

Jaarverslag 2020

KpVV-programma



CROW-KpVV

CROW-KpVV ontwikkelt, verspreidt en borgt collectieve kennis voor de decentrale overheden op het gebied van mobiliteit. Het gaat om kennis die fundamenteel ondersteunt bij de beleidsontwikkeling en -uitvoering.

Over CROW

CROW bedenkt slimme en praktische oplossingen voor vraagstukken over infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer in Nederland. Dat doen we samen met externe professionals die kennis met elkaar delen en toepasbaar maken voor de praktijk.

CROW is een onafhankelijke kennisorganisatie zonder winstoogmerk die investeert in kennis voor nu en in de toekomst. Wij streven naar de beste oplossingen voor vraagstukken van beleid tot en met beheer in infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid. Bovendien zijn wij experts op het gebied van aanbesteden en contracteren.



Jaarverslag 2020

KpVV-programma

CROW

Postbus 37, 6710 BA Ede

Telefoon (0318) 69 53 00

E-mail klantenservice@crow.nl

Website www.crow.nl

Maart 2021

CROW en degenen die aan deze publicatie hebben meegewerkt, hebben de hierin opgenomen gegevens zorgvuldig verzameld naar de laatste stand van wetenschap en techniek. Desondanks kunnen er onjuistheden in deze publicatie voorkomen. Gebruikers aanvaarden het risico daarvan.

CROW sluit, mede ten behoeve van degenen die aan deze publicatie hebben meegewerkt, iedere aansprakelijkheid uit voor schade die voortvloeit uit het gebruik van de gegevens.

De inhoud van deze publicatie valt onder bescherming van de auteurswet.

De auteursrechten berusten bij CROW.

Woord vooraf

Voor u ligt het jaarverslag 2020. Een bijzonder jaar. In eerste instantie door de coronacrisis natuurlijk. Niet bepaald een prettige omstandigheid om de wendbaarheid van het KpVV-programma te testen, maar Covid-19 deed dat wel. Het werd een belangrijk thema gedurende de tweede helft van 2020 en door de ingebouwde flexibiliteit in het programma was dat ook mogelijk. Verder was 2020 een jaar waarin de evaluatie van de 'governance' van het programma werd afgerond. Een positieve evaluatie, waar ik natuurlijk blij mee ben, maar een evaluatie zou geen goede zijn als er geen verbeterpunten aan het licht zouden komen. En die kwamen er. Daarover leest u meer in dit jaarverslag. Bij de uitbraak van de coronacrisis hadden we de angst dat de kennisproductie er onder zou leiden. Dat is meegevallen. We zijn vrij snel gewend geraakt aan thuiswerken en videovergaderen. Natuurlijk was het voor de uitvoerende kenniswerkers niet makkelijk, maar ze hebben zich wonderwel door 2020 heen geslagen en sterker, er zijn prachtige projecten gerealiseerd. Daarover leest u in dit jaarverslag.

Veel leesplezier!

Utrecht, 31 maart 2021

John Pommer
directeur CROW-KpVV

Het jaar 2020 in vogelvlucht

Waar moet je beginnen om het jaar 2020 te beschrijven? Natuurlijk, het coronavirus heeft ook op ons grote invloed gehad, maar daarnaast hebben we ons programma het afgelopen jaar verder ontwikkeld op een aantal andere vlakken en zijn verbeterpunten boven tafel gekomen waar we in 2021 mee verdergaan. We nemen u even mee.



Een belangrijk deel van het jaar 2020 stond in het teken van de evaluatie van de aansturing van het programma, de 'governance'. In de overeenkomst met de financiers is opgenomen dat deze aansturing één jaar na de inwerking-treding zou worden geëvalueerd. Na uitstel van een jaar – de governance van het programma is meer tijd gegeven om zich te bewijzen – is deze evaluatie van het voorjaar tot september uitgevoerd.

"Van de betrokkenen die we hebben gesproken heeft niemand zich negatief uitgelaten over de governance", schrijft Lysias Advies die het onderzoek uitvoerde. "De afgelopen jaren is het proces om inhoudelijke thema's te agenderen strak getrokken, er is meer politiek bewustzijn ontstaan en het 'inhoudelijk hobbyisme' is er grotendeels uitgegaan, zonder de kwaliteit van de inhoudelijke discussie teniet te doen. Leden van de Programmaraad en het Ambtelijk KpVV-overleg (AKO) zijn tevreden over hun eigen en elkaars rol, de wisselwerking tussen beide gremia en de algehele sturing op het programma. Met de veranderingen in de governance die twee jaar geleden zijn ingezet, is het KpVV-programma een goede weg in geslagen. Het is nu een kwestie van finetunen."

Een mooi resultaat!

Centraal in het onderzoek stonden drie vragen:

- Hoe is de kwaliteit van de programmering en de inhoud van het programma?
- Hoe functioneert het opdrachtgeverschap en de aansturing van het KpVV-programma?
- Hoe functioneert het financieel management van het programma?

Bureau Lysias heeft 11 aanbevelingen gedaan om het KpVV-programma verder te verbeteren. Op basis hiervan zijn verdiepingssessies geweest met AKO- en Programmaraadsleden waar accenten zijn gelegd en keuzes zijn gemaakt wat wel en wat niet of later op te pakken. CROW-KpVV gaat daarmee aan de slag. De resultaten van die aanbevelingen zullen onder meer neerslaan in de nieuwe overeenkomst rond het programma die in 2022 zal ingaan.

Zichtbaarheid en vindbaarheid programma

Een punt dat in de eindconclusies stond van de governance-evaluatie is de zichtbaarheid van het KpVV-programma. Die kan beter. Ooit was er een eigen website, maar met de overgang van een zelfstandige organisatie naar een programma binnen CROW is die zichtbaarheid wat verminderd.

In mei is daarom de website www.kpvv.nl online gegaan: een portaal waarin al het KpVV-nieuws in één oogopslag te vinden is. Niet alleen voor onze financiers maar voor ieder-

een die wil weten wat er vanuit dit programma gebeurt.

En dan gaat het niet alleen om eindproducten maar ook om bijvoorbeeld presentaties en papers.



De eigen website is onderdeel van een breder 'zichtbaarheidsplan' met acties die ervoor zorgen dat onze producten op het juiste moment bij de juiste mensen terechtkomen. Onderdeel van dat plan is onze betrokkenheid bij de juiste gremia om direct te kunnen inspelen op vragen die er leven. En verder vergroten we onze zichtbaarheid door meer te publiceren in vakbladen. Hier gaan we komend jaar mee verder als onderdeel van een breder communicatieplan.

Programmaraad en Ambtelijk KpVV-overleg

Mede onder invloed van de governance-evaluatie is de samenstelling van de Programmaraad en het AKO tegen het licht gehouden. Eind 2020 is de Programmaraad weer op sterkte gebracht als het gaat om de vertegenwoordiging vanuit gemeenten. Naast een nieuwe vertegenwoordiger vanuit de VNG hebben we vertegenwoordigers vanuit de gemeenten Amsterdam en Haarlem mogen verwelkomen. Bij het AKO is besloten de vacature(s) vanuit de provincies slechts op te vullen met vertegenwoordiging uit de koepelorganisatie IPO. Dit besluit is in de AAC bekrachtigd.

Aanwending budget

De ontwikkeling was al eerder ingezet maar kreeg in 2020 vleugels: het inzetten van het KpVV-budget als een soort 'multiplier' om andere partijen te interesseren mee te investeren in bepaalde thema's. Dan gaat het om thema's als 'Knooppunten en duurzame gebiedsontwikkeling', 'Smart Mobility' en 'Toegankelijkheid'. Samen bereik je meer en het is mooi dat het KpVV-programma helpt om impact te maken op bepaalde thema's.

Covid-19 bood ook kansen

En Covid-19, we kunnen er niet omheen. In maart wisten we nog niet wat ons boven het hoofd hing, maar we moesten snel schakelen. Op 23 maart beloofde de 'Dag van het OV' een spetterend evenement te worden. En toen kwam de lockdown. De OV-managers besloten niet te gaan schuiven met het evenement maar de dag een jaar uit te stellen. En zo verliepen er meer activiteiten anders dan gepland. Voor cursussen en bijeenkomsten schakelden we om naar digitaal en met succes! Daarnaast schiep Covid-19 nieuwe kansen: ons werd gevraagd een bijdrage te leveren aan de protocollen voor het onderwijs en we leverden praktische handvatten voor tijdelijke maatregelen in de buitenruimte en infrastructuur. Een kans ook om de thema's Voetganger en Fietser verder door te ontwikkelen. Voor het thema Collectief vervoer waren de gevolgen groot. De metingen in het voertuig voor de OV-klantenbarometer waren ineens niet veilig meer. En de sector kreeg zo'n grote dreun te verwerken in de reizigersaantallen dat de kennisontwikkeling wat minder hoog op de prioriteitenlijst kwam te staan. Dat sommige projecten vertraging opliepen, viel goed uit te leggen aan onze financiers. Toch zijn we het jaar geëindigd met een indrukwekkende lijst afgeronde projecten en activiteiten.

Thema's binnen het jaarprogramma

Het KpVV-jaarprogramma 2020 is opgesteld als afgeleide van het meerjarenprogramma voor de periode 2018-2022. De actuele beleidsopgaven en de daarbij horende beleidsnota's zijn de basis geweest voor een groot deel van de centrale thema's in dit programma.

