol die verkeersveiligheid speelt en de activiteiten die op dat terrein plaatsvinden kan pas ontstaan door de ontwikkelingen op lagere beleidsniveaus nader te beschouwen. De werkelijk directe informatie zal eerder uit de concrete meerjarenprogramma's en de daarin opgenomen projectbeschrijvingen moeten worden gehaald. Welke maatschappelijke organisaties betrokken zijn en in welke zin, blijkt ook pas op project of zelfs deelprojectniveau.

Doorlichting van de Memories van Toelichting zal naar verwachting dan ook slechts een globale en beperkte aanwijzing kunnen opleveren over (subsidiëring van) relevante maatschappelijke organisaties.

4. De inventarisatie: feitelijke werkwijze en resultaten

4.1. Feitelijke werkwijze

In § 1.3 is de voorgenomen werkwijze beschreven. De eerste activiteit behelsde het geven van een eerste aanzet voor het gewenste overzicht van maatschappelijke organisaties op basis van de *Rapportage Geïntegreerd Subsidiebeleid* en de daaraan ten grondslag liggende subsidiebijlagen uit de Memories van Toelichting. Reeds deze eerste activiteit gaf aanleiding tot aanpassing van de oorspronkelijk beoogde werkwijze.

De informatie die beide genoemde bronnen bieden, is veelal ontoereikend om een redelijk volledig overzicht van door de verschillende departementen gesubsidieerde maatschappelijke organisaties in beeld te brengen. Directe benadering van de relevante afdelingen (FEZ's) van de betrokken departementen leverde vanwege diverse omstandigheden evenmin voldoende informatie op.

Een rol speelt zeker dat in het kader van de decentralisatie-impuls een aantal taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de rijksoverheid recent zijn overgedragen aan lagere overheden zoals provincies, regionale bestuurlijke instanties en gemeenten. Deze ontwikkeling heeft ertoe geleid dat de rijksoverheid steeds meer voorwaardenscheppend beleid formuleert, terwijl de uitvoering meer en meer aan regionale en andere lagere overheden of soms zelfs aan (semi-)particuliere organisaties wordt overgedragen of overgelaten.

In de praktijk betekent dit dat in de Memories van Toelichting wel relatief omvangrijke doelgerichte verzamelsubsidies worden aangegeven, inclusief de formulering van de doelstellingen die de centrale overheid zich daarbij voorstelt - maar dat uitvoering, nadere invulling en feitelijke besteding aan regionale of gemeentelijke overheden worden overgelaten. Uit de interviews met departementale woordvoerders is gebleken dat volledige en gedetailleerde overzichten van de gesubsidieerden - zeker beneden een bepaald drempelbedrag - niet meer centraal beschikbaar (en ook mogelijk niet exact bekend) zijn.

In plaats van de toetsing op volledigheid door de regionale overheid en instanties achteraf te laten plaats vinden, is er daarom voor gekozen de regionale betrokkenen vrijwel gelijktijdig met de departementen te benaderen. Gezien de (als teleurstellend te omschrijven) resultaten van de beide inventariseringsronden is in het kader van dit onderzoek (voorlopig) afgezien van benadering van de maatschappelijke organisaties zelf.

4.2. Resultaten van de inventarisatie(s)

4.2.1. *Overzicht op basis van de Rapportage Geïntegreerd Subsidiebeleid*

Het subsidie-overzicht bij de *Rapportage Geïntegreerd Subsidiebeleid* van 10 mei 1993, opgesteld door het Ministerie van Financiën en ook wel bekend als de 'subsidiebijbel', heeft een omvang van meer dan 700 pagina's en geeft een beknopte omschrijving van ongeveer 700 subsidies die door de departementen worden verstrekt.

Een eerste zeer globale doorlichting levert een selectie van 92 subsidies op die *mogelijk* een relatie hebben met verkeersveiligheid in ruime zin of met aanverwante gebieden. Het overzicht in *Bijlage 1* geeft een nadere verdeling over de verschillende departementen, waarbij het aangegeven paginanummer refereert aan de overeenkomstige pagina in de genoemde subsidiebijbel.

