

KpVV-Meerjarenprogramma 2018-2022

1. Introductie

“Kennis is macht, kennis delen is kracht” het is tegeltjeswijsheid die nog steeds opgeld doet en een basis is voor het nieuwe KpVV-Meerjarenprogramma. Een programma waarin we voortbouwen op de ervaringen van de afgelopen jaren en inspelen op te verwachten ontwikkelingen in de komende vijf jaar. De inhoud staat voorop, we ontwikkelen kennis in samenspraak met onze doelgroepen, de toepassing stimuleren we multimediaal en in persoonlijk contact. Die werkwijze volgen we overigens al sinds de start van KpVV. Een stukje geschiedenis illustreert dat.

In 2004 is het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) opgericht als opvolger van het toenmalige Kennisplatform Verdi. In de daartoe door IPO, VNG, UvW, SkVV en het ministerie van Verkeer en Waterstaat gesloten Bestuursovereenkomst is toen de volgende doelstelling opgenomen:

“Dat partijen zich bij hun samenwerking ten doel stellen het oprichten van een KpVV dat zorg draagt voor het definiëren, ontwikkelen, toegankelijk maken en verspreiden van nieuwe en bestaande kennis die overheden nodig hebben voor het ontwikkelen en uitvoeren van strategisch nationaal en decentraal verkeers- en vervoerbeleid alsmede het inventariseren van de kennisvraag van de decentrale overheden”.

Deze doelstelling is sindsdien de leidraad geweest voor de activiteiten van het KpVV, dat na een eerste periode bij Rijkswaterstaat sinds 2009 is ondergebracht bij CROW. En na een uitgebreide audit in 2012 is gekozen voor het samenvoegen van de activiteiten van CROW op het gebied van Verkeer en Vervoer en het KpVV, dat daarna is omgevormd tot een KpVV-Meerjarenprogramma 2013-2017, dat door CROW wordt uitgevoerd.

De samenvoeging beoogt dat voor verkeer en vervoer een samenhangende portfolio van kennisproducten en -diensten wordt gecreëerd: van beleidsidee tot en met de realisatie op straat.

Voor de uitvoering van het KpVV-Meerjarenprogramma 2013 – 2017 is een Bestuursovereenkomst, met nog steeds dezelfde partijen, gesloten. Onderdeel van deze Bestuursovereenkomst is dat er in 2016 een evaluatie plaatsvindt en in 2016 een besluit wordt genomen over de voortzetting van het programma. De uitgevoerde evaluatie heeft geleid tot een principebesluit van VNG, IPO, UvW, Vervoerregio's en het ministerie van Infrastructuur en Milieu om het KpVV-programma voort te zetten. Voor de uitwerking van het principebesluit in een nieuwe Bestuursovereenkomst is een nieuw Meerjarenprogramma en een financiële regeling nodig, uiterlijk 1 juli 2017 dient het finale besluit er te zijn.

De grondslag voor dit nieuwe KpVV-Meerjarenprogramma 2018 -2022 is nog steeds te vinden in de oorspronkelijke doelstelling, in de loop der jaren aangevuld met nieuwe accenten na verschillende evaluaties. Doorgaan met de goede dingen: het verzamelen, ontwikkelen en verspreiden van praktijkgerichte en direct toepasbare kennis en het organiseren van bijeenkomsten en netwerken. Daarnaast meer inzetten op vraagarticulatie en vraagsturing via de koepels, een regionale aanpak en de inzet van creatieve denkers; vooraan in de beleidsketen opereren, stevige nadruk op de kerntaken en de primaire doelgroepen, aansluiting en samenwerking met andere kennisinstituten vormgeven en de synergie intern CROW versterken. Het KpVV-Meerjarenprogramma biedt veel meer dan kennis: het is een omgeving waarbinnen partijen worden verbonden, innovaties worden gevolgd en ontplooid, ontwikkelingen worden geduid (zowel in binnen- als buitenland), aandacht wordt gegeven aan implementatie, et cetera.

Het KpVV-Meerjarenprogramma 2018-2022 wordt via de Stuurgroep KpVV aan het Bestuurlijk Overleg Ruimte en Bereikbaarheid ter besluitvorming voorgelegd. Het document heeft een 'intern' karakter en wordt niet direct naar buiten gecommuniceerd. Het gaat er immers om dat de primaire doelgroepen in de directe dienstverlening merken dat het KpVV-programma de juiste koers vaart.

Onze focus is en blijft gericht op decentrale overheden. Waar krijgen zij de komende vijf jaar mee te maken op het gebied van verkeer en vervoer? En hoe speelt het KpVV-Meerjarenprogramma daarop in? Die vragen moeten we beantwoorden. Ons eigen inzicht en ervaring is in dit meerjarenprogramma verwerkt. Daarnaast hebben we bij de koepels en bij een selectie van opdrachtgevers, klanten en relaties getoetst of we de juiste analyses maken en accenten voor de komende vijf jaar goed leggen. Eventuele aanpassingen aan nieuwe ontwikkelingen doen we in de jaarlijkse werkprogramma's.

Overigens beperken we ons tot die elementen van het verkeer en vervoer waarvoor een duidelijke kenniscomponent aan de orde is.

De opbouw van het meerjarenprogramma is dat in hoofdstuk 2 de trends en ontwikkelingen op hoofdlijnen worden benoemd. In hoofdstuk 3 is de doelstelling van het programma aan de orde en in hoofdstuk 4 de werkwijze die daarbij wordt voorgestaan. In hoofdstuk 5 worden de hoofdthema's voor de komende jaren benoemd en een aantal onderwerpen en activiteiten die daarbij worden voorzien.