De tien thema's waar in 2020 het accent op lag waren:

- 1 Duurzame mobiliteit
- 2 Knooppunten en duurzame gebiedsontwikkeling
- 3 Smart mobility
- 4 Mobility as a Service
- 5 Verkeersveiligheid
- 6 Landelijk gebied
- 7 Toegankelijkheid
- 8 Voetganger
- 9 Fiets
- 10 Collectief vervoer

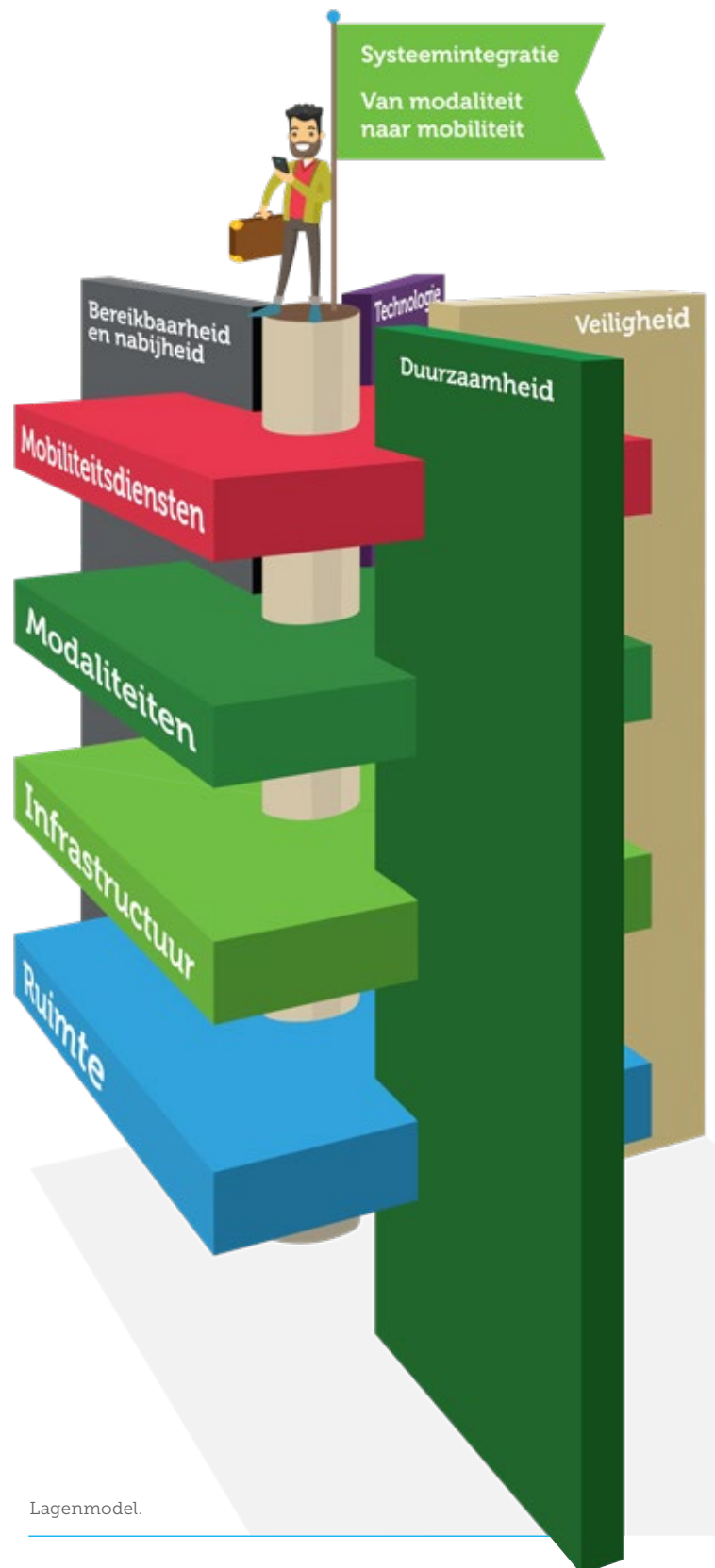
Halverwege 2020 is thema 11 toegevoegd: Covid-19.



De thema's van 2020.

Een trend die we zien is een toenemende beleidsmatige aandacht voor thema's met een meer integraal karakter. De lange lijn 'technologie' is er in 2020 bijgekomen vanwege de nadruk op Smart Mobility (zie model hiernaast). Het belang van Smart Mobility wordt steeds belangrijker in de beleidsontwikkeling en -uitvoering van overheden omdat bij dit thema maatschappelijke doelen moeten worden gewaarborgd.

In het volgende hoofdstuk geven we per thema de belangrijkste ontwikkelingen en resultaten weer van 2020.



Thema's en projecten

In dit hoofdstuk geven we een overzicht van de tien thema's uit het KpVV-programma 2020, aangevuld met het extra thema Covid-19 en het onderwerp communicatie. Onder de blauwe kopjes hebben we opvallende projecten van het betreffende thema geselecteerd. We sluiten af met een compleet overzicht van alle KpVV-projecten per thema.



1 Duurzame mobiliteit

In het Klimaatakkoord is een heel hoofdstuk gewijd aan mobiliteit. Het centrale doel van het Klimaatakkoord is de opgave om de nationale broeikasgasuitstoot in 2030 met 49% terug te dringen ten opzichte van 1990. Deze doelstelling is niet gespecificeerd voor de sector mobiliteit. Wel worden afspraken gemaakt over de maatregelen, uiteenlopend van vraagbeïnvloeding, via alternatieve vervoerwijzen tot het vergroenen van vaartuigen, werktuigen en voertuigen.

De ambitie voor 2050 is een reductie van de CO₂-uitstoot tot nagenoeg 0. Omdat veel van deze opgaven op regionale (en daarbinnen gemeentelijke) schaal moeten worden opgepakt, is een goede procesregie met kennisoverdracht nodig. Een instrument om uitvoering te geven aan de afspraken in het Klimaatakkoord in samenhang met andere regionale opgaven is het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP).

Het IPO nam in 2019 het initiatief om het opstellen van deze RMP's te coördineren. Het is een uitdaging om de ambitieuze doelstellingen uit het Klimaatakkoord op een goede manier te verbinden aan regionale opgaven op het gebied van leefbaarheid, bereikbaarheid en gezondheid. Om echt duurzaam te zijn, moet deze transitie ook betrekking hebben op slimmere mobiliteitsoplossingen: meer fietsen en lopen, meer ov en een op nabijheid van voorzieningen gerichte ruimtelijke ordening. Dit betekent maatwerk op regionale schaal. Naast de RMP's werken gemeenten en regio's ook samen in Regionale Energiestrategieën (RES) om te voorzien in de behoefte aan duurzame energie voor transport.

Een kans en complicerende factor is de invoering van de Omgevingswet. De Nationale Omgevingsvisie (NOVI), de provinciale (POVI) en gemeentelijke Omgevingsvisie (GOVI) hebben invloed op de inhoudelijke keuzes die betrekking hebben op ruimte en mobiliteit.

Verder heeft de beoogde vorm van de besluitvormingsprocessen onder deze wet mogelijk invloed op de manier waarop (decentrale) overheden aan de milieu- en klimaatdoelstellingen moeten werken, bijvoorbeeld als het gaat om eisen aan participatie.

Van invloed is ook de uitspraak van de Raad van State over de Programma Aanpak Stikstof (PAS) en de vergunningverlening die daaruit voortvloeit.

Naast de maatregelen om te zorgen voor minder effecten op de omgeving, heeft klimaatadaptatie gevolgen voor het vakgebied. Het Deltaprogramma Ruimtelijke Adaptatie (DPRA) en de Nationale Adaptatiestrategie (NAS) geven aanleiding om bij het ontwerpen en ontwikkelen van (openbare) ruimte explicieter rekening te houden met

veranderende klimaatomstandigheden. De vraag is wat de effecten zijn van hevige neerslag, hitte en droogte voor mobiliteit en infrastructuur en hoe we hier in het ontwerp vooraf rekening mee kunnen houden.

Ten slotte is nieuwe geluidwetgeving in voorbereiding onder de naam SWUNG-2: Samenwerken aan de uitvoering van een nieuw geluidbeleid. Dit betreft geluidproductieplafonds voor delen van provinciale wegen.

Een grote opgave dus waar de decentrale overheden voor staan en waar we vanuit het KpVV-programma aan bijdragen door middel van verschillende type activiteiten: we zorgen niet alleen voor basiskennis en monitoring op het gebied van duurzame mobiliteit, zodat overheden kunnen zien waar ze staan, maar ontwikkelen en verspreiden ook proceskennis die overheden kunnen inzetten in de samenwerking bij de totstandkoming van de RMP's.

Onder het deelprogramma 'Monitoring Duurzame Mobiliteit' voeren we onder andere de volgende activiteiten uit:

Indicatoren voor beleid: dashboards en duurzaamheidsscore

Voor het vormgeven van het RMP zoals genoemd in het Klimaatakkoord hebben regio's behoefte aan een uitwerking van de centrale doelstelling van 49% reductie. Zowel voor hun regio, als voor het aandeel mobiliteit als voor de toekomst (hoeveel stoot de mobiliteit in 2030 uit in mijn regio?). Pas als dit duidelijk is kunnen decentrale overheden een regiospecifieke visie formuleren en doelstellingen in een programma uitwerken. Ook willen overheden meer grip op de effecten van maatregelen op de CO₂-emissie en andere duurzaamheidsaspecten. En ze willen hapklare informatie over andere aspecten rond beleid en maatregelen (denk aan wetgeving en kennis over laadpalen). Hieraan draagt CROW bij door te werken aan een brede set indicatoren over slimme en duurzame mobiliteit. Met deze indicatoren kunnen decentrale overheden hun positie bepalen bij het behalen van doelstellingen voor verduurzaming. Streven is om deze monitoring te voeden met informatie uit de subwebsite [Duurzame mobiliteit](#) (voorheen dashboards), de tool [Duurzaamheidsscore.nl](#), het monitoringsinstrument [Bestuursakkoord Zero Emissie Busvervoer](#) en het [Dashboard Autodelen](#) ten behoeve van de Green Deal autodelen II en de City Deal elektrische deelmobiliteit (deze drie producten worden verderop beschreven). In samenwerking met decentrale overheden, Rijk en koepels wordt een gezamenlijke set indicatoren ontwikkeld die aansluit op de kwantitatieve doelstellingen in het Klimaatakkoord. Deze komen terug in de bestaande tools van CROW, RWS/WVL en VNG en worden door verschillende sectoren en belanghebbenden gebruikt. Door een gezamenlijke set af te spreken, zetten we deze tools niet

alleen efficiënt in maar bevorderen we ook de beleids-integratie.

Naast data, tools en getalsmatige overzichten en lijstjes bieden we door middel van de subwebsites kennis waarmee overheden aan maatregelen gericht op duurzame doelen voor mobiliteit kunnen werken. We beantwoorden vragen als: welke maatregelen, trends en ontwikkelingen zijn relevant en wat zijn goede voorbeelden? Welke kennis over processen is bruikbaar bij de eigen procesontwikkeling? En: hoe stel ik als overheid goede normen vast?

Transitie naar duurzame mobiliteit en reflexieve monitoring

We helpen de decentrale overheden ook op een andere manier bij de doorvertaling van het Klimaatakkoord naar regionale mobiliteitsprogramma's (RMP's). We zorgen voor reflexieve monitoring als instrument dat verder gaat dan alleen kwantitatieve cijfers maar juist overheden in staat stelt om hun eigen beleidsproces te verbeteren. Het gaat hierbij om adaptief werken, inspelen op veranderende omstandigheden en continu verbeteren. Hoe zien de cijfers eruit, hoe het beleidsproces en wat kan een overheid hiervan leren? Zijn de resultaten zoals gewenst? Ondanks of dankzij het gevoerde beleid?

Gerealiseerde eindproducten bestaan uit een cursus reflexieve monitoring voor trekkers/monitors Regionale Mobiliteitsprogramma's, leercafés gericht op kennisuitwisseling tussen regio's en afgeleide kennisproducten zoals lessen uit de monitoringsresultaten. De subwebsite [Duurzame mobiliteit](#) en de van de monitoring afgeleide rapportages zijn ondersteunende instrumenten voor de regio's bij het komen tot RMP's.