Op basis van overwegingen van inhoudelijke aard kan het aantal waarschijnlijk zonder informatieverlies wat de verkeersveiligheid betreft worden gereduceerd van 92 naar ongeveer 50 subsidies. In *Bijlage 2* worden deze vijftig subsidies gerangschikt naar betrokken departement, paginanummer in de subsidiebijbel, globale doelstelling(en) en doelgroep(en) weergegeven. De gegevens over deze geselecteerde subsidies bieden nauwelijks mogelijkheden tot een inventarisatie van maatschappelijke organisaties die aan de in de doelstelling van het consult gestelde criteria voldoen. Zelfs voor een eerste aanzet voor de gewenste inventarisatie is aanvullende informatie van de betrokken afdelingen van de respectievelijke departementen noodzakelijk.

4.2.2. *Informatie op basis van Memories van Toelichting*

Hoewel de informatie uit de subsidiebijbel slechts een globaal inzicht in de aard van de daarin opgenomen subsidies geeft, is de verwachting gerechtvaardigd dat het nader onderzoek beperkt kan blijven tot de Memories van Toelichting bij de begrotingen van de departementen van V&W, WVC, VROM en O&W. In de Memories van Toelichting van deze departementen werden respectievelijk 19, 13, 10 en 6 subsidies aangetroffen, die mogelijk in verband zijn te brengen met de verkeersveiligheid en aanverwante terreinen. Het is niet altijd duidelijk of zich onder de subsidie-ontvangers ook maatschappelijke organisaties bevinden, en voor zover dat zo is, welke dat dan zijn.

Voor 1995 blijkt het ministerie van V&W de organisaties VVN, VBV, SWOV en C.R.O.W elk met meer dan 1 miljoen te subsidiëren. Verder komt op de subsidiebijlage van V&W nog een aantal subsidies voor met een omvang van boven de 1 miljoen, welke worden toegekend aan lagere overheden, zoals gemeenten, provincies en vervoerregio's en openbaar vervoerbedrijven. Aangezien de subsidiebijlage slechts subsidies boven het drempelbedrag van 1 miljoen vermeldt, blijven kleinere subsidies hiermee nog buiten beeld.

De subsidiebijlage uit de Memorie van Toelichting van WVC biedt nog minder inzicht in de begunstigde maatschappelijke organisaties. Veelal wordt volstaan met vermelding dat de doelgroep bestaat uit landelijke instellingen en organisaties op het betreffende gebied, zonder dat specifieke namen worden aangeduid. Wellicht dat de overkoepelende landelijke organisaties - voor zover aanwezig - te benaderen zijn, teneinde de regionaal of lokaal opererende instanties nader in kaart te brengen.

Op basis van de nu beschikbare gegevens kan vastgesteld worden dat, voor zover er feitelijke kansen zijn op verbreding en verbetering van het draagvlak voor de verkeersveiligheid via maatschappelijke organisaties, deze kansen liggen bij organisaties die zich bezighouden met vormingswerk, hulpverlening (in brede zin), belangenbehartiging van consumenten- en vrijwilligersorganisaties, het ouderen- en gehandicaptenbeleid en geneeskundige hulp.

Mogelijk relevante subsidies uit de bijlage bij de Memorie van Toelichting van het ministerie van VROM, richten zich op bewonersorganisaties en organisaties die zich bezighouden met specifieke knelpunten in het ouderenbeleid. Verder vermeldt de subsidiebijlage van VROM een aantal subsidies op het gebied van verbetering van de infrastructuur in steden, stadsvernieuwing, ruimtelijke ordening, (toepassing van) milieutechnologie (bijvoorbeeld de Nederlandse Maatschappij voor Energie en Milieu NOVEM), ondersteuning van milieuorganisaties (bijvoorbeeld door bij te dragen in exploitatie en uitvoering van projecten van non-profit organisaties) en bestrijding van verkeersoverlast (zowel geluids- als emissie). Ook hier bevinden zich onder de doelgroepen weer lagere overheden zoals provincies en gemeenten en in een enkel geval Rijkswaterstaat en V&W. De particuliere organisaties worden ook in geval van VROM (meestal) niet met name genoemd.

Ten slotte draagt VROM in het kader van ondersteuning en kennisoverdracht aan intermediaire doelgroepen bij aan de Stichting Milieukeur, het Inter Provinciaal Overleg (IPO), de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en de Unie van Waterschappen (UVW). Ook in de subsidiebijlage van VROM zijn de kleinere subsidies niet (afzonderlijk) opgenomen.