2. Trends / ontwikkelingen

Mobiliteit is een belangrijke factor in de hedendaagse samenleving. Het biedt mensen en bedrijven de mogelijkheid op verschillende plaatsen activiteiten te ontplooiën. Het heeft invloed op de bereikbaarheid, leefbaarheid en economische vitaliteit van Nederland. Onze mobiliteit is volop in ontwikkeling, mede veroorzaakt door allerlei trends en ontwikkelingen. Het mobiliteitssysteem is onderhevig aan verschillende disrupties en staat aan de vooravond van grote veranderingen op het gebied van marktordening, duurzaamheid, informatievoorziening en technologie. Het zijn elementen die ook in de toekomstbeelden en meerjarenprogramma's van de koepels van onze doelgroepen volop in de aandacht staan. In het rapport 'Meer bereiken met een brede blik op mobiliteit', dat wij in 2016 in hebben opgesteld, in samenwerking met o.a. het Planbureau voor de Leefomgeving, zijn trends en ontwikkelingen in detail beschreven. We noemen hieronder de belangrijkste.

Ontwikkelingen bij overheden

Bij de overheden zijn over een breed front reorganisaties aan de orde. Forse inkrimping van zowel bestuursdienst en beleidsafdelingen als de uitvoerende diensten, concentratie op kerntaken, uitbesteden op prijs en kwaliteit. Het zijn ontwikkelingen die hun effect onmiskenbaar zullen hebben op het werkproces van deze overheden, en de kennis die nodig is om dit werkproces in te vullen. Ook ontstaat door het uittreden (pensionering) van een flink aantal ambtenaren instroom van nieuwe jonge medewerkers en zij-instromers die andere manieren van kennisaanbod en netwerken verwachten. Sociale media is gemeengoed voor jongere medewerkers. En ook burgers en bedrijven halen hun informatie ook steeds meer uit de 'crowd'. Dit betekent ook dat de communicatie met burgers en bedrijven nieuwe dimensies krijgt en andere vaardigheden vergt.

In het KpVV-Meerjarenprogramma besteden we steeds meer aandacht aan het ontwikkelen en delen van kennis met, door en voor het netwerk binnen communities en in co-creatie.

Over alle doelgroepen heen is het beeld dat de werkdruk oploopt, er minder tijd en geld is voor kennisontwikkeling en –borging. Maar ook minder tijd voor het raadplegen van kennis. Er lijkt behoefte aan betaalbare, kant-en-klare kennis op het moment dat 'men' het nodig heeft. Waarbij inzicht in de

kosteneffectiviteit van bepaalde maatregelen een belangrijke rol speelt.

Het aanbod van kennis in het KpVV-Meerjarenprogramma wordt steeds aangepast aan deze ontwikkelingen. Steeds meer als maatwerk dat aansluit op actuele behoeften van onze onderscheiden doelgroepen, en een goed ontsloten digitale kennisbank met relevante kennis die als 'open data' beschikbaar is. We zorgen voor direct toepasbare datagedreven beleidsinformatie, die nodig is voor beleidsontwikkeling, -monitoring en -evaluatie. Maar ook voor de communicatie richting de mondige burger, is datagedreven beleidsinformatie onontbeerlijk en wordt steeds belangrijker binnen een toenemend datagedreven maatschappij.

Krimp en groei; Verstedelijking

De bevolking in Nederland groeit de komende jaren nog steeds; in 2040 zijn er naar verwachting 18 miljoen Nederlanders. Deze groei is ongelijkmatig over Nederland verdeeld. De verstedelijking neemt toe. Tegelijkertijd zal aan de randen van Nederland het inwonertal in diverse regio's krimpen. Deze ontwikkeling roept voor alle overheden belangrijke vraagstukken op. Hoe ga je om met verdichting en transformatie van stedelijke gebieden om de mobiliteitsgroei op te vangen? Gaat mobiliteit de leefbaarheid in krimpgebieden opvangen? En omgekeerd: hoe kan mobiliteit op een hoogwaardig niveau worden gehouden in de landelijke gebieden?

Het zijn vragen die een integrale benadering vergen en dus om samenwerking vanuit het KpVV-Meerjarenprogramma met instituten als Platform31 en Planbureau voor de Leefomgeving om te komen tot een passend aanbod van kennis en uitwisseling van ervaringen.

Groei van mobiliteit, multimodale reiziger

De groei van de personen- en goederenmobiliteit zet zich verder door. Dit wordt veroorzaakt door de groei van de economie en demografie. De groei is waar te nemen bij alle modaliteiten. Deze groei veroorzaakt een toenemende druk op ons mobiliteitssysteem en vraagt om inventieve oplossingen. Het efficiënt reizen in de keten met verschillende vervoersvormen met aandacht voor het voor- en natransport biedt hierbij kansen (CPB, PBL, 2016), maar is tegelijkertijd nog een uit te werken vraagstuk voor alle overheden. Op welke wijze kunnen de overheid en marktpartijen hierbij ondersteuning bieden, waarbij de vraag van de reiziger centraal staat?

In het KpVV-Meerjarenprogramma geven we handvatten om in te spelen op deze ontwikkelingen, o.a. door concepten als Mobility-as-a-Service (MaaS) voor overheden hanteerbaar te maken, innovaties en best-practices in het ketenvervoer te begeleiden en te ontsluiten voor het brede werkveld en hiervoor relevante data en tools beschikbaar te stellen.