Het proces van reflexieve monitoring in actie wordt ondersteund door Drift (Erasmus Universiteit Rotterdam) en sluit aan op de wens van de provincies (IPO) om de regio te voeren op het ontwikkelen van regionale mobiliteitsprogramma's voor het Klimaatakkoord. Bij de ontwikkeling wordt nauw samengewerkt met IPO, VNG en het Rijk.

De subwebsite Duurzame mobiliteit en de Duurzaamheidsscore zijn ontwikkeld in nauwe afstemming met VNG Realisatie, RWS, Planbureau voor de Leefomgeving, RIVM en diverse consultants.

RMP Klimaat – Sturing geven aan regionale mobiliteitstransitie

Het Leercafé 'RMP Klimaat – Sturing geven aan de regionale mobiliteitstransitie' is een ontmoetingsplek waarbij het leren met en van elkaar centraal stond, gericht op de ontwikkeling van duurzaam mobiliteitsbeleid, in het bijzonder een RMP. Waar staan regio's/gemeenten in de mobiliteitstransitie? Wat gaat goed en wat willen ze graag van elkaar leren?

We hielden digitale leercafés waarin per bijeenkomst een casus werd gepresenteerd door een regio. Op deze casus gaf Drift een reflectie vanuit transitie management. De leercafés zijn gemiddeld door 60 mensen bezocht en goed gewaardeerd (met een gemiddelde waardering van een 8 à 9). De deelnemers waren duidelijk geïnspireerd geraakt voor de ontwikkeling van beleid over duurzame mobiliteit in hun eigen regio. Bij de organisatie werkte CROW samen met Drift, IPO, VNG en diverse regio's die hun casus inbrachten. Van elk leercafé is een terugblik verschenen, inclusief resultaten break-out-sessies en presentaties. Naast de leercafés hebben we ook gewerkt aan een [inspiratiegids](#) waarin nog eens vijf regio's centraal staan en wordt toegelicht wat de lessen zijn vanuit transitie management.

Duurzaamheidsscore

Zoals hiervoor genoemd, geeft de tool de Duurzaamheidsscore een beeld van hoe de gemeenten scoren op duurzame doelen en maatregelen. Deze tool is in 2020 uitgebreid met de RMP-regio-indeling, de regio's waarin het Klimaatakkoord wordt uitgewerkt. Zo kunnen zij zien hoe goed ze scoren ten opzichte van andere regio's en in relatie tot landelijke/EU-doelen op het gebied van klimaat, lucht, geluid, bereikbaarheid en veiligheid. Ook omvat de tool een vijftal indicatoren die iets zeggen over hoeveel maatregelen de regio treft, bijvoorbeeld over het aantal laadpalen per inwoner. De cijfers zijn actueel gemaakt voor alle indicatoren en te zien op [Duurzaamheidsscore.nl](#). Op de hieraan gekoppelde subsite [Duurzame mobiliteit](#) is achtergrondinformatie te vinden over deze indicatoren, zodat de beleidsmedewerker de cijfers kan interpreteren. In 2020 waren er meer dan 20.000 paginaweergaven op de website. CROW-KpVV werkte in dit project samen met diverse consultants, RWS en IPO/VNG. De updates zijn steeds gepubliceerd via de nieuwsbrief V&V Flits, direct mailing en social media.

Training 'Sturing geven aan de regionale mobiliteitstransitie'

Deze training had als doelgroep de lokale en regionale beleidsmedewerkers die zich richten op regionaal duurzaam mobiliteitsbeleid en het RMP in het bijzonder. De training is geen basiscursus mobiliteit of verkeerskunde, maar richt zich op het vertalen van complexe mobiliteitsopgaven naar een transitiegericht ontwerp en uitvoering van de Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP's). In 2020 is de eerste driedaagse training digitaal gegeven. De 7 deelnemers beloonden de training met een 9. Zij gaven aan handvatten te hebben gekregen om de transitie en het regionale mobiliteitsbeleid vorm te geven. De training is georganiseerd samen met [Drift](#).



Dashboard en Toolkit Autodelen

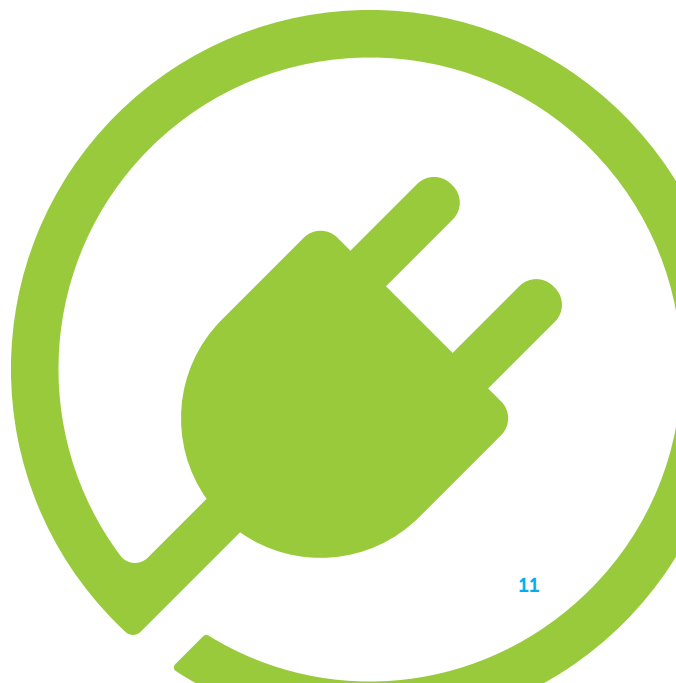
Een heel specifieke maatregel die in het Klimaatakkoord is opgenomen heeft betrekking op deelauto's. CROW heeft het Dashboard Autodelen in 2020 heringericht om gebruikers nog beter van dienst te zijn. De urgentie van autodelen voor overheden komt nu beter uit de verf. Het dashboard toont de gebruikscijfers per soort deelauto en het aanbod per gemeente. Gegevens over het actuele gebruik, bijvoorbeeld over het aantal ritten per dag, worden nog toegevoegd.

Naast het Dashboard Autodelen biedt CROW in samenwerking met het ministerie van IenW sinds najaar 2020 de Toolkit Autodelen aan. Daarmee ondersteunen we gemeenten, regio's, provincies en adviesbureaus bij het integreren van autodelen in het beleid. Decentrale overheden zullen bijvoorbeeld moeten kiezen uit verschillende soorten autodeelsystemen. Ook zijn er aanpassingen nodig op juridisch gebied. Verder biedt de toolkit handvatten voor parkeerhandhavers en beheerders van de openbare ruimte.

Kennisprogramma Bestuursakkoord Zero Emissie Busvervoer

Een andere Klimaatakkoord-maatregel is het Bestuursakkoord Zero Emissie Bus. In het bestuursakkoord is neergelegd dat vanaf 2025 alle nieuwe ov-bussen emissievrij zijn, en vanaf 2030 alle bussen. In de inventarisatie

Uitdagingen Zero Emissie Busvervoer wordt voorgesteld om ruimte te creëren voor een kennisprogramma, waarin de verschillende activiteiten op het gebied van kennisontwikkeling en -deling samenkomen. Te verwachten is dat dit programma tot 2030 zal doorlopen. Het is namelijk waarschijnlijk dat de behoefte aan kennisontwikkeling en -deling gedurende de hele transitieperiode blijft bestaan. De aard van die kennisbehoefte zal wel veranderen. Zie ook onder het thema Collectief vervoer.



2 Knooppunten en duurzame gebiedsontwikkeling

De woningbouwopgave in Nederland (1 miljoen woningen erbij tot 2030) en de daarbij horende mobiliteit heeft grote gevolgen voor de bereikbaarheid van voorzieningen, de milieubelasting en de leefbaarheid. Daarbij is 'nabijheid' als vestigingsfactor van belang. Hoe meer voorzieningen in de nabijheid van woningen, hoe groter de potentie van milieuvriendelijke vervoerwijzen als lopen en fietsen. Ook goed gekozen knooppunten van vervoerwijzen dragen daaraan bij en bieden de reiziger opties om slimme keuzes te maken. Een knooppunt is niet alleen een plek waar verschillende vervoermiddelen bij elkaar zijn gebracht zodat een eenvoudige overstap mogelijk is. Zo'n punt trekt nieuwe (stedelijke) functies en activiteiten aan, waardoor ze een wezenlijk onderdeel van gebiedsontwikkeling vormen. Denk daarbij niet alleen aan winkels of kinderopvang, maar bijvoorbeeld ook aan de energietransitie. Op zo'n knooppunt kun je elektrische bussen of andere vervoermiddelen opladen. Het kan ook dienen als overslagpunt voor (duurzame) stedelijke distributie.

Veel partijen zijn al bezig met knooppunten en mobiliteits-hubs, zowel in het stedelijk als landelijk gebied. Vertegenwoordigers van (decentrale) overheden, vervoerbedrijven en belangenorganisaties hebben geconstateerd dat voor een goede aanpak van dit onderwerp, het verstandig is om een Kennisnetwerk Knooppunten en Mobiliteitshubs op te zetten dat gebaseerd is op de pijlers kennisontwikkeling, kennisdeling en kennisborging.

Kennisnetwerk Knooppunten en Mobiliteitshubs

CROW heeft in 2020 een voorstel gedaan voor een Kennisnetwerk Knooppunten en Mobiliteitshubs, als onderdeel van het kennisnetwerk Ruimte en Mobiliteit. Dat ondersteunt decentrale overheden, professionals en belangenorganisaties bij de ontwikkeling van knooppunten en mobiliteitshubs in hun gemeente of regio. De as van het kennisnetwerk zal worden gevormd door CROW (mobiliteit), Platform31 (ruimte) en Deltametropool (knooppunten), met daaromheen een schil van diverse betrokken overheden (governance) en een schil van andere betrokken partijen zoals bedrijfsleven, belangenorganisaties, onderwijs, adviesbureaus en andere kennisinstellingen. In 2021



doen we op basis van de opgedane ervaringen en resultaten een voorstel voor de toekomstige rol van het kennisnetwerk.

Tweedaags webinar Knooppunten en mobiliteitshubs

Op 18 en 19 juni organiseerde CROW een tweedaags webinar over Knooppunten en mobiliteitshubs. De sprekers benaderden het onderwerp vanuit verschillende invalshoeken. Dat leverde een levendige discussie op en stellingen die stof tot nadenken gaven. De vraagstukken die aan de orde kwamen, gingen naast inhoud ook over samenwerking om tot knooppunten en mobiliteitshubs te komen. Presentaties waren er van de provincies Groningen en Drenthe, metropoolregio Rotterdam Den Haag, gemeente Amsterdam, provincie Noord-Brabant, Vereniging Deltametropool en College van Rijksadviseurs. De deelnemers waren afkomstig van provincies, metropoolregio's, Rijk, gemeenten, DOVA, wetenschap en onderwijs. Dit heeft geleid tot een kennisagenda Knooppunten en Mobiliteitshubs waarin 74 kennisvragen zijn opgenomen met een brede blik op mobiliteit, inclusief dwarsverbanden met ruimte, energietransitie, data, financiering en beheer.