In de subsidiebijlage van het ministerie van O&W is een 'woud' van subsidieregelingen opgenomen. De per subsidie opgenomen informatie laat echter nauwelijks een oordeel toe over de mate waarin doelstellingen van de respectievelijke subsidies relevant zouden kunnen zijn voor de verkeersveiligheid. Mogelijk zal intensivering van bevordering en stimulering van verkeerseducatie en -onderwijs van diverse doel- en leeftijdsgroepen via een aantal van de opgenomen sporen plaats kunnen vinden. Namen van individuele organisaties kunnen echter evenmin via de gepresenteerde gegevens worden geïnventariseerd.

Opmerking: met de respectievelijke bijlagen uit de Memories van Toelichting als uitgangspunt zijn de betrokken afdelingen van de departementen nogmaals benaderd. Op basis van deze gesprekken is echter weinig aan de inventarisatie toegevoegd kunnen worden. De beperkte toegankelijkheid tot het relevante materiaal (volgens betrokkenen in belangrijke mate toe te schrijven aan de deregulering en decentralisering), de beperkte beschikbare tijd en het ook interne decentrale beheer van dergelijke gegevens zijn hieraan mede debet.

4.2.3. Inventarisatie via de regionale kanalen

Toen op basis van doorlichting van de subsidiebijbel en de Memories van Toelichting de indruk ontstond dat de aanpak volgens een centraal landelijke benadering een relatief bescheiden inventarisatieresultaat aan maatschappelijke organisaties dreigde op te leveren, is gelijktijdig de regionale benadering gestart. Hierin werden zowel de Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid (ROV's) als de Regionale Directies van Rijkswaterstaat aangeschreven en na enkele weken telefonisch gerappelleerd. De respons bleek teleurstellend: zeven van de twaalf ROV's stuurden al of niet na rappelering een reactie; van de Regionale Directies reageerden er slechts twee.

In vrijwel alle regionale reacties werden de bekende ook landelijk opererende organisaties opgevoerd, waarvan een deel reeds door V&W

wordt gesubsidieerd, zoals VVN, de ENFB, VBV, Kinderen Voorrang, het C.R.O.W, de SWOV, enzovoort. Verder blijkt ook een aantal - veelal ook landelijk georganiseerde - hulpverleningsinstanties een rol te spelen in de regionaal geëntameerde activiteiten, zoals de Vereniging Landelijke Organisatie Slachtofferhulp, CAD's en andere verslavingszorg-instellingen (alcoholpreventie) en onderwijs en schoolbegeleidingsdiensten of vergelijkbare instituten of organisaties. Verder is een groot aantal adviesbureaus werkzaam in het regionale circuit, maar dit zijn uiteraard geen gesubsidieerde organisaties. De oogst van de regionale informatieronde is volledigheidshalve opgenomen in *Bijlage 3*.

5. Discussie

Het is een voor de hand liggende veronderstelling dat gegevens omtrent subsidies die verstrekt worden door de verschillende ministeries, bij de financiële afdelingen van deze ministeries achterhaald moeten kunnen worden. Desondanks is het resultaat van de uitgevoerde inventarisatie van gesubsidieerde maatschappelijke organisaties teleurstellend te noemen. Betekent dit nu dat zulke organisaties er nog nauwelijks zijn of dat de inventarisatie onvoldoende diepgang heeft gehad? Als dit laatste het geval is dan kunnen daar diverse redenen voor worden aangevoerd. Door de decentraliseringsimpulsen zullen ongetwijfeld details aan lagere overheidsbeleidsniveaus zijn overgedragen. Ook is het mogelijk dat binnen de departementen niet alle subsidieaangelegenheden centraal worden beheerd of gemakkelijk toegankelijk zijn. Het is mogelijk dat verdere 'verdieping' binnen de departementale afdelingen zelf ook meer en uitgebreidere informatie aan het licht zou brengen. Het is ook niet uit te sluiten dat tot lagere beleidsniveaus moet worden 'afgedaald' om de gewenste informatie boven water te krijgen. Tegelijkertijd kan het relatief hoge abstractieniveau van de Memories van Toelichting de volledigheid van de inventarisatie parten hebben gespeeld.

Een probleem van een andere orde is de vaak indirecte relatie met verkeersveiligheid die in de doelstellingen van de in de subsidiebijlagen bij de Memories van Toelichting opgenomen subsidies tot uitdrukking komt. Deze problematiek werd al eerder in al eerder in een SWOV-studie geïndiceerd; de titel van dit rapport spreekt boekdelen: "*Zelfs het 'woordje' verkeersveiligheid kom je niet tegen*" (Mulder, Roszbach & Wegman, 1993).