Technologie, data en innovatie

Moderne technologie valt niet meer weg te denken uit onze wereld. Terugkijkend is het lastig om technologische veranderingen vooraf op waarde en impact te schatten. Dit blijkt met name bij technologieën, gericht op het oplossen van maatschappelijke behoeften en problemen. Voorbeelden hiervan zijn navigatiesystemen, ICT en verkeersmanagementsystemen en de e-bikes. Een andere belangrijke ontwikkeling is de opkomst van sociale media en de wisselwerking tussen oude en nieuwe media. Door de opkomst van sociale media veranderen de verhoudingen tussen overheid en burgers en burgers onderling. Al deze (nieuwe) technologieën en toepassingen genereren data of zijn afhankelijk van data zoals parkeerdata, reizigersinformatie en logistieke gegevens. De komende jaren vinden er innovaties plaats die grote gevolgen hebben voor ons mobiliteitssysteem. Denk bijvoorbeeld aan slimme mobiliteit zoals zelfrijdende voertuigen, intelligent goederenvervoer en duurzame infrastructuur. De meeste innovatie vindt plaats door op een slimme manier bestaande technieken of dingen te combineren. Maar om dat te stimuleren moet er een omgeving zijn die uitnodigt tot het delen van kennis.

Het (faciliteren van het) gebruik van technologie, data en innovatie zijn vraagstukken waar alle overheden mee hebben te kampen. Hoe maken we de informatievoorziening over – en ten behoeve van – mobiliteit volledig en transparant? Welke data zijn hiervoor nodig, welke ontbreken er nog en hoe zorgen we ervoor dat die bruikbaar zijn voor allerlei mobiliteitsvraagstukken?

In het KpVV-Meerjarenprogramma organiseren we communities met voorlopers en organiseren we samen met andere instituten bijeenkomsten specifiek gericht op de effecten voor decentrale overheden. We bouwen verder aan dashboards voor beleidsinformatie en dataplatforms voor de ontsluiting van 'open data'.

Duurzaamheid en veiligheid

Duurzame mobiliteit gaat over de uitdaging een evenwicht te bereiken tussen bereikbaarheid, economie, leefmilieu en klimaat. Het thema kent veel raakvlakken met de sectoren ruimtelijke ordening, milieu en economie. Voor duurzame mobiliteit is integraal beleid onmisbaar. Beleid dat niet alleen gericht is op een betere bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. Maar beleid dat ook bijdraagt aan het bereiken van klimaat, lucht- en geluiddoelen en beleid dat erkent dat mobiliteit nu te afhankelijk is van fossiele energie die steeds schaarser en kostbaarder wordt. Verduurzaming van de OV-voertuigen is hiervan een voorbeeld.

De verkeersveiligheid blijft om aandacht vragen door o.a. de toenemende vergrijzing, toenemend fietsgebruik en nieuwe voertuigen. Een transitie naar duurzame en veilige mobiliteit is ook een andere manier van kijken naar mobiliteit. Niet alleen zoeken naar oplossingen in aanbodgerichte maatregelen maar ook vraag-gerelateerde maatregelen. Inzicht in mobiliteit en gedrag speelt hierbij een grote rol naast een evenwichtige aanpak van alle vervoersvormen. Groot vraagstuk voor alle overheden is hoe kunnen openbaar vervoer, lopen en de fiets bijdragen aan een duurzame en veilige leefomgeving?

Duurzaamheid concreet hanteerbaar maken is een opgave die in het KpVV-programma zowel beleidsmatig (o.a. de SUMP-aanpak; SUMP staat voor Sustainable Urban Mobility Plan) als praktisch aan de orde is (o.a. zero-emissie openbaar vervoer en verbeteren voorwaarden voor fiets en lopen). En daarbij is de link naar verkeersveiligheid impliciet (maar wel nadrukkelijk) aan de orde, met name in de gedragscomponent (educatie).

De pluriforme en energieke samenleving

De samenleving wordt pluriformer en diffuser. Door de individualisering (zoals het loskomen van gezaghebbende tradities en instanties, de differentiatie in huishoudens en de toenemende rol van sociale media) is de overheid op zoek naar een nieuwe rol. De samenleving is constant in beweging. We staan overal en altijd met elkaar in verbinding. Kennis en informatie zijn wereldwijd toegankelijk. Burgers nemen steeds vaker het initiatief om hun belangen te behartigen en de leefomgeving te verbeteren. Door nieuwe wet- en regelgeving (zoals de Omgevingswet) zal burgerparticipatie en inspraak een vaste plaats krijgen bij beleid en uitvoering in de fysieke leefomgeving. De bezuinigingen bij de overheid en een krimpende ambtelijke organisatie zet zich de komende jaren voort. Het belang van direct toepasbare kennis zal hierdoor toenemen waarbij maatwerk geboden is.

De pluriforme en energieke samenleving levert op diverse manieren vraagstukken voor alle overheden op. Hoe kan de overheid ruimte bieden voor vernieuwing, mobiliteitsvraagstukken aanpakken en de bereikbaarheid op peil houden?

In het KpVV-Meerjarenprogramma bieden we een platform voor de uitwisseling van kennis en ervaring met nieuwe oplossingen, de obstakels die daarbij aan de orde zijn en de wijze waarop die kunnen worden overwonnen. We borgen dit op een toegankelijke manier en dragen bij aan het agenderen van vraagstukken op de juiste plaatsen.

3. Doelstelling (het waarom)

Op het hoogste abstractieniveau is het doel van het KpVV-Meerjarenprogramma:

“Een competente overheid op het gebied van mobiliteit en aanverwante beleidsvelden”

In de ‘Bestuursovereenkomst KpVV-Meerjarenprogramma 2013 –2017 ’ (25 juni 2012) is dat verwoord in de volgende doelstelling, die nog steeds valide is:

“Het KpVV-Meerjarenprogramma ondersteunt de decentrale overheden bij het ontwikkelen en realiseren van hun verkeers- en vervoerbeleid. Daarbij staat de klantvraag centraal.”