Handreiking mobiliteit en duurzame gebiedsontwikkeling

De online 'Handreiking mobiliteit en duurzame gebiedsontwikkeling' die CROW-KpVV in het voorjaar van 2020 uitbracht, brengt beschikbare informatie bijeen voor iedereen die worstelt met mobiliteitsvragen bij duurzame gebiedsontwikkeling. Een integrale aanpak, met daarbij een goede onderlinge samenwerking en begrip voor elkaars wereld en belangen, is van groot belang voor het laten slagen van een duurzame gebiedsontwikkeling. Zo'n integrale aanpak vergt een andere manier van werken. De handreiking biedt handvatten om de eigen weg te vinden en maakt deel uit van de Kennismodule Ruimte, mobiliteit, stedenbouw en verkeer. Van de handreiking hebben we een publieksvriendelijke samenvatting gemaakt.

De handreiking is het product van samenwerking met professionals in het veld, met overheden en ontwikkelaars. Maar ook met partijen als mobiliteitsdienstverleners, dataleveranciers en retailers. In de volgende versies komt meer informatie over mobiliteit, maar ook over bijvoorbeeld energie en klimaatbestendigheid bij duurzame gebiedsontwikkeling.

Model Informatieprofiel Knooppunten

Het is beter om heldere afspraken te maken over het delen van informatie over knooppunten, dan een soort MIPOV (Model Informatie Profiel Openbaar Vervoer) te ontwikkelen. Dat is de conclusie van een verkenning die CROW uitvoerde naar actielijn 16 van de nota Contouren Toekomstbeeld OV 2040. In deze actielijn staat dat 'decentrale

overheden gezamenlijk met betrokken partijen een Model Informatieprofiel Knooppunten (MIK) zullen ontwikkelen in navolging van het MIPOV'. De verkenning beveelt aan om aan te sluiten bij bestaande processen. Daarnaast zouden de ministeries van IenW, BZK en EZ regelgeving kunnen ontwikkelen om de datahuishouding te organiseren. Uitgangspunt daarbij zou moeten zijn dat afnemers van de informatie over openbare ruimte en specifiek knooppunten uit een aantal gestandaardiseerde processen data kunnen ophalen om reisadviezen en mobiliteitsdiensten te optimaliseren. De verkenning wordt nader uitgewerkt en komt in 2021 op de website.

Serious game Mobipolis

CROW heeft in 2020 samen met UUM|Unlimited Urban Management een spel ontwikkeld, Mobipolis (zie foto pagina 12). Daarbij staat de relatie tussen verdichting en bereikbaarheid centraal. Spelers bouwen diverse stedelijke functies om de leefkwaliteit van hun stad te verbeteren. Dit brengt de nodige druk op het mobiliteitsstelsel met zich mee en resulteert in congestie en parkeerdruk. Door verschillende mobiliteitsinterventies kunnen de spelers samen mobiliteitsproblemen op een duurzame manier oplossen. De game maakt hiervoor gebruik van het STOMP-principe (stappen, trappen, openbaar vervoer, mobility as a service en privéauto) en zet in op een modal shift van auto naar actieve en duurzame vormen van mobiliteit. We zien steeds vaker serious games om ons heen, je leert er veel mee. De serious game Mobipolis kan worden gebruikt als gespreksinstrument voor een diverse groep professionals, maar ook voor stakeholders en bewonersgroepen. In 2021 verschijnt hier een factsheet over op de KpVV-site. Verder komt Mobipolis aan de orde in de cursus Mobiliteit en duurzame gebiedsontwikkeling.

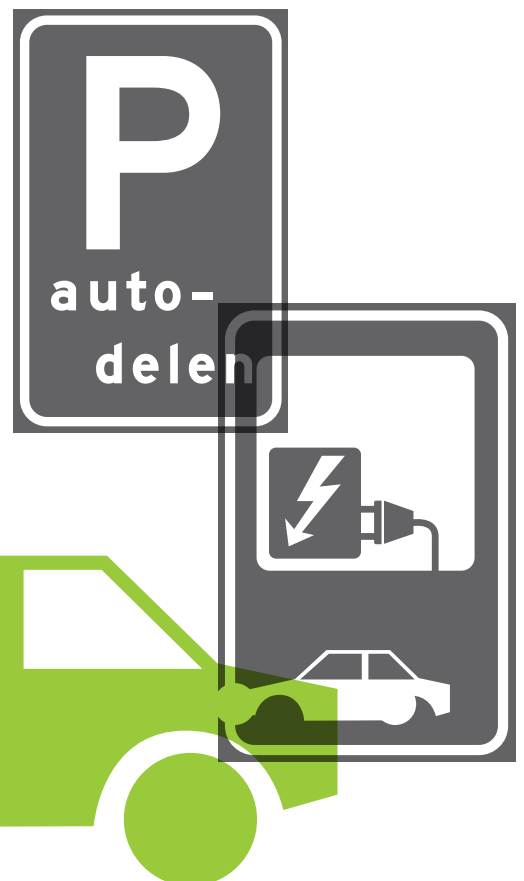
Kennisnetwerk Parkeren

CROW is in het voorjaar van 2020 begonnen met het Kennisnetwerk Parkeren. Het eerste onderzoeksproject 'Parkeren bij knooppunten en mobiliteitshubs' is afgerond, de brochure verschijnt voorjaar 2021. In 2020 is ook het tweede onderzoek gestart naar het imago van parkeren, als onderdeel van Parkeren en gedrag.

CROW is al jaren een belangrijke kennisorganisatie op het gebied van parkeren. Bekende en veel geraadpleegde publicaties zijn de Parkeerkencijfers, Handboek Parkeren en Handboek P+R. Wij signaleren bij decentrale overheden en andere partijen een toenemende behoefte aan vertaling van CROW-publicaties naar de praktijk, aan meer gelegenheid bieden om kennis te delen, om goede praktijkervaringen te borgen en collega's te ontmoeten. Daar gaat het Kennisnetwerk Parkeren in voorzien.



Uit een grote internetenquête, ingevuld door 218 professionals van 105 gemeenten en andere organisaties die zich bezighouden met parkeerbeleid, blijkt duidelijk behoefte aan aanvullende kennis over parkeren. Het gaat om thema's als deelauto's en parkeren, elektrisch rijden en parkeren, parkeren rond ov-voorzieningen, parkeernormen voor een mix van functies, en de effectiviteit van parkeertarieven. Deze thema's vormen de basis voor de Kennisagenda Parkeren. Die kennisagenda wordt elk jaar geactualiseerd. Met het nieuwe kennisnetwerk wil CROW de (decentrale) overheden ondersteunen en de samenwerking bevorderen tussen de partijen die betrokken zijn bij de aanpak van maatschappelijke opgaven waarbij parkeren een belangrijke rol speelt. Voorbeelden zijn de bereikbaarheid en leefbaarheid van steden en regio's, de integrale aanpak en ontwikkeling van knooppunten en mobiliteitshubs en de bouw van 1 miljoen extra woningen tot 2030. Het kennisnetwerk is een samenwerking tussen verschillende partijen, met een financiële bijdrage ook vanuit het KpVV-programma, waarbij de kern wordt gevormd door medewerkers van CROW, GNMI en Vexpan.



3 Smart Mobility

Smart Mobility is een verzamelbegrip voor de toepassing van informatie- en communicatietechnologie (ICT) in verkeers- en vervoerssystemen. Via ontwikkelingen als 'Internet of Things' (IoT), 5G en de integratie van online apparaten in voertuigen en draagbare toestellen raken voertuigen, reizigers en walkantsystemen op verschillende manieren steeds meer met elkaar verbonden. Deze connectiviteit biedt veel mogelijkheden om mobiliteit veiliger, duurzamer, toegankelijker, sneller en gebruiksvriendelijker te maken. De grondstof voor dit alles is de enorme hoeveelheid data die daarvoor beschikbaar is en komt. Deze ontwikkelingen leveren zowel kansen als bedreigingen op voor marktpartijen, overheden en reizigers. Denk aan privacy, eigendoms- en gebruiksrechten, open data en veiligheid. Smart Mobility lijkt vooral een technische aangelegenheid. Maar de potentiële maatschappelijke impact is van een geheel andere aard. Smart Mobility betekent een verandering van rollen en posities van de spelers in het veld. Niet in de laatste plaats die van de overheden. Beleidsontwikkeling- en uitvoering wordt ingewikkelder omdat de overheid niet meer het monopolie heeft om zelf alle doelstellingen te bepalen. De overheid is minder vaak de initiatiefnemer voor een toepassing en het geheel aan ontwikkelingen en maatschappelijke vragen is complexer geworden. In toenemende mate zal mobiliteitsbeleid dus gaan over marktontwikkeling (non-discriminatoire toetreding, bewaking level playing field, markttransparantie) en samenwerking. Samenwerking tussen overheden, met private partijen en met burgers.

De kennisvragen zijn inhoudelijk sterk uiteenlopend van techniek tot maatschappelijke impact. Daarnaast moet er rekening mee worden gehouden dat het kennisniveau en de betrokkenheid van individuele overheidspartijen sterk verschilt. Sommige overheden (Rijk, een deel van de provincies en een aantal grotere gemeenten) zijn als innovator vergévorderd en zoeken vooral naar mogelijkheden om ervaringen om te zetten in opschalingsmogelijkheden en het borgen van de opgedane kennis. Veel andere decentrale overheden zijn nog nauwelijks aangehaakt en hebben behoefte aan basiskennis om de betekenis voor het eigen beleidsdomein te kunnen doorzien.

CROW als kennismanager

In 2020 waren we vooral aangesloten op de afstemoverleggen Krachtenbundeling, waarbij vanuit het ministerie van IenW, de verschillende landsdelen en vervoerregio's, gemeenten en het Landelijk Verkeersmanagement Beraad (LVMB) wordt gewerkt aan het realiseren van de agenda van Smart Mobility, Dutch reality. CROW heeft daarbij de rol van kennismanager opgepakt en zorgt dat het ontwikkelen,



delen en borgen van de kennis uit de verschillende bundels en landsdelen meer wordt gestructureerd.