De aard van de informatie over beleidsvoornemens en -ontwikkelingen die uit de Memories van Toelichting kunnen worden geput is dus beperkt. In weerwil van de in het *Meerjarenplan Verkeersveiligheid* uitgesproken bereidheid van de ministers om verkeersveiligheid in hun respectievelijke beleidsterreinen te expliciteren en daaraan in de Memories van Toelichting vanaf 1992 een speciaal accent te geven, is in de Memories van Toelichting daar tot nu toe maar beperkt vorm aan gegeven. In sommige gevallen blijkt wel dat verkeersveiligheid als aandachtsgebied wordt meegenomen, maar uit de subsidiebijlage die sinds kort van de Memorie van Toelichting deel behoort uit te maken blijkt slechts globaal welke organisaties subsidie ontvangen en van welke aard deze is.

Op grond van de centraal beschikbare informatie is dan ook moeilijk te bepalen of door aanpassingen of uitbreidingen van taken, toekenningscriteria of doelstellingen van dergelijke organisaties serieuze mogelijkheden ontstaan om het draagvlak voor verkeersveiligheid in het algemeen te verbreden of te verbeteren. Het lijkt er dus veel op dat een gefundeerd antwoord op de in de doelstelling gestelde vraag afhankelijk is van een versterking en verbetering van de 'ambtelijke' coördinatie, zowel op het horizontale als verticale vlak en zowel binnen de departementen als tussen de departementen onderling.

Deze constatering lijkt op gespannen voet te staan met de steeds sterker vormgegeven decentralisatie en dereguleringsgedachten. In ieder geval ziet het er naar uit dat de coördinatie op het terrein van de verkeersveiligheid

en het gevoerde beleid op dit gebied, voornamelijk een bestuurlijk probleem vormt dat logischerwijs ook om een bestuurlijke oplossing vraagt.

6. Conclusies en aanbevelingen

6.1. Conclusies

- In de eerste plaats moet worden geconcludeerd dat de geleverde inspanningen en de daarmee geïnventariseerde informatie het niet mogelijk hebben gemaakt een volledig overzicht van door diverse departementen gesubsidieerde maatschappelijke organisaties op te stellen, zoals met dit consult was beoogd. Op grond van het beschikbare materiaal kan geen definitieve uitspraak worden gedaan of er naast de wel bekende organisaties nog wel andere zijn die voor de oorspronkelijke doelstelling - verbreding en verbetering voor het draagvlak voor verkeersveiligheid - als relevant moeten worden beschouwd.

- Enkele jaren geleden hebben de ministers van Justitie en Financiën na aandrang van het parlement een proces in gang gezet om tot een geïntegreerd subsidiebeleid te komen. Hiermee wordt onder meer beoogd alle door departementen verstrekte subsidies een wettelijke basis te geven. In genoemd beleid zijn ingrediënten verwerkt zoals aangescherpte toekenningscriteria, stringenter voorwaarden ten aanzien van de informatie- en verantwoordingsplicht, een anti-cumulatiebeding en eventueel een horizonbepaling. Een heroverwegingproces moet leiden tot uitsluiting van misbruik en oneigenlijk gebruik en tot een grotere actualiteit, doeltreffendheid en doelmatigheid. Het gevolg is dat het karakter en ook het aantal subsidies verandert: doelsubsidies (onder andere ter instandhouding van organisaties) worden steeds meer omgezet in contractsubsidies (project- en resultaatgericht); door invoering van het begrip ‘horizonbepaling’ verdwijnen een aantal structurele subsidies.

Evaluatie van het zogenoemde geïntegreerde subsidiebeleid is aangekondigd. Hoewel de resultaten hiervan nog niet bekend zijn, ligt het voor de hand dat bij het nader onderzoek van mogelijkheden van gesubsidieerde maatschappelijke organisaties bij het verbeteren en verbreden van het draagvlak voor verkeersveiligheid, niet aan deze ontwikkelingen binnen het subsidiebeleid binnen de overheid voorbij kan worden gegaan.

- De informatiebronnen die in het kader van dit consult zijn geraadpleegd respectievelijk benaderd, zijn: de zogenoemde subsidiebijbel (Ministerie van Financiën, 1993), de Memories van Toelichting op de begrotingen van de verschillende departementen (die sinds 1993 verplicht een subsidiebijlage bevatten), de (centrale) financieel-economische afdelingen (FEZ's) van de betrokken departementen en de regionale instanties die als meest aangewezen voor de regionale coördinatie op het terrein van de verkeersveiligheid mogen worden beschouwd.