Deze doelstelling is in te vullen voor de kennisbehoefte van decentrale overheden, maar juist ook in de feitelijke en effectieve toepassing in de beleidspraktijk. Het gaat om méér dan kennis, ook hoe die kan worden geduid en geïmplementeerd, wat daarvoor nodig is en wat wordt geleerd vanuit de praktijk. Kortom een pro-actieve benadering van zowel inhoud als qua proces, waarbij het ondersteunen van de decentrale overheden in brede zin wordt opgevat.

Effect (outcome)

Het KpVV-Meerjarenprogramma levert een bijdrage aan de doelen van de decentrale overheden. De outcome van het KpVV-Meerjarenprogramma laat zich echter beperkt afmeten aan de mate waarin de doelen van de decentrale overheden worden bereikt. Het KpVV-Meerjarenprogramma maakt immers zelf geen beleid, voert het beleid niet uit en zorgt niet voor het beheer op straat.

Het effect van het KpVV-Meerjarenprogramma is dus indirect meetbaar, maar is wel toetsbaar bij de primaire doelgroepen: de (beleidsmedewerkers van) decentrale overheden. De mate waarin zij ervaren dat het programma bijdraagt aan de kwaliteit van hun werkprocessen, beleidsvorming en –realisatie is in feite de ‘maat der dingen’. Het effect / de outcome van het KpVV-Meerjarenprogramma wordt dan ook primair afgemeten bij de decentrale overheden.

Output

Wat wel heel goed meetbaar is, betreft de output van het meerjarenprogramma. Het palet van producten en diensten is uitgebreid: websites, nieuwsbrieven, VV-berichten, publicaties, bijeenkomsten, excursies, cursussen. We meten voortdurend het gebruik, zoals het bezoek van onze websites en de downloads, monitoren het effect van nieuwsbrieven, evalueren structureel bijeenkomsten, etc. Steeds gericht op het optimaliseren van de dienstverlening.

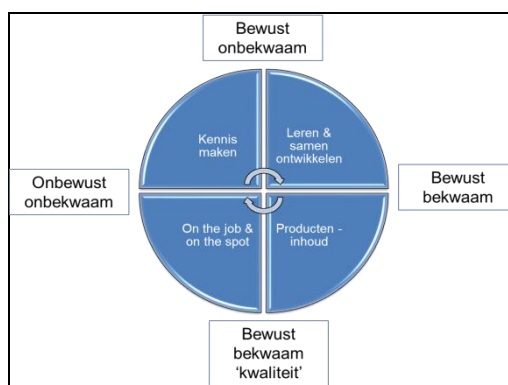
4. Werkwijze

Gestructureerde flexibele omgeving voor kennisontwikkeling en samenwerking

Het KpVV-Meerjarenprogramma biedt een strak omlijnd kader, waarbinnen op gestructureerde wijze (in nauwe samenspraak met het werkveld) flexibel wordt gewerkt aan die vraagstukken die op dat moment het meest relevant zijn. Enerzijds worden jaarlijkse werkprogramma’s samengesteld met heldere doelen, projecten en activiteiten. Anderzijds kunnen actuele kennisvragen worden geadresseerd die vanuit het netwerk opborrelen.

Het Meerjarenprogramma zorgt voor basiskennis voor decentrale overheden. Maar basiskennis betekent geenszins eenheidsworst. We beseffen dat ook binnen de decentrale overheden verschillende kennisbehoeften leven. Het Meerjarenprogramma is in staat om gedifferentieerde kennisontwikkeling te faciliteren. Dat doen we bijvoorbeeld door koplopers te mobiliseren in communities. Binnen zo’n community wisselen de koplopers ervaringen en kennis uit en komen tot innovatieve projecten die we vervolgens opnemen in het werkprogramma. We bieden de koplopers een podium tijdens bijeenkomsten en congressen zodat ze hun kennis kunnen delen met hun

collega's bij andere decentrale overheden. Op deze wijze doen we aan kennisontwikkeling *met* en *voor* het netwerk. Waar mogelijk en gevraagd ontwikkelen we de innovaties door naar producten en diensten voor 'het peloton'. Schematisch is dit proces weer te geven in vier kwadranten waarin het gaat om een voortdurende ontwikkeling van 'onbewust onbekwaam' naar 'bewust bekwaam' denken en handelen.



Werkwijze aan de hand van de 'community circle'

De gestructureerde werkwijze kan ook worden geïllustreerd aan de hand van de kenniscyclus. De kenniscyclus bestaat feitelijk uit meerdere cycli die elkaar raken. We beschrijven hier twee cycli, namelijk *kennisontwikkeling* en *kennisbeheer*. Ze raken elkaar daar waar kennisontwikkeling resulteert in kennisproducten die vervolgens moeten worden beheerd en onderhouden. De werkwijze wordt hieronder beschreven.

Kennisontwikkeling

Belangrijk proces in kennisontwikkeling is de vraagarticulatie. We brengen voortdurend partijen bij elkaar. Die bijeenkomsten vormen belangrijke input voor de vraagarticulatie. Deze heeft een formeel en informeel karakter. Het Meerjarenplan zit dicht op de doelgroep en organiseert haar netwerk zo, dat de (jaar)programmering hier direct uit volgt. De inhoudelijke vormgeving hiervan noemen we vraagarticulatie. Van gestructureerd naar minder gestructureerd wordt op de volgende manieren vormgegeven aan vraagarticulatie:

- Koepels: het Meerjarenplan sluit zo goed mogelijk aan op de strategische kennisbehoefte zoals deze wordt geformuleerd binnen de koepels en de overlegstructuren van deze koepels.
- Communities: het Meerjarenplan organiseert zelf communities van koplopers. De kennisbehoeften die deze communities uiten zijn veelal de kennisbehoeften van morgen (innovaties).
- Relatiemanagement: het Meerjarenplan organiseert structureel relatiemanagement, dat het mogelijk maakt om op relevante initiatieven van de doelgroep of samenwerkingspartners aan te sluiten.
- Helpdesk: via de helpdesk komen vragen binnen die kunnen leiden tot kennisvragen die structureel worden opgepakt.