Het jaar 2020 heeft vooral in het teken gestaan van het organiseren van deze kennismanagementstructuur. Dit heeft onder andere geleid tot:

- afspraken over extra financiering door de landsdelen in de jaren 2021-2023 conform de MIRT-afspraken uit najaar 2019 waarin een extra bijdrage van 1,15 miljoen euro door de provincies en regio's is geregeld
- inrichten van een (wetenschappelijke) klankbordgroep voor zowel CROW als het ministerie om te reflecteren op de kennisagenda Smart Mobility
- opstart van de kennismanagementfunctie bij de verschillende (sub)bundelwerkgroepen. In 2020 is gestart met de subbundel dataprivacy en -security en de subbundel 'beleid op deelconcepten' en het afstemmen van activiteiten op het vlak van de Human Capital Agenda
- 'curatie' door CROW van kennisproducten op de kennisbank van de website Dutch Mobility Innovations.

Langer lopende projecten

Naast de hierboven genoemde kerntaak 'kennismanagement Smart Mobility' heeft CROW een aantal langer lopende projecten op dit thema, waarvan de eerste twee door KpVV worden gefinancierd:

- kennisontwikkeling micromobiliteit (position paper en diverse seminars)
- MaaS Kenniscafés, in samenwerking met Koninklijk Nederlands Vervoer en het ministerie van IenW
- beheer landelijke iVRI-standaarden
- beheer Standaarden Dynamische Parkeerdata (SDPD)
- Afweegkader Gedrag en Smart Mobility
- begeleiding SUMMALab (TU Delft/TNO) met Platform31, bedoeld om het experimenteren en demonstreren van

slimme en duurzame verkeers- en vervoeroplossingen beter te organiseren en het lerend vermogen te vergroten

- Slimme voertuigen op toekomstbestendige infrastructuur, gericht op het vertalen van nieuwe voertuigtechnieken naar ontwerprichtlijnen voor wegen.

Position paper Micromobiliteit

CROW en Connexxion dringen aan op een dialoog tussen overheden en marktpartijen om verder te komen met het bereikbaar en verkeersveilig houden van de stad, tot het ontginnen van een markt voor (elektrische) deelmobiliteit. In 2020 brachten we een position paper uit die handelingsperspectieven in kaart brengt voor decentrale overheden. Het stuk geeft inzicht in het gebruik van planningsinstrumenten om richting te geven aan de ontwikkeling van micromobiliteit, het reguleren van het aanbod, het verbeteren van de infrastructuur, het verzamelen en delen van data, en het handhaven van regels. En dat is nodig, omdat met name ervaringen uit het buitenland ongewenste (neven-) effecten hebben laten zien die vragen om regulering. Naast aandacht voor met name e-steps gaat de paper ook in op de rol van micrologistiek in de stad. De impact was groot, afgemeten aan de enorme belangstelling die de position paper heeft opgeroepen voor deel-

name aan het webinar over hetzelfde onderwerp (zie hieronder). De timing was ook goed gekozen, omdat het ministerie van IenW net bezig was met de contouren van het Toelatingskader Lichte Elektrische Voertuigen.

De position paper is aangeboden aan Secretary General van Polis, Karen Vancluysen (zie foto). Polis is het netwerk van Europese steden en regio's en erg actief op het onderwerp Micromobiliteit. Bij het opstellen van de paper is dankbaar gebruikgemaakt van die kennis.

Webinar Micromobiliteit

De position paper was de opmaat voor een webinar over dit onderwerp. Het bestond uit een plenair programma, waarin onder meer het nieuwe Toelatingskader LEV's en de lancering van de position paper aan bod kwamen. Daarna waren er twee rondes met vijf interactieve deelsessies. De deelnemers konden kiezen uit de onderwerpen openbare ruimte en micromobiliteit, verkeersveiligheid, inclusiviteit, data, duurzaamheid. Het aantal deelnemers aan de (online) bijeenkomst was meer dan 200. Vanwege de grote belangstelling is het maximum aantal deelnemers uiteindelijk losgelaten. Omdat er behoefte bleek om dieper in te gaan op de verschillende thema's hebben we besloten om in 2021 een serie van vijf webinars te organiseren.





4 Mobility as a service

Mobility as a Service (MaaS) wordt gezien als een belangrijke ontwikkeling op het gebied van verkeers- en vervoerbeleid. Kortweg behelst MaaS de integratie van verschillende vormen van privaat en openbaar vervoer via één systeem dat de reiziger gebruikt om zijn reis te plannen, te reserveren en te betalen. Dit kan bijvoorbeeld via een app op de smartphone.

MaaS is op meerdere manieren relevant voor decentrale overheden. Het gaat om:

- de gevolgen van MaaS voor het bestaande mobiliteits-systeem
- de impact van MaaS op reispatronen, ruimtelijke ordening en maatschappelijke participatie (waaronder toegankelijkheidsvraagstukken)
- het beslag van MaaS-voorzieningen op de (openbare) ruimte
- markteffecten (waaronder concessieverlening openbaar vervoer)
- data-uitwisseling, veiligheid en privacy.

Op alle genoemde dimensies is de vraag hoe de overheid de belofte van MaaS kan benutten om beleidsdoelen beter of eenvoudiger te realiseren. En welke maatregelen nodig zijn om publieke belangen en/of individuele rechten te beschermen.

Vanuit het KpVV-programma werken we aan het inrichten van de kennisomgeving voor de MaaS-community, die bestaat uit (nu nog) Rijk, decentrale overheden en kennisinstellingen, binnenkort uit te breiden met private partijen (MaaS-providers). Verder ondersteunen we de concessieverleners bij het opstellen van bestekseisen om MaaS in de nieuwe concessies een plek te geven.

MaaS heeft een sterke relatie met de Krachtenbundeling Smart Mobility. Het is te verwachten dat de kennisomgeving en dynamische kennisagenda centraal komen te staan in het polycentrische netwerk van Smart Mobility.

Maas Kenniscafés

In 2020 heeft CROW-KpVV samen met KNV en het ministerie van IenW drie kenniscafés georganiseerd over MaaS, waarbij iedere partij de organisatie van één bijeenkomst voor haar rekening nam. CROW beet op 24 juni het spits af met de bijeenkomst 'MaaS en gedragsverandering' waar meer dan 130 professionals aan deelnamen. Tijdens het webinar lieten vijf deskundigen hun licht schijnen over de mogelijkheden om ingesleten reisgewoonten te doorbreken.

Het tweede MaaS Kenniscafé, georganiseerd door KNV, had als thema Maas en deelmobiliteit. Het ging vooral om de vraag hoe deelmobiliteit een MaaS-systeem succesvol kan maken. Ruim 180 professionals namen er aan deel. Het derde kenniscafé, ingevuld door het ministerie van IenW, had als thema MaaS en Governance.

5 Verkeersveiligheid

Het aantal verkeersdoden is in 2019 iets gedaald ten opzichte van het jaar ervoor, met 17 om precies te zijn, maar dat is geen reden tot juichen. De laatste tien jaar is sprake van een stijgende trend. In 2020 was de verwachting dat er wegens het coronavirus minder slachtoffers zouden vallen maar de eerste tekenen wijzen daar niet op. Ook het aantal ernstig verkeersgewonden neemt nog steeds toe. In 2019 waren dat er 21.400. De nationale doelstelling van maximaal 500 doden en 10.600 verkeersgewonden wordt bij lange na niet gehaald.

Het was al duidelijk dat het roer echt om moet. In 2020 is dan ook verder ingezet op de risicogestuurde aanpak uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 en met de investeringsimpuls van het Rijk kwam 500 miljoen euro extra beschikbaar tot 2030 voor het veiliger maken van wegen en fietspaden.

Vanuit het KpVV-programma werd ook dit jaar goed samengewerkt met het Kennisnetwerk SPV, het samenwerkingsverband tussen CROW en SWOV. En we bleven als het gaat om verkeersveiligheid ook actief vanuit de thema's fiets, voetganger, toegankelijkheid, smart mobility en micromobiliteit.

Verkeershandhaving

In 2020 richtte de samenwerking zich op het thema verkeershandhaving. Het Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid heeft in opdracht van CROW-KpVV in een drietal gemeenten pilots gedaan over verbetering van samenwerking tussen de kolommen verkeersveiligheid en openbare orde en veiligheid. Het eindrapport en de aanbevelingen daarin sloten mooi aan op de factsheet van het Kennisnetwerk SPV over datzelfde onderwerp. Een webinar dat we vervolgens hierover hielden op 20 oktober kende 79 deelnemers. Ook op het NVVC op 26 november besteedden we er aandacht aan in een sessie met medewerking van onder andere de gemeente Utrecht en de provincies Groningen en Drenthe. Ten slotte hebben het rapport en de factsheet doorwerking gehad in het overleg van de G40 over openbare orde en veiligheid. Conclusies werden herkend en verder besproken. Er verscheen ook een artikel in Verkeerskunde over beide publicaties.

Verkeerseducatie

2020 moest het jaar worden van de uitrol van de dataverzameling in het project WEVER (op Weg naar Effectieve Verkeerseducatie). De toets die afgenomen moet worden in groep 8 op basisscholen zou in vier regio's gaan lopen, maar corona strooide roet in het eten. Niettemin is de provincie Drenthe er wel in geslaagd op een groot deel van de

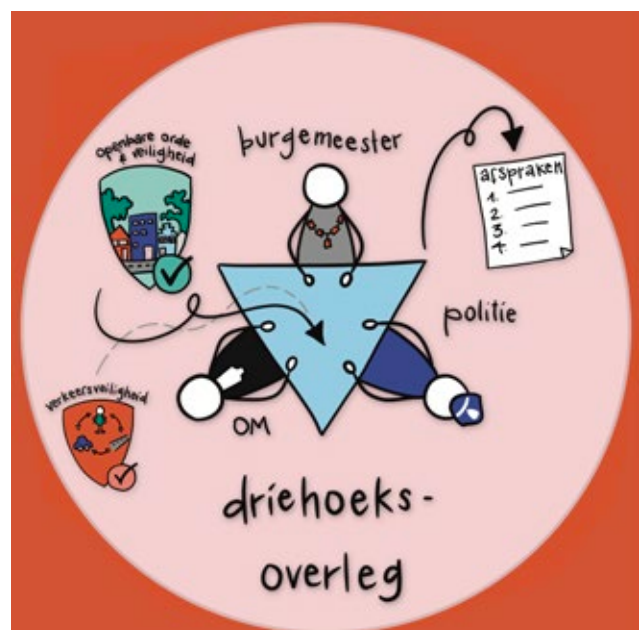
basisscholen de toets af te laten nemen en twee andere provincies hebben voorbereidingen hiervoor getroffen. In 2021 verwachten we de eerste 4.000 toetsen te hebben afgenomen om de basis te leggen voor uitspraken over de stand van zaken van verkeerseducatie in Nederland.