De gegevens uit de Memories van Toelichting bieden vanwege het relatief hoge abstractieniveau en de beperking tot opname van subsidies die een bepaald drempelbedrag te boven gaan, slechts een globaal overzicht. Dezelfde beperking geldt de gegevens uit de subsidiebijbel, omdat die voornamelijk gebaseerd zijn op de Memories van Toelichting (overigens zou het ook ondoenlijk zijn gedetailleerde informatie van ruim 700 subsidies te verwerken).

Bij raadpleging van de FEZ's van de betrokken departementen bleek gedetailleerde informatie ook daar moeilijk toegankelijk of zelfs niet aanwezig. Deregulerings- en decentralisatie-impuls zouden daar verband mee houden, volgens de benaderde woordvoerders; in een enkel geval werd ten onrechte verwezen naar de wet op de privacy (de wet op de openbaarheid van bestuur zou in dit verband evengoed aangehaald kunnen worden). De regionale respons (globaal 50%) leverde veelal dezelfde landelijk georganiseerde instanties op.

- Op grond van de departementale informatie is het aannemelijk dat naast het ministerie van V&W ook de ministeries van WVC, VROM en O&W subsidies verstrekken die relevant zijn voor de verkeersveiligheid in ruime zin. Het zou om een kleine 50 subsidies gaan. De aard van de beschikbare respectievelijk verstrekte informatie geeft (naast de Memorie van Toelichting van V&W) weinig inzicht in afzonderlijke (maatschappelijke) organisaties. Veelal worden termen aangetroffen zoals 'landelijke instellingen op het gebied van...'. De terreinen waarop de meeste voor het beoogde doel relevant te achten organisaties zich bewegen zijn: vormingswerk, hulpverlening (in breedste zin), belangenbehartiging, consumentenvoorlichting, vrijwilligerswerk, bewonersorganisaties, stadsvernieuwing, ruimtelijke ordening en milieu en verkeerseducatie en -onderwijs. Aanvullingen vanuit de regio betreffen veelal dezelfde landelijk opererende organisaties op het gebied van hulpverlening, zorgverlening, slachtofferhulp, schoolbegeleiding en een groot aantal commercieel opererende adviesbureaus.

6.2. Aanbevelingen

Al met al bestaat er nog onvoldoende duidelijkheid over vraag of er nu wel of geen maatschappelijke organisaties zijn die door andere departementen worden gesubsidieerd en die zouden kunnen bijdragen aan verbetering en verbreding van het (maatschappelijk) draagvlak voor de verkeersveiligheid.

Dit inzicht zou mogelijk nog alsnog kunnen worden verkregen langs de volgende wegen.

- Een eerste mogelijkheid is het intensiveren van het onderzoek bij de centrale financieel-economische afdelingen van de departementen (FEZ's) Van belang is in ieder geval de juiste entree (mogelijk via Financiën te achterhalen). Echter, uit de voorgaande conclusies valt op te maken dat er ook binnen de afzonderlijke departementen in dat geval nog coördinerende en inventariserende activiteiten zullen moeten worden verricht.

- Een andere mogelijkheid is verdere 'afdaling' naar het regionale, provinciale of zelfs nog lokalere niveau van beleid of wegbeheer. Gezien de regionale respons bij de in het kader van dit consult uitgevoerde inventarisatieronde zal dit veel inspanning en een intensieve begeleiding vergen.

- Een derde mogelijkheid is de weg via de (maatschappelijke) organisaties zelf. Als uitgangspunt kunnen naslagwerken waarin dergelijke organisaties zijn opgenomen (bijvoorbeeld Pyttersen's Nederlandse Almanak) worden gehanteerd. In het algemeen maken de financieringsvoorwaarden geen deel uit van de informatie. Dit gegeven zal per organisatie moeten

worden opgevraagd. De inspanningen die deze werkwijze vergt zal naar verwachting aanzienlijk zijn.

Slotopmerking

Het is op grond van de ervaringen en resultaten uit voorgaande inventarisatie niet zonder meer mogelijk de relatie tussen noodzakelijke inspanningen en te bereiken resultaten bij elk van de hiervooraande mogelijkheden aan te geven. Het is tenslotte mogelijk dat er inderdaad niet meer relevante maatschappelijke organisaties zijn. Wel zeker lijkt te zijn dat de investeringen relatief groot zullen zijn en de resultaten in termen van geïnventariseerde nog niet bekende organisaties onzeker en daarmee samenhangend ook de beoogde extra bijdrage aan verbetering en verbreding van het draagvlak voor de verkeersveiligheid.