Het Meerjarenplan wordt jaarlijks vertaald naar een werkprogramma (eigenlijk: meerdere – thematische/mobiliteitsgerichte - werkprogramma's). De KpVV-Adviesraad adviseert over de inhoud. De Stuurgroep KpVV stelt het programma vast.

Het werkprogramma past zich gedurende het jaar aan doordat nieuwe kennisvragen worden ingebracht. Informeel pikken we signalen op in bijeenkomsten. Niet onbelangrijk daarbij is de locatie Utrecht waar we regelmatig stakeholders spreken die daar vergaderen. Deze signalen zetten we om in projecten en activiteiten die na bespreking in de Adviesraad en goedkeuring in de Stuurgroep worden opgenomen in het werkprogramma.

Kennisbeheer

De ontwikkelde kennis wordt vastgelegd in kennisproducten. CROW draagt zorg voor beheer, onderhoud, ondersteuning en toepassingsbevordering. CROW evalueert de kennisproducten voortdurend op actualiteit en gebruik. Hieruit kan bijsturing volgen, zoals de doorontwikkeling van kennisproducten.



In het werkveld wordt regelmatig de vraag gesteld waarom voor producten van CROW apart moet worden betaald. Het antwoord is dat alle producten en diensten die vanuit het KpVV-Meerjarenprogramma worden ontwikkeld 'gratis' beschikbaar zijn, de decentrale overheden hebben er immers via de financiering van het programma al voor betaald. CROW heeft een portfolio van producten en diensten die anders van karakter zijn (handleidingen, richtlijnen, tools) en structureel moeten worden beheerd (en verder doorontwikkeld). Daarvoor worden kosten gemaakt, die moeten worden terugverdiend.

5. De kapstok voor het Meerjarenprogramma en hoofdthema's

Voor de keuze van de hoofdthema's die de komende vijf jaar het geraamte vormen van het Meerjarenplan, is aansluiting gezocht bij de beleidsprogramma's van de koepels, de strategische agenda van het ministerie van Infrastructuur en Milieu, rapporten van collega-kennisinstellingen en de signalen die uit onze omgeving komen. In dit hoofdstuk benoemen we de hoofdthema's, met korte illustraties van activiteiten die we denken te ondernemen. De uitwerking van de hoofdthema's doen we in de jaarlijkse werkprogramma's, waarvoor de hoofdthema's als het ware de kapstok vormen.

De vijf thema's zijn opgenomen in onderstaande tabel en afgezet tegen de verschillende vervoerwijzen. Aldus ontstaan 30 cellen. Deze zijn donkergroen als ze binnen het Meerjarenprogramma grote aandacht, lichtgroen als ze minder aandacht krijgen. Een witte cel geeft aan dat de betreffende combinatie geen onderwerp van kennisontwikkeling is in dit Meerjarenprogramma. Dit geeft focus, waarbij overigens de inzet van de beschikbare middelen afhankelijk is van de aard van de inspanningen per 'cel' die we willen plegen. Deze indeling kan wijzigen in de tijd door omstandigheden en nieuwe ontwikkelingen. Naast het jaarlijkse werkprogramma is ook het Meerjarenprogramma dus dynamisch, de hoofdthema's zelf zijn echter stabiel.

	Stedelijke Bereikbaarheid	ITS / Voertuig technologie	Systeem integratie	Duurzaam heid	Verkeers veiligheid
Fiets					
Regionaal OV					
Trein					
Doelgroepenvervoer					
Auto					
Goederenvervoer					

Voor de lichtgroene en de blanco cellen in het schema is mede aan de orde, dat andere partijen daar een leidende rol hebben. Daarmee zegt de tabel ook iets over de positionering van het KpVV-Meerjarenprogramma ten opzichte van andere kennisprogramma's en – instellingen. Zo is Connekt voor ITS/Voertuigtechnologie i.r.t. Goederenvervoer leidend en Planbureau voor de Leefomgeving voor Trein i.r.t. Stedelijke bereikbaarheid.

5.1. Stedelijke bereikbaarheid

De toenemende urbanisatie veroorzaakt enorme druk op de bereikbaarheid van de steden. Tegelijkertijd wordt gezocht naar duurzame oplossingen. Integraal verkeersmanagement draagt bij mits toevoeren en stedelijk wegnetten goed worden afgestemd. Slim parkeermanagement maakt daar onderdeel van uit. De druk op de ruimte en duurzaamheid biedt kansen voor hoogwaardig openbaar vervoer. De menselijke maat komt terug: het primaat binnen de mobiliteitsruimte wordt steeds vaker gegund aan de fietser en de voetganger.

Het betekent een andere benadering van ruimte en mobiliteit. En hoewel de interactie tussen ruimte en mobiliteit evident is, blijkt het nog steeds lastig om de twee beleidsvelden integraal te beschouwen. Publieke en private investeringen zijn niet altijd congruent. Wel zijn er diverse processen waarin nieuwe 'coalities' ontstaan om netwerken, (hoofd)structuren en ruimtelijke ontwikkelingen beter in verband te brengen, zoals de nieuwe MIRT-processen en de aanpak in het programma Beter Benutten.

De Omgevingswet zal de komende jaren een nieuwe impuls geven aan de visieontwikkeling van overheden en de interactie tussen beleidsvelden. Naast de interactie tussen klassieke beleidsvelden als ruimte, mobiliteit, economie en milieu zullen ook aspecten als bijvoorbeeld sociale inclusie en burgerparticipatie een belangrijk stempel drukken op de kennisbehoefte bij beleidsmakers en op de uitwisseling van ervaringen.