Toolkit Verkeerseducatie

Bij de Toolkit Verkeerseducatie stond het proces centraal om te komen tot een meer duurzame financiering om aan de vraag van producenten van educatiemateriaal en regio's te voldoen. Dat lijkt zich positief te ontwikkelen: eind 2020 gaven de AAC en het ministerie van IenW aan zich hard te willen maken voor een deel cofinanciering zodat het toetsen van verkeerseducatieve producten aan kwaliteitscriteria in de educatieve checklist in 2021 weer volledig kan worden uitgevoerd. In 2021 valt hierover het definitieve besluit. Het verzoek aan het ministerie voor een eenmalige financiële impuls had ook een relatie met de quickscan die het ministerie heeft laten opstellen over de stand van zaken van verkeerseducatie.

LEARN!

Vanwege haar expertise maakt CROW-KpVV onderdeel uit van het expertpanel van het Europese (ETSC-)project LEARN! Onder deze vlag werken we aan diverse producten over kwaliteit van verkeerseducatie. In 2019 verscheen al een eerste overzicht van de stand van zaken in Europa. In 2020 kwamen twee andere uitgaves uit: de principes voor goede verkeerseducatie en een publicatie over de invloed van COVID-19 op de uitvoering van verkeerseducatie.





6 Landelijk gebied

Veel aandacht gaat uit naar stedelijke bereikbaarheid en leefbaarheid, het oplossen van (fiets)files en het overvolle openbaar vervoer in de Randstad. In andere delen van Nederland kampen inwoners en overheden met hele andere uitdagingen. Vergrijzing maakt het lastig om in het landelijk gebied een leefbare en vitale gemeenschap in stand te houden. De bereikbaarheid van voorzieningen, zoals winkels, onderwijs en zorg, komt onder druk en het openbaar vervoer sluit niet altijd goed aan op de behoefte. Vervoersarmoede ligt op de loer. Mobiliteit speelt een belangrijke rol bij de bereikbaarheid en leefbaarheid van het landelijk gebied en draagt bij aan een inclusieve samenleving.

Eind 2018 is samen met Platform31 de brochure Vitaal Platteland opgesteld, mede gebaseerd op een enquête onder 168 plattelandsgemeenten. De integrale aanpak van leefbaarheid en mobiliteit speelt hierbij een belangrijke rol. Als het gaat om onderzoek en toepassing zien CROW, KiM, Platform31 en PBL draagvlak om bij de problemen van het landelijk gebied gezamenlijk op te trekken. Zij willen samenwerken bij het opstellen en uitvoeren van de kennisagenda rondom dit thema. Eind 2019 is hiertoe een verkenning afgerond voor een programmatische, integrale aanpak van de mobiliteitsvraagstukken in het landelijk gebied waarbij duidelijk wordt op welke wijze en door wie een bij-

drage wordt geleverd in het verbeteren van de leefbaarheid en bereikbaarheid van het platteland. Net voor corona in 2020 begonnen we met het opzetten van een Kennisalliantie Landelijk Gebied. Die alliantie wordt in 2021 nader ingevuld, samen met IPO, vervoerregio's, het Rijk, ov-autoriteiten en andere kennisinstellingen waaronder Platform31, plattelandsgemeenten P10, PBL en KIM.

Mobiliteitshubs landelijk gebied

Mobiliteitshubs kunnen op verschillende manieren bijdragen aan de bereikbaarheid en leefbaarheid in het landelijk gebied. De invulling van een hub kan divers zijn. Voor verschillende situaties en omgevingsfactoren bestaan verschillende oplossingen. In 2020 hebben we een publicatie hierover uitgebracht. Op verschillende plekken in Nederland zijn ontwikkelingen in het landelijk gebied gaande om te voorzien in bereikbaarheid door middel van een flexibeler mobiliteitsaanbod. In de realisatie van hubs is zichtbaar hoe verschillende modaliteiten alsook mobiliteit en andere voorzieningen actief worden samengebracht, zodat voor reizigers en bewoners een totaalpakket ontstaat. Voor een integrale aanpak van de bereikbaarheid en leefbaarheid van het landelijk gebied is een gecoördineerde aanpak nodig tussen partijen zoals gemeenten, vervoerbedrijven en provincies. Anderzijds is ook kennis en betrokkenheid van burgers en bedrijven van belang. We namen tien casussen onder de loep, verspreid over Nederland.

7 Toegankelijkheid

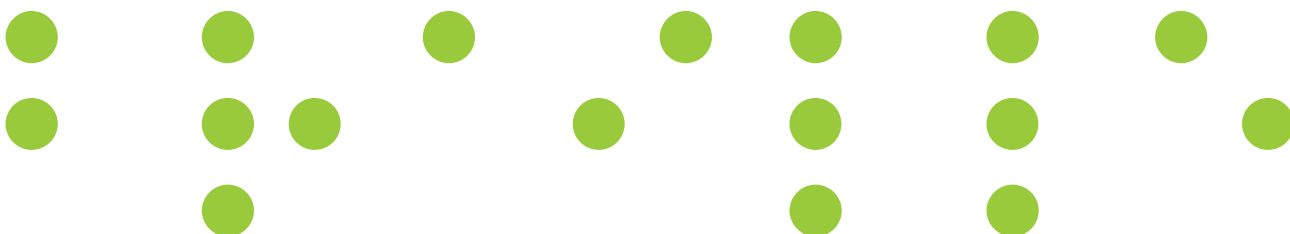
Met de vaststelling van het VN-verdrag 'Rechten voor mensen met een beperking' wil Nederland mensen met een beperking dezelfde kansen bieden als andere burgers, door een toegankelijke, inclusieve samenleving voor iedereen. Niet alleen om een samenleving te creëren die de ruim twee miljoen personen met een beperking in staat stelt om zelfstandiger aan de samenleving deel te nemen maar ook om in te spelen op de toenemende vergrijzing van Nederland. Mensen blijven tot op steeds latere leeftijd mobiel. Dat gaat wel met steeds meer lichamelijke beperkingen gepaard. Meer mensen hebben hier last van. Toegankelijkheid en de mogelijkheid om je te verplaatsen wordt als een belangrijke voorwaarde gezien voor deelname aan de samenleving. Hieraan valt nog veel te verbeteren, niet alleen aan de fysieke toegankelijkheid van materieel, haltes en stationslocaties, maar bijvoorbeeld ook aan het vergroten van toegankelijkheid van reizigersinformatie en looproutes en het verlagen van mentale drempels voor deelname aan het mobiliteitssysteem.

Het VN-verdrag kent een aantal belangrijke domeinen. Naast mobiliteit en openbare ruimte, is de toegankelijkheid van gebouwen en de beschikbaarheid van toegankelijke websites en andere informatiebronnen van groot belang voor een inclusieve samenleving. Dat is onder meer uitgewerkt in het programma 'Onbeperkt Meedoen!' van het ministerie van VWS. Dit programma wil zichtbare én onzichtbare drempels wegnemen. Rondom openbaar vervoer zien we bijvoorbeeld dat dit onderwerp nadrukkelijk terugkomt in de nota Contouren Toekomstbeeld 2040 waarin het streven staat naar volledig toegankelijk openbaar vervoer.

Verkenning Kennisnetwerk Toegankelijkheid

Op dit moment zijn er veel partijen bezig met toegankelijkheid en de implementatie van het VN-verdrag. Maar een goed overzicht ontbreekt. Er worden onvoldoende kennis en leerervaringen uitgewisseld op het gebied van toegankelijkheid en het ontbreekt vaak aan standaardisatie en kennis die direct toepasbaar is. Bovendien hebben overheden nog onvoldoende kennis van de kansen en risico's





die ontwikkelingen als klimaatverandering, demografische veranderingen en de komst van de Omgevingswet met zich meebrengen. Een integrale aanpak is nodig en samenwerking tussen verschillende partijen en beleidsvelden. Daartoe heeft CROW in 2020 voorgesteld een Kennisnetwerk Toegankelijkheid in het leven te roepen. Dat zou decentrale overheden, professionals en belangenorganisaties kunnen ondersteunen bij hun aanpak van toegankelijkheidsvraagstukken in hun regio of gemeente. De voorgestelde kern van het kennisnetwerk wordt gevormd door CROW (verkeer & vervoer en openbare ruimte), Platform31 (gebouwen), Stichting Accessibility (informatievoorziening) met daaromheen een schil van diverse betrokken overheden (governance) en een schil van andere betrokken partijen zoals bedrijfsleven, belangenorganisaties, onderwijs en adviesbureaus. Het voorstel komt in maart 2021 aan de orde in de Programmaraad van KpVV.

Shared space en toegankelijkheid

In 2020 zijn we gestart met het project Shared space en toegankelijkheid. De aanname bij shared space is dat de subjectieve onveiligheidsbeleving zorgt voor een toenevend veiliger verkeersgedrag omdat verkeersdeelnemers worden aangesproken op sociaal gedrag. Onderzoek ontbrak naar de relatie tussen Shared space en fysieke toegankelijkheid en wat dit betekent voor de twee miljoen mensen met een beperking. Alex Mink, beleidsmedewerker bij de vereniging GNMI, besteedde er zijn onderzoeksstage bij CROW-KpVV aan. Het inrichten van shared-spacegebieden sluit niet altijd aan bij de belangen en behoeften van mensen met een visuele beperking. Toegankelijkheidsaspecten ontbreken vaak in het ontwerp. Daarom is een vakinhoudelijke richtlijn noodzakelijk, aldus Mink. De studie biedt specifieke aanvullende inrichtingseisen voor shared space, best practices, inclusief verslag van een aantal regionale bijeenkomsten.

Kennisportal Toegankelijkheid

CROW heeft in 2020 de kennis over een toegankelijke openbare ruimte gebundeld in de Kennisportal Toegankelijkheid. Daar vind je verwijzingen naar normen en richtlijnen, instrumenten, uitvoering en detaillering, en best

practices op het gebied van verkeer en vervoer en openbare ruimte. In de Kennisportal Toegankelijkheid bundelt en deelt CROW kennis ten behoeve van mensen met een motorische, visuele, auditieve en cognitieve beperking. De portal is opgedeeld in beleidsterreinen op basis van de kennisstructuur uit het VN-verdrag toegankelijkheid. CROW houdt zich bezig met de onderdelen 'Verkeer en vervoer' en 'Openbare ruimte'. Voor de twee andere beleidsterreinen uit het VN-verdrag, 'Toegankelijke gebouwen' en 'Toegankelijke ICT en informatievoorzieningen' zijn andere organisaties actief. Hiermee zoekt CROW contact om samen deze twee pijlers te vullen, zodat de portal in een volgende versie de volledige breedte van het VN-verdrag dekt en een kennisnetwerk vormt op weg naar een inclusieve samenleving. Hoewel dit onderdeel niet is gefinancierd door KpVV, maakt het wel deel uit van het Deelprogramma Toegankelijkheid.