Literatuur

Kabel, D.L., Van Oosteren, C.G.M. & Van Vliet, J.S. (1992). *Zicht op doelmatigheid: mogelijkheden om kosten en prestaties van uitvoeringsorganisaties in beeld te brengen*. Instituut voor Onderzoek van Overheidsuitgaven (IOO), 's-Gravenhage.

Ministerie van Financiën (1993). *Subsidie-overzicht bij de Rapportage Geïntegreerd Subsidiebeleid*. 's-Gravenhage.

Ministerie van Financiën & Ministerie van Justitie (1993). *Rapportage Geïntegreerd Subsidiebeleid*. 's-Gravenhage. 1993.

Ministerie van Justitie (1993). *Rijksbegroting 1994, Memorie van Toelichting*. Tweede Kamer, vergaderjaar 1993-1994, 23 400 hoofdstuk VI, nr.1. 's-Gravenhage.

Ministerie van Onderwijs en Wetenschappen (1993). *Rijksbegroting 1994, Memorie van Toelichting*. Tweede Kamer, vergaderjaar 1993-1994, 23 400 hoofdstuk VIII, nr.1. 's-Gravenhage.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (1994). *Rijksbegroting 1995, Memorie van Toelichting*. Tweede Kamer, vergaderjaar 1994-1995, Hoofdstuk XII, Infrastructuurfonds. 's-Gravenhage.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat (1991). *Meerjarenplan Verkeersveiligheid*. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Hoofdafdeling Verkeersveiligheid, Den Haag.

Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (1994). *Rijksbegroting 1995, Memorie van Toelichting*. Tweede Kamer der Staten-generaal, vergaderjaar 1994-1995, Hoofdstuk XI, Deel I (exclusief Rijkshuisvesting). 's-Gravenhage.

Ministerie van Welzijn, Volksgezondheid en Cultuur (1993). *Rijksbegroting 1994, Memorie van Toelichting*. Tweede Kamer vergaderjaar 1993-1994, 23 400, hoofdstuk XVI, nr.1. 's-Gravenhage.

Mulder, J.A.G., Roszbach, R. & Wegman, F.C.M. (1993). *"Zelfs het 'woordje' verkeersveiligheid kom je niet tegen"; Een verkenning naar de horizontale coördinatie van het verkeersveiligheidsbeleid*. A-93-18. SWOV, Leidschendam.

POV-Brabant (1994). *Verkeersveiligheids-almanak 1994*. 2e uitgave. Provinciaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid Brabant, 's-Hertogenbosch.

Pyttersen's Nederlandse Almanak 1994-'95; Jaarlijks verschijnend handboek van instellingen en personen in Nederland. 93ste jaargang. Samengesteld door A.M. Garritsen. Bohn Stafleu van Loghum, Houten.

SWOV (1992). *Naar een duurzaam veilig wegverkeer; Nationale Verkeersveiligheidsverkenning voor de jaren 1990/2010*. Onder redactie van M.J. Koornstra e.a. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Tweede Kamer der Staten-Generaal, vergaderjaar 1989-1990, 20.922, nrs. 15-16 (1990). *Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer; Verkeer en vervoer in een duurzame samenleving*. SDU Uitgeverij, 's-Gravenhage.

Bijlagen

1. *Overzicht van 92 mogelijk relevante subsidies op basis van een eerste globale inventarisatie uit de 'Subsidiebijbel'.*
2. *Overzicht van 51 subsidies die op grond van omschrijving in de 'Subsidiebijbel' relevant kunnen zijn voor de verkeersveiligheid.*
3. *Overzicht resultaten van regionale inventarisatie.*

Bijlage 1

Overzicht van mogelijk relevante subsidies (92) op basis van een eerste globale inventarisatie uit de ‘subsidiebijbel’