Nieuwe technologische mogelijkheden ondersteunen de stedelijke bereikbaarheid, zoals C(onnected)-ITS-toepassingen om te komen tot een optimale benutting van de beschikbare infrastructuur. Praktijkervaringen die worden opgedaan, bijvoorbeeld via de Praktijk Proef Amsterdam, komen beschikbaar voor andere steden. Ook projecten in het kader van Beter benutten en MIRT worden doorvertaald naar algemeen toepasbare informatie voor alle decentrale overheden.

Parkeren wordt steeds vaker beschouwd als instrument om bereikbaarheidsdoelen te halen, zie bv. het belang van parkeren in het programma Beter Benutten. Hier wordt met name gedacht aan parkeren op afstand en parkeren in de keten (P+R en P+fiets). Voor gemeenten is parkeren een instrument om woon- en werkgebieden leefbaar en toegankelijk te houden. Bij parkeerbeleid gaat het overigens niet alleen om de personenauto. Zo worstelen veel gemeenten met fietsparkeerproblemen, met name in centrumgebieden en bij stations.

Dit thema is een speerpunt van het KpVV-Meerjarenprogramma voor de komende jaren. De complexiteit neemt toe, deeloplossingen moeten samenkomen in integrale aanpakken. Wat wordt geleerd in het ene gebied draagt bij aan de aanpak in een ander gebied. Leren van elkaar, organiseren van regionale bijeenkomsten, werkbezoeken en communities, documenteren en verspreiden van best practices (uit binnen- en buitenland), (mede-)opzetten van monitoring en evaluatie instrumenten; dat zijn de activiteiten waarop we inzetten en nadrukkelijk de samenwerking zoeken met collega-instellingen als Planbureau voor de Leefomgeving, Kennisinstituut Mobiliteit, Platform 31, Vexpan en het programma Beter Benutten.

5.2. ITS en nieuwe voertuigtechnologie

Slimme mobiliteit door Intelligente Transport Systemen (ITS) of Smart Mobility kan zorgen voor een efficiënter, veiliger en comfortabeler mobiliteitssysteem. Daarover bestaat geen twijfel. Lastiger is het voorspellen van het tempo van de ontwikkelingen. En hoe daarop in te spelen met regelgeving en investeringen vanuit de publieke sector. Slimme mobiliteitstoepassingen worden vooral door private partijen aangeboden, soms is experimenteerruimte voor nieuwe mobiliteitsconcepten nodig en/of moeten juridische beperkingen worden weggenomen. De data die voertuigen genereren (chips in fietsen, autocomputers, ov-systemen) kunnen voor veel doeleinden worden gebruikt, mits data-inwinning/beschikbaarheid/eigendom goed zijn geregeld. Moderne detectie- en internettechnologieën bieden veel toepassingsmogelijkheden en kansen voor marktpartijen en overheden. Zo kan het bijvoorbeeld helpen bij het terugvinden van gestolen fietsen en het beter organiseren van het fietsparkeren.

Voor dit thema is de belangrijkste opgave voor het meerjarenprogramma om de vertaalslag van technologische ontwikkelingen naar de dagelijkse praktijk van de decentrale overheden te maken. Voor ITS en voertuigtechnologie zijn tal van andere instituten en samenwerkingsverbanden actief. Connecting Mobility, Talking Traffic, Connekt, Innovatiecentrale, Praktijkproef Amsterdam, het zijn slechts enkele voorbeelden. De kennis die daar beschikbaar is en komt willen we ontsluiten op de maat waar de 'doorsnee-beleidsmedewerker' er mee uit de voeten kan. Naast de inhoudelijke kennis gaat het ook om ontsluiten van 'data' en het ontwikkelen van tools om er mee om te gaan.

5.3. Systeemintegratie

De integratie van deelsystemen binnen mobiliteit speelt zich af op meerdere vlakken. Ketenmobiliteit wordt alom gezien als de kans om het vervoerssysteem flexibel te benutten en de bereikbaarheid te vergroten. Het organiseren van de keten vergt een goed samenspel tussen diverse aspecten, zoals informatie over de beschikbaarheid van de ketenonderdelen, integrale reisinformatie, infrastructuur, kostendragers, et cetera.

Zo is in het openbaar vervoer de 'first and last mile' om de halte en de voordeur te verbinden één van de belangrijke aandachtspunten. Is de integratie van doelgroepenvervoer en regulier ov nodig om in de landelijke gebieden in de nabije toekomst vervoer te kunnen blijven faciliteren (of het nu via de overheid, door de markt of langs een burgerinitiatief wordt georganiseerd). En kan de fiets c.q. de e-fiets ervoor zorgen dat het openbaar vervoer toch een aantrekkelijk alternatief blijft, mits er goede fietsparkeervoorzieningen zijn.

Daarnaast kunnen huur- en deelfietsen en elektronische fietskluisen waarschijnlijk een nog belangrijkere rol spelen als schakel in auto- en ov-verplaatsingen. Vragen die dan opdoemen zijn bijv.: Wat zijn voorwaarden om de markt van huur- en deelfiets tot ontwikkeling te laten komen? En hoe moet dit gefinancierd worden?

Voor Fiets en Collectief vervoer heeft het meerjarenprogramma al lang een belangrijke positie in kennisland. De producten zijn gekend, van het magazine Fietsverkeer, nieuwsbrieven, websites, bijeenkomsten tot en met de OV-Klantenbarometer. Het meerjarenprogramma verbindt de betrokken partijen en dat blijven we doen en verder ontwikkelen. Zo wordt de jaarlijkse OV-netwerkdag

gecombineerd met de Doelgroepenvervoerday en ontwikkelen we nieuwe vormen van contracten tussen partijen voor fietsparkeren.