8 Voetganger

CROW speelde ook in 2020, dankzij de financiering vanuit het KpVV-programma, een actieve rol in het Platform Ruimte voor Lopen. Wij bemensen samen met het ministerie van IenW en Wandelnet het ondersteunende bureau dat zorgt voor de uitvoering van het activiteitenprogramma, de communicatie en het kennismanagement. CROW richt zich daarbij in het bijzonder op dat kennismanagement: invullen en beheren van de website (waaronder de kennisportal) en het organiseren van bijeenkomsten met de partners, het brede netwerk, het bestuur en de ambassadeurs.

Tijdens het Nationaal Voetgangerscongres op 8 oktober 2020 is de gezamenlijke Agenda Ruimte voor Lopen gepresenteerd met daarin een toekomstbeeld, een strategische agenda en een activiteitenprogramma. In december 2020 is de City Deal Ruimte voor Lopen gesloten waar ook CROW in participeert.

Het verder verspreiden van al bestaande kennis over de baten van investeren in lopen gebeurde in 2020 in de vorm van de door Decisio en Molster Stedenbouw in opdracht

van CROW-KpVV uitgevoerde Verkenning naar de effecten van investeren in lopen.

In het kader van het Platform Ruimte voor Lopen heeft Wageningen Universiteit het voortouw genomen om een methodiek voor het verkrijgen van inzicht in de beleopbaarheid te ontwikkelen. CROW-KpVV participeert in dit project en kan een rol gaan vervullen in de verspreiding van de resultaten die vanaf 2021 beschikbaar moeten komen. Aandacht voor lopen kan bijdragen aan de bedrijfsdoelstellingen van bijvoorbeeld projectontwikkelaars, zorginstellingen en ov-bedrijven. In 2020 is een start gemaakt met activiteiten die de bewustzijn op dit punt moeten vergroten. Zo zijn samen met Fietsberaad en Tour de Force goede voorbeelden van het stimuleren van fiets en voetganger verzameld en verspreid en is geparticipeerd in het Tour de Force-project Fietsen en Lopen in de Omgevingswet waar een inspiratiebrochure uit voortkwam.

In 2021 zal in het kader van het KpVV-thema Knooppunten en duurzame gebiedsontwikkeling een verkenning plaatsvinden van de toepassing van het STOMP-principe in een aantal gebiedstypen. Tevens zal in 2021 gestart worden met het maken van een Ontwerpwijzer voetgangers-



voorzieningen (in navolging van de bekende CROW-publicatie Ontwerpwijzer fietsvoorzieningen). Deze moet in 2022 gereed zijn.

Aan kennis over de kwaliteitseisen waaraan looproutes moeten voldoen bestaat grote behoefte. In 2020 is gewerkt aan de uitwerking van de kwaliteitseis aantrekkelijkheid. Daarnaast is een start gemaakt met de verkenning naar hoe het komt dat zowel gemeenten als ov-sector weinig investeren in de kwaliteit van looproutes naar ov-haltes terwijl ze er toch allemaal belang bij lijken te hebben. Deze zoektocht wordt in 2021 voortgezet.

Uitwerking kwaliteitseis aantrekkelijkheid looproutes

Hoewel we weten dat sfeer, karakter en identiteit van een ruimte van invloed zijn op het gedrag van de gebruikers is het lastig de vertaalslag naar inrichtingsaspecten voor de voetgangersruimte te maken. Daarom heeft CROW-KpVV een publicatie uitgebracht waarin het aspect 'aantrekkelijkheid' nader is uitgewerkt. De publicatie met veel foto-materiaal geeft meer inzicht in de kwaliteitseis aantrekkelijkheid. Er worden zes ruimtelijke karakteristieken beschreven die van invloed zijn op de zintuiglijke ervaring van voetgangers. De inhoud is gebaseerd op principes uit de omgevingspsychologie en gelardeerd met vele voorbeelden en concrete handvatten.

De brochure biedt bruikbare informatie voor ontwerpers en beleidsmakers. Niet als blauwdruk maar als inspiratie hoe de openbare ruimte aantrekkelijk kan zijn voor lopen en verblijven. De publicatie is opgesteld door Miranda Thüsh van adviesbureau ThuisraadRO. Ze heeft gebruikgemaakt van de nodige literatuur en van een expertgroep bestaande uit ruim 20 deskundigen op het gebied van wegontwerp, inrichting openbare ruimte, stedenbouw en omgevingspsychologie.

Op 16 juni 2020 is een expertsessie gehouden waarin met ongeveer 25 deelnemers aan de inhoud is gewerkt. De publicatie is gepresenteerd in een online kenniscafé op 3 december 2020 waar ruim 70 mensen bij aanwezig waren.

Agenda Ruimte voor Lopen

Een vooruitblik, uitgestippelde koers en activiteitenoverzicht ineen. Zo zou je de Agenda Ruimte voor Lopen kunnen kenschetsen. De agenda zet de koers uit voor de komende jaren van de gezamenlijke partners van het Platform Ruimte voor Lopen dat in 2019 van start is gegaan. Het toekomstbeeld 2040 schetst in woord en beeld de situatie over twintig jaar, als de ambities zijn gerealiseerd. Om dat wenkende perspectief te bereiken is voor de periode tot 2030 een koers uitgestippeld en zijn bijpassende ambities opgesteld. Om die ambities handen en voeten te geven is voor de periode tot 2025 een activiteitenprogramma opgesteld. Hierin geven de partners van

Ruimte voor Lopen gezamenlijk aan welke activiteiten ze gaan oppakken om het toekomstbeeld te realiseren. Het Platform Ruimte voor Lopen bestaat uit een veertigtal partners, zowel overheden (Rijk, provincies, gemeenten), kennis- en onderwijsinstellingen als maatschappelijke organisaties op het gebied van verkeer, leefomgeving, gezondheid, sport, milieu, recreatie en landschap. CROW is samen met het ministerie van IenW en Wandelnet een van de initiatiefnemers van het platform en zorgt binnen het ondersteunend bureau voor de activiteiten in het kader van het kennismanagement (dankzij de financiering vanuit het KpVV-programma).

De Agenda Ruimte voor Lopen is gepresenteerd in het plenaire programma van het online Nationaal Voetgangerscongres op 8 oktober 2020. De conceptversie van de agenda is besproken tijdens een zogenaamde partnerbijeenkomst waar rond de 30 partners van het platform aanwezig waren. Bij de plenaire sessie van het Nationaal Voetgangerscongres, waar de agenda is gepresenteerd, waren rond de 150 mensen aanwezig.



9 Fiets

Het thema Fiets in het KpVV-programma 2020 staat geheel in het teken van de kennisagenda voor de Tour Force. In de 'Tweede Etappe' van de Tour de Force, ondertekend door de Nederlandse overheden en alle andere organisaties in het samenwerkingsverband, werken de partners aan een Schaalsprong Fiets; meer ruimte maken voor de fiets als een vanzelfsprekende, aantrekkelijk en veilige manier van verplaatsen, sporten en recreëren. Naast kennisontwikkeling gaat het om de uitwisseling en verspreiding van kennis rond een webbased community.

De activiteiten van het thema fiets zijn ondergebracht in de volgende projecten:

1 Fietsveiligheid- en infrastructuur

De focus van dit project gaat vooral over de inpassing van de groeiende fietsfamilie, het faciliteren van drukte en een toekomstbestendige en duurzame inrichting van de beschikbare ruimte.

2 Fietsparkeren en deelfietsen

De kennisagenda voor dit thema vloeit onder andere

voort uit het Innovatieprogramma Fietsparkeren.

3 Datacomponent fiets

CROW-Fietsberaad levert vanuit het KpVV-budget een bijdrage aan de uitvoering van de intentieverklaring Fietsdata. Het betreft met name de ontwikkeling van een uitwisselingsstandaard voor teldata (samen met de NDW) en de ontwikkeling van een gedragen data-strategie voor fietsparkeren en deelfietsen.

4 Tour de Force

CROW is één van de partners die de Tweede Etappe heeft ondertekend. Daarbij hebben CROW en Platform31 de gemeenschappelijke ambitie uitgesproken om kennis over 'de fiets' nog beter te ontsluiten en nieuwe kennis te ontwikkelen. Hierbij zoeken we de samenwerking met andere kennisinstellingen.

5 Basis-infrastructuur fietscommunity

De afgelopen 20 jaar heeft CROW-Fietsberaad een goed geoliede (web)-infrastructuur gebouwd voor de ontwikkeling en verspreiding van kennis. In dit project wordt de (web)-infrastructuur in stand gehouden, op kleine punten verbeterd en optimaal ingezet voor zoveel mogelijk (KpVV)-thema's en Tour-de-Force-partners. Het betreft



onder meer: Programmaraad Fiets als klankbord voor de fietsactiviteiten, Nieuwsbrief Fietsberaad (maandelijks naar circa 3300 abonnees), Website met kennisbank, adressenbestand en bijeenkomstenmodule.

Via de nazorg van iedere bijeenkomst kunnen we het inzichtelijk maken wat de impact is geweest van de bijeenkomsten en webinars die CROW-Fietsberaad jaarlijks organiseert.

Afgelopen jaar hebben ongeveer 1200 unieke fiets-professionals deze bijeenkomsten/webinars bezocht. Deze analyses willen we graag komend jaar doorzetten.

Tour de Force - kenniscafés

Met de Tour de Force kenniscafés verzorgen we de kennis-uitwisseling en -verspreiding voor ploegleiders en andere actoren binnen Tour de Force. Het voornemen om minimaal 10 kenniscafés te organiseren in 2020 is ruimschoots gehaald; het werden er 26, waarvan 20 in het kader van Tour de Force. Dat hoge aantal is vooral te danken aan het digitaal gaan als gevolg van de coronacrisis. Webinars zijn ook eenvoudiger te organiseren. In totaal hebben we 1.735 deelnemers ontvangen, waarvan 1.340 in Tour de Force kenniscafés. Gemiddeld 67 deelnemers per bijeenkomst. Veel fietsprofessionals zijn bereikt, van gemeenten, andere overheden en adviesbureaus tot belangenorganisaties en particulieren. De drukst bezochte webinars speelden in op

de actualiteit: de gevolgen van corona. We werkten samen met partijen als APPM, Mobycon en Kenniscentrum Sport & Bewegen.

Buiten Tour de Force zijn er kenniscafés gehouden voor Ruimte voor Lopen, S.A.F.E. en samen met partners die hielpen met het schrijven van Fietsberaad-publicaties, zoals Goudappel Coffeng. Op fietsberaad.nl is van de meeste bijeenkomsten een terugblik te zien, inclusief opname.