Departement	Aantal subsidies	Referentie (blz.)
V&W2	1	320, 322, 323, 324, 325 326, 327, 328, 338, 340 341, 353, 357, 360, 362 364, 365, 366, 367, 368 388
O&W	29	64, 65, 72, 78, 79, 87 89, 90, 93, 94, 95, 96 97, 98, 99, 100, 101, 104 106, 107, 108, 109, 113 146, 157, 163, 170, 202 209
WVC	17	597, 599, 600, 610, 627 631, 632, 643, 646, 658 660, 665, 671, 681, 686 689, 726
VROM	11	261, 269, 270, 271, 272 294, 295, 300, 314, 315 317
EZ	5	390, 391, 394, 409, 416
Justitie	2	34, 36
Defensie	2	223, 257
Landb., nat.beh. & viss.	2	525, 538
SOZawe	2	550, 568
BIZA	1	55
Totaal	92	

Bijlage 2

Overzicht van 51 subsidies die op grond van omschrijving in de 'subsidiebijbel' relevant kunnen zijn voor de verkeersveiligheid.

Dep.	blz.	doelstelling(en)	doelgroep(en)
O&W	87	stimuleren informatieverzorgingsactiviteiten	nbbi
	89	wetenschappelijk informatieverzorging	bibliotheken en inf.centra
	101	stimulering specifieke onderzoeksterreinen	projecten
	104	stimulering instellingen en bedrijfsleven	overheid, instellingen en bedrijfsleven
	106	infrastructurele overz. t.b.v. onderzoek	ias
	157	scholen voorlichten over preventieve veiligheidsmaatregelen	scholen voortg. onderwijs
VROM	261	ondersteuning belangenbehartiging woonconsumenten op landelijk niveau	bewoners-organisaties
	269	ondersteunen en stimuleren aanleg en verbetering van hoofdinfrastructuur in groeikernen en steden	groeikernen + steden
	270	tegemoetkoming in excessieve grondkosten van nieuwe uitleg locaties	gemeenten
	272	stadsvernieuwing; verbetering van woon-werk-leef en produktiemilieu (stadsvernieuwingsfonds)	gemeenten
	294	bevorderen van praktische toepassing milieu-technologie t.b.v. productie schonere produkten	bedrijven & non-profit organisaties
	295	ondersteunen organisaties die bewustwording en draagvlakverbetering m.b.t. milieuproblematiek in de maatschappij bevorderen	non-profit organisaties
	300	het bevorderen van aanschaf van schonere en lawaai-armere vrachtwagens en bussen	bedrijven
	314	bevorderen van gebruik van geluidsniveaukaarten i.v.m. verkeerslawaai	gemeenten
	315	bevorderen bestrijding verkeers en geluidshinder	gemeenten

Dep.	blz.	doelstelling(en)	doelgroep(en)
V&W	320	Terugdringing verkeersonveiligheid bibeko (stimuleringsmaatregelen verkeersveiligheid)	gemeenten
	322	jaarlijkse bijdrage VVN	VVN
	323	bijdrage in exploitatie VBV	VBV
	324	jaarlijkse bijdrage verkeersconsulent	ENFB
	325	jaarlijkse doelsubsidie + projectsubsidie	SWOV
	326	behartigen belangen kinderen in het verkeer	St.Kinderen Voorrang
	327	inzetten belangen verkeersbrigadiers	SVB
	328	bijdrage instandhouding Regionale Organen	ROV's
	338	overdragen kennis en ervaring	C.R.O.W
	340	bijdragen onderhoud wegen	lagere overheden
	341	verbetering bereikbaarheid en verkeers.veil.	gemeenten
	353	bijdrage in tekorten exploitatie OV	gemeenten
	357	stimulering activiteiten goederenvervoer	Stichting Ned. Distributieland
	360	bijdragen in realiseren infrastructurele voorzieningen ter verbetering OV en goederen vervoer	OV-bedrijven, gemeenten, provincies
	364	stimulering toepassing telematica in vervoer in kader SVV doelstellingen	bedrijven, samenwerkings verbanden
	365	bestrijding tekorten OV als gevolg van groei van OV-vervoer	OV-bedrijven en gemeenten
	366	stimuleren milieuvriendelijke vervoertechnieken	OV-bedrijven
	367	stimuleren bedrijfvervoer i.p.v. individueel woon/werk vervoer	bedrijven
	368	vermindering autogebruik in woon/werkverkeer d.m.v. vervoersplannen	bedrijven adviesinstel- lingen onderzoeks- instellingen