Om de systeemintegratie verder gestalte te geven is de verbinding tussen alle vervoerwijzen nodig en dat betekent ook voor de organisatie er van het nodige. Publieke en private partijen zullen in nieuwe allianties gaan werken (om bv. MaaS mogelijk te maken) en daarin willen we met het meerjarenprogramma een initiërende, aanjagende rol spelen (o.a. met Connekt die veel private partijen in haar netwerk heeft).

5.4. Duurzaamheid

Duurzaamheid is een breed begrip, ook in de wereld van mobiliteit. Het gaat over zuinig omgaan met natuurlijke bronnen, over robuuste investeringen, over bewustwording, over de kosten en effecten van mobiliteit op de omgeving, over gezondheid en over de vraag hoe wij in de toekomst verstandig mobiel kunnen blijven. Fietsen en lopen zijn bij uitstek vervoerwijzen met een 'duurzaam karakter', niet alleen in het ruimtebeslag maar juist ook in de ruimtelijke inrichting en voor de gezondheid. Niet voor niets kiezen steden als Utrecht en Rotterdam voor herontwerp van verkeersruimten vanuit het perspectief lopen en fietsen (zie ook thema 'Stedelijke bereikbaarheid'). Ook het openbaar vervoer biedt tal van aanknopingspunten, zoals de transitie naar volledig Zero-Emissie Busvervoer in 2025 en de focus op de 'dikke stromen'. Belangrijk is daarbij rekenschap te houden met de toenemende invloed (bv. standaardisering van laadinfrastructuur elektrische voertuigen) van Europa op de verduurzaming van de maatschappij, zie o.a. de Green Deal Directive.

De transitie naar duurzame en slimme mobiliteit vraagt om snel uitvoerbare, innovatieve maatregelen. Daarop inspelen, koplopers in het oog hebben, met factsheets, webcasts en werkbezoeken het 'peloton' bereiken is de manier waarop we gaan werken.

Een duurzame samenleving betekent ook aandacht voor de sociale kant van de mobiliteit, ofwel iedereen moet de kans hebben om volwaardig te participeren in de maatschappij (sociale inclusie). De vraag naar mobiliteit van diverse doelgroepen zal door een steeds breder aanbod (publiek én privaat) worden bediend. In beeld brengen van nieuwe mobiliteitsoplossingen en de ervaringen ermee documenteren en uitdragen is onderdeel van dit programma. In het verlengde daarvan komt ook aan de orde of er regelgeving moet worden aangepast en daarvoor voorstellen doen.

5.5 Verkeersveiligheid en Gedrag

Het verkeersveiligheidsbeleid richt zich op het bereiken van nationale doelstellingen tot maximaal 500 verkeersdoden en maximaal 10.600 ernstig verkeersgewonden in 2020. Die doelstellingen uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (2008-2020) worden hoogstwaarschijnlijk niet gehaald. Ook aanvullende maatregelen uit de beleidsimpuls uit 2012 zorgen volgens de monitor van de SWOV vooralsnog niet voor een ommekeer. Omdat de ongevallendata onvoldoende houvast bieden voor een effectief beleid, is de risico-gestuurde aanpak van verkeersveiligheid in opmars. We gaan van reactief naar proactief (preventie) beleid met een integrale aanpak tussen infrastructuur, handhaving en gedrag/educatie. En ook de samenwerking met en tussen de niet-overheidspartijen die op dit thema actief zijn (VVN, ANWB, SWOV, RAI, BOVAG, Politie, OM, verzekeringmaatschappijen, et cetera) wordt sterker. Dat alles om speerpunten: alcohol in het verkeer, snelheidsgedrag, fiets, oudere verkeersdeelnemers aan te kunnen pakken. Fietsveiligheid en infrastructuur zijn actuele thema's vanwege de stijging van het aantal fietsslachtoffers, de drukte op fietspaden en de vergrijzing. Met name gemeenten zoeken naar manieren (en middelen) om de fietsveiligheid aan te pakken (de meeste fietsslachtoffers vallen binnen de bebouwde kom en op gemeentelijke wegen).

Gedragbeïnvloeding komt terug in veel verschillende aspecten van mobiliteitsbeleid. Van BOB-campagne tot slim reizen; er is een heel scala aan onderwerpen waarin gedrag aan de orde is. Mobility-as-a-Service (MaaS) is een van de jongste loten aan de stam met veel potentie om mensen te stimuleren de best-passende keuzes te maken in hun behoefte aan mobiliteit, en dit alles in de wetenschap dat 90 – 95% 'gewoontegedrag' betreft dat moeilijk valt te beïnvloeden. Keuzes waarin

ook elementen als (subjectieve) sociale veiligheid een rol spelen. Kortom: gedrag is veelkoppig en niet eenvoudig met 'beleid' te veranderen. Toch is gedrag wel een sleutel om mobiliteit veiliger en schoner te maken. Gericht werken met een mix aan maatregelen (hard en zacht) die door de doelgroepen worden (h)erkend en inspelen op de emotie van de gebruiker hebben de grootste kans van slagen.

Bij Verkeersveiligheid en Gedrag hebben we voor educatie een duidelijke positie en rol als verbinder, de digitale toolbox van instrumenten voor verkeerseducatie is één van de illustraties er van. Vanuit de connectie met CROW is de inrichting van de infrastructuur en de aanpassingen door nieuwe ontwikkelingen een continu aandachtspunt.

Voor de factor gedrag in bredere zin, zoals in de keuzes die mensen maken voor hun mobiliteitsbehoefte, zijn tal van nieuwe (private) ontwikkelingen van belang (deeleconomie, car-sharing.)

5.6. Onderwerpen die in alle thema's spelen

In alle thema's zijn 'data' aan de orde en spelen vraagstukken rond financiering. Het zijn onderwerpen die dwars door alle thema's heen spelen.