Pilot Deelfietsdashboard

Het prototype van het Deelfietsdashboard is in 2019 gelanceerd. Het gebruik heeft in 2020 een behoorlijke stimulans gekregen doordat verschillende gemeenten (Rotterdam voorop) in hun vergunning bepalen dat deel(brom)fietsaanbieders data beschikbaar moeten stellen. Ook de lenW-pilot over deelfietsen bij stations heeft bijgedragen aan het dashboard. Elke halve minuut wordt van ruim 11.000 deel(brom)fietsen data opgehaald. Er is een standaard rapportage-module ontwikkeld, zodat gemeenten eenvoudig kunnen toetsen of aanbieders aan de vergunningvoorwaarden voldoen. Bijvoorbeeld aan het minimaal aantal verhuringen per dag. In het laatste kwartaal van 2020 hebben we veel aandacht besteed aan verbetering van de datakwaliteit. Tijdens een drukbezochte gebruikersbijeenkomst in december 2020 is een kernteam van gemeenten en aanbieders geformeerd, dat nauw wordt betrokken bij het vervolg in 2021.

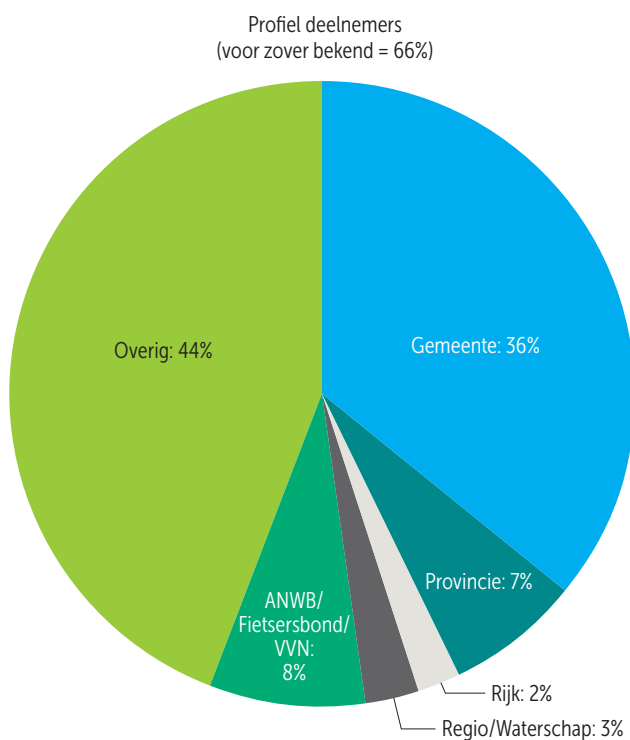
In de pilot willen we vaststellen of de functionaliteiten in het dashboard aansluiten bij de behoeften van overheden en welke functionaliteiten wenselijk zijn. Aan het eind van de pilot moet duidelijk zijn of overheden het dashboard in stand willen houden en hoe dit structureel wordt georganiseerd en gefinancierd.

Samen met de deelnemende overheden willen we bekijken of we op basis van de data uit het dashboard uitspraken kunnen doen over de maatschappelijke meerwaarde van de (publieke) deelfietsen. Het gaat dan bijvoorbeeld om maatschappelijke doelen op het gebied van duurzame mobiliteit, kwaliteit openbare ruimte of mobiliteitsarmoede. Gezien de belangstelling van gemeenten, aanbieders en adviesbureau lijkt de pilot duidelijk in een behoefte te voorzien.

In de pilot hebben we samengewerkt met een tiental aanbieders van deelmobiliteit, ongeveer 15 gemeenten en het ministerie van lenW.

Kosten en financiering Fietsparkeren

Met het project 'Kosten en financiering Fietsparkeren' hebben we inzichtelijk gemaakt met welke structurele kosten gemeenten rekening moeten houden als het gaat om fietsparkeren in historische binnensteden. In 2019 startte adviesbureau Decisio met een onderzoek naar de financiering van gemeentelijk fietsparkeerbeleid. Het resultaat is



Bezoekers kenniscafés.

voorjaar 2020 gepubliceerd tijdens een webinar. In dit onderzoek zijn de fietsparkeerdruk en de kosten daarvan in beeld gebracht en zijn scenario's opgesteld om inzicht te krijgen in de financiering van het fietsparkeervraagstuk. Dit is gedaan voor vier steden met een historische binnenstad die ons van benodigde informatie konden voorzien: Delft, Haarlem, Zwolle en Amersfoort. Uit het onderzoek blijkt dat het fietsparkeertekort in de binnensteden varieert van 750 tot 5.800 plekken. Door het toepassen van fietsparkeernormen kan dit tekort slechts met 0 tot 5 procent worden gereduceerd. De structurele kosten voor fietsparkeren en het oplossen van het tekort zijn fors. De kosten komen neer op jaarlijks 0,4 tot 5,7 miljoen euro per jaar per binnenstad. Op verzoek hebben we een toelichting gegeven in Rotterdam. De tijd voor structurele financieringsoplossingen lijkt nog niet rijp. Het rapport is in 2020 sinds de lancering 205 keer bekeken, en het [nieuwsbericht](#) 421 keer. Bij de bijeenkomst 'Fietsparkeren in de binnenstad' waren 12 deelnemers.

Fietsparkeren bij grootschalige woningbouw

Als het gaat om private fietsenstallingen zijn er nog veel stappen te zetten. Vooral in hoogstedelijk gebied, bij grote wooncomplexen of kantoren. Gelukkig zijn er al wel mooie voorbeelden. In de notitie '[Fietsparkeren bij grootschalige wooncomplexen](#)' van CROW-Fietsberaad (in het kader van Tour de Force) worden zes fietsenstallingen uitgelicht, ter inspiratie voor architecten en ontwikkelaars. Het rapport is sinds de publicatiedatum 403 keer bekeken en het nieuwsbericht 219 keer. Het bijpassende kenniscafé 'Kwaliteitsimpuls Inpandige Fietsenstallingen' zal begin 2021 worden gehouden.

Communicatie Fietsberaad

Fietsberaad heeft in 2020 veel publicaties, notities, bijeenkomsten en nieuwsberichten gedeeld. In de overgang van 2020 naar 2021 hebben we de best bekeken nieuwsberichten gedeeld om de publicaties en notities nog een extra boost geven. In de Terugblik 2020 staat een top 10 nieuwsberichten, samen met een lijst aan publicaties, notities en bijeenkomsten van het afgelopen jaar. Daarnaast hebben we belangrijke veranderingen in 2020 toegelicht, zoals hoe wij zijn omgegaan met de coronapandemie. Al met al een manier om meer aandacht te geven aan de al bestaande documenten op onze kennisbank. Deze [webpagina](#) is in totaal 292 keer bekeken.

Herverdeling Openbare Ruimte ten gunste van Fietzers en Voetgangers

Met de [notitie](#) Herverdeling Openbare Ruimte ten gunste van Fietzers en Voetgangers hebben we illustratieve voorbeelden verzameld van herverdeling van straten en pleinen die leiden tot meer ruimte en kwaliteit voor fietsers en/of voetgangers. Van ieder praktijkvoorbeeld is een factsheet gemaakt. Het document met alle factsheets is als [aparte bijlage](#) te downloaden. In de toekomst worden mogelijk meer factsheets toegevoegd.

De publicatie en de factsheets geven bruikbare informatie voor ontwerpers en beleidsmakers. Ze bieden geen blauwdruk maar inspiratie hoe de openbare ruimte aantrekkelijk kan worden ingericht ten gunste van lopen en fietsen. De publicatie is tot stand gekomen vanuit zowel de KpVV-budgetten voor Fietsberaad als het Kennisprogramma Voetgangers. Ook is samengewerkt met Tour de Force en Ruimte voor Lopen. Voor het samenstellen van de inhoud is adviesbureau Mobycon ingehuurd. Elf gemeenten hebben input voor de inhoud geleverd. Op 25 juni 2020 is een workshop gehouden waarin met 45 deelnemers aan de inhoud is gewerkt. De publicatie is gepresenteerd in een [online kenniscafé](#) op 5 november 2020 waar 74 mensen bij aanwezig waren. In 2021 willen we vervolg geven aan het ondersteunen van gemeenten bij het herverdelen van de openbare ruimte ten gunste van fietsers en voetgangers. We gaan nog meer voorbeelden verzamelen, de geleerde lessen toetsen bij de nieuwe voorbeelden en indien nodig de geleerde lessen aanscherpen.





10 Collectief Vervoer

De coronacrisis heeft het openbaar vervoer in 2020 hard getroffen. Het ov mocht lang alleen worden gebruikt voor noodzakelijke verplaatsingen, waardoor een groot deel van de opbrengsten wegviel. Aanbestedingen van ov-concessies werden stilgelegd, noodconcessies voorbereid. Veiligheid in het openbaar vervoer kreeg opeens een andere lading. Tegelijkertijd werd het ov wel aangemerkt als vitaal proces.

De crisis had ook impact op de uitvoering van het KpVV-werkplan voor collectief vervoer. Zo zijn er nieuwe kennisvragen naar boven gekomen, hebben we met universiteiten, hogescholen en vervoerbedrijven kennisbijeenkomsten georganiseerd. Het veldwerk voor de OV-Klantenbarometer in maart 2020 is (uiteraard) gestaakt, we hebben een marktverkenning opgesteld over de invloed van corona op ov-aanbestedingen en meegewerkt aan sectorale plannen om een uitweg te vinden uit de nijpende financiële omstandigheden van vervoerbedrijven.

Een groot deel van het voorgenomen werk is 'gewoon' uitgevoerd, zoals de traditionele onderdelen rond de basisinformatievoorziening (concessie- en milieuprestatieposter, Staat van het regionale ov, monitoring BAZEB) en kennisnetwerken (Smaakmakers doelgroepenvervoer, OV-Forum, KOSS). In plaats van met de OV-Klantenbarometer is met het Nederlands VerplaatsingsPanel (NVP) een alternatief klanttevredenheidsonderzoek gehouden. Daarbij zijn ook

coronagerelateerde vragen gesteld.

Helaas kon in maart het OV-Campus Jaarcongres geen doorgang vinden. Wat wel doorging waren de digitale bijeenkomsten van de Smaakmakers over het doelgroepenvervoer en de eveneens digitale 'excursie' van OV-Forum. Voorts hebben de projecten MIPOV/Lexicon en Flexvervoer hun eerste invulling gekregen. Een flink deel van de werkzaamheden zijn verricht in samenwerking met Samenwerkingsverband DOVA en zijn leden, de decentrale concessieverleners.

Wat betreft het doelgroepenvervoer zijn er twee publicaties uitgebracht over de integratie van het doelgroepenvervoer met het openbaar vervoer: een over praktijkvoorbeelden van systeemintegratie en de andere over het in kleine stappen wegnemen van onzichtbare en mentale drempels voor mensen met een beperking.

In 2020 heeft CROW-KpVV veel aandacht besteed aan zero-emissiebusvervoer. We hebben een kennisagenda opgesteld in het kader van het Bestuursakkoord Zero Emissie regionaal openbaar