Dep.	blz.	doelstelling(en)	doelgroep(en)
EZ	390	bevorderen tot standkomen telematica-infrastructuur	ondernemers
	409	versterken positie stedelijke knooppunten	aantal grote(re) gemeenten
	416	bevorderen advisering mogelijkheden energiebesparing en treffen milieumaatregelen	bedrijven en non profit instellingen
Landb., Natuur- beheer & Visserij	525	bevordering realiseren landschapsplannen	provincies, gemeenten, landelijk overleg natuur- en landschaps- beheer
WVC	597	Wetenschappelijke ondersteuning welzijnsbeleid	onderzoeks- instituten
	599	stimulering stadsvernieuwing in grootstedelijke probleemgebieden	studiegroepen
	600	stimulering regionale ontwikkelingsprojecten	provincies
	610	stimulering maatsch.deelname en versterking oafhankelijkheid mensen	organisaties maatsch. activering
	627	onderzoek en advisering jeugdbeleid	onderzoeks- instellingen en beleid
	631	ondersteuning projecten en activiteiten instellingen en organisaties op terrein van ouderen	instellingen
	632	bevordering functioneren gehandicapten	instellingen op terrein van gehandicapten
	646	stimulering onderzoek t.b.v. revalidatie vraagstukken	stichting ond. revalidatie
	658	bijdrage in algemene collectieve preventieprojecten	diverse instel- lingen
	660	voorkomen problematisch gebruik van drugs, alcohol en andere psychotrope stoffen	landelijke instellingen verslaafden- zorg

Dep.	blz.	doelstelling(en)	doelgroep(en)
	681	bevorderen veiligheid in de privésfeer	Stichting Consument en Veiligheid NNI
	686	info & voorlichting geneesmiddelen	bloedtrans- fusie- diensten
	726	bevordering toegankelijk maken van informatie i.v.m. maatschappelijk en sociaal-cultureel welzijn	uitvoerende instanties

1. Onderzoeksinstituten/maatschappelijke organisaties respectievelijk belangenorganisaties e.d.

VVN (6)
ENFB (6)
VBV (6)
ANWB (6)
BOVAG (6)
SWOV (1)
KNMV (1)
VSC (1)
ITS (1)
PVI (1)
CROW (2)
IZF/TNO (1)
Eigenvervoerders Organisatie EVO (1)

2. Preventie en zorgverlening

Stichting verantwoord alcoholgebruik (1)
Stichting Alcon (1)
KNBRD (1)
Vereniging Landelijke Organisatie Slachtofferhulp (7)
Ned. Stichting Whiplash Patiënten NSWP (1)
Centrum Maliebaan Verslavingszorg (1)
GGD (3)
CAD's (5)
Prov. Stichtingen Welzijn Ouderen (2)
CSO (landelijke ouderen bond incl. plaats.afd.) (1)
Gehandicapten Raad (1)
Stichting Volwassenzorg Groesbeekse Tehuizen (1)
Instituut Verslavingdzorg (afd. preventie & voorlichting) (1)
Stichting Alcohol Preventie (2)

3. Educatie, schoolbegeleidingsdiensten etc.

OBD's of SBD's (begeleidingsdiensten) (4)
Basisscholen (1)
Regionaal Pedagogisch Centrum Zeeland (1)
Zeeuws Bibliotheek
Stichting Bevordering Verkeerseducatie SBV (1)
Gemeensch. Centrum voor Onderwijsbegeleiding (1)
HBO & PABO (2)
Jeugdwerkinstellingen (1)
Schoolbesturen (1)
Ouderraden (1)
Projectbureau Primair Onderwijs (1)

4. Overheid, beleid en aanverwante instellingen

Landbouwschap (3)
Gemeenten (diverse)
Weg- en Waterschappen (3)
Provincies (3)
Regionale Directies RWS (4)
Regionale Politie (4)
Kon.Marechaussee (3)
Openbaar Ministerie OM (4)
Vervoerregio's (1)
VNG (1)
Ged. Staten (1)
Openbaar Lichaam Zuid. IJsselmeerpolders (1)

5. Overigen & Adviesbureaus

Horeca Nederland (2)
CBR (5)
COSBO-Nederland (1)
Vereniging Stadswerk Nederland (1)
KLPD (divisie Mobiliteit) (1)
3 M Nederland (1)
Verder ruim tien commercieel werkende adviesbureaus, verdeeld over de regio's.
(Opmerking: het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid Noord Brabant biedt een goed overzicht van de meeste bekende adviesbureau's die zich op verkeers(veiligheids)gebied bewegen).
Stichting Natuur en Milieu Educatie NME (4)
Vereniging Sportbelangen (Utrecht) (2)
Kamers van Koophandel & Fabrieken (3)