Data

Data komen in steeds grotere mate ter beschikking. Ordening van data in 'behapbare brokken' zodat er relevante informatie wordt gegenereerd voor beleidsvorming is daarmee steeds meer mogelijk. Op data gebaseerde beleidsinformatie gaat steeds meer losstaand onderzoek vervangen, en monitoring wordt de structurele basis voor beleidsevaluatie en –ontwikkeling. Verdieping en nadere analyse vindt plaats middels additioneel onderzoek. Op het gebied van data-inwinning, databestanden en datatoepassing gaat het om vragen als: Hoe kun je beleidsvragen beantwoorden door gebruik te maken van bestaande data? Hoe kun je verzamelde data vertalen in antwoord op de beleidsvragen? En zijn die antwoorden vergelijkbaar met andere partijen? Wat kun je leren van benchmarking met andere partijen? De diverse dashboards (duurzame mobiliteit, deur-tot-deur keten) die we maken zijn een voorbeeld hoe we daar invulling aan geven. Uniformeren en standaardiseren van de vertaling van data naar beleidsinformatie is een randvoorwaarde voor succesvol beleid, waaraan we een bijdrage leveren. Een belangrijke pijler waarvoor data onmisbaar zijn is beheer en onderhoud van de bestaande infrastructuur en kunstwerken, maar ook voor wegkant- en railsystemen. Deze vraagstukken staan inmiddels nadrukkelijk op de agenda van de verschillende overheden, waarbij onder de vlag van 'assetmanagement' wordt gestreefd naar synergie tussen beheer en duurzaamheid en naar afstemming tussen de opgave van Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen. Het verzamelen van data om de toestand van infrastructuur aan de hand van allerlei kenmerken en attributen in beeld te brengen is cruciaal.

Financiering

Een overkoepelend thema betreft de financieringsvraag van nu en in de toekomst. Hoe kunnen de voor verkeer en vervoer beschikbare middelen optimaal worden benut om de doelen van de overheden te bereiken? Welke hulpmiddelen zijn nodig om daarin de slimste keuzes te maken? Het zijn vragen die door het totale werkproces van de overheden, en in alle hoofdthema's, aan de orde zijn. Niet alleen bij de grote keuzes, zoals in de MIRT-processen, maar ook op het buurtniveau als het gaat om leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid. Op alle schaalniveaus is het 'wikken en wegen'. En als er gekozen is, dan moeten er ook adequate data worden verzameld om te monitoren en evalueren of de doelen bereikt worden c.q. bijsturing nodig is.

5.7. Schuivende aandacht in de tijd

In de intro van dit hoofdstuk is aangegeven dat de accenten en prioriteiten voor het Meerjarenplan in de tijd kunnen verschuiven. Dat geldt voor inhoudelijke onderwerpen en dus ook voor de inzet van de

beschikbare middelen. Zo vraagt in de eerstkomende tijd fietsparkeren en fietsveiligheid veel aandacht en zullen de effecten van de (deels) zelfrijdende auto's pas verderop in de tijd meer op de voorgrond komen. De keuzes die in de prioriteiten worden gemaakt vinden jaarlijks plaats in de programmering door de opdrachtgevers van het Meerjarenprogramma.

6. Financiën

Het KpVV-Meerjarenprogramma is een voertuig van de gezamenlijke overheden om met relevante, actuele kennis de beleidsmakers en –uitvoerders te ondersteunen bij hun dagelijkse werk in de sector verkeer en vervoer. Het Meerjarenprogramma biedt een kapstok voor de prioriteiten die onvermijdelijk aan de orde zijn bij het ontwikkelen en beheren van die kennis. Tegelijkertijd is het een dynamisch plan waarin pro-actief wordt ingespeeld op zich aandienende nieuwe kennisvragen.

Het Meerjarenprogramma 2018-22 zal qua output er anders uitzien dan het vorige: zo worden de kennisproducten steeds digitaler (en duurder op korte termijn). Enerzijds doordat ze steeds vaker zullen bestaan uit tools, dashboards, etc. Anderzijds doordat ze steeds meer gelinked zullen zijn (zowel onderling als met producten en publicaties van andere organisaties), zodat kennis steeds beter toegankelijk wordt en bovendien in samenhang kan worden benaderd (linked data).

Verder zal het KpVV-Meerjarenprogramma steeds meer verbonden zijn met andere kennisprogramma's en –instellingen, vooral waar het gaat om complexe maatschappelijke vraagstukken. Die verbinding is enerzijds nodig om efficiëntie na te streven – geen onnodig dubbele dingen doen – anderzijds om door een goede verbinding meer maatschappelijk effect te bereiken. Een goed voorbeeld hiervan is MaaS: dit is een onderwerp dat zowel publieke, private als wetenschappelijke kennis behoeft: het MJP kan worden gebruikt voor de publieke kennisvragen, het Connekt-programma voor de private en het NWO-programma Smart Urban Regions voor de wetenschappelijke. Door de kennis te bundelen en integraal toepasbaar te maken, kan een betere outcome worden bewerkstelligd.

De uitvoering van het programma is opgedragen aan de stichting CROW, die daarvoor voldoende en kwalitatief hoogwaardige personele capaciteit voor tet beschikking stelt. Tevens is voor de exploitatie van het programma een budget nodig voor uitbesteding, communicatie en de locatie Utrecht. In de afgelopen jaren is gebleken dat het integrale budget, van 3,6 miljoen euro per jaar, dat de gezamenlijke overheden beschikbaar stellen, voldoende is om aan de vraag naar kennis te voldoen. Uiteraard kan dat budget mee-ademen met deze vraag en de wijze waarop daaraan invulling wordt gegeven in de jaarlijkse werkprogramma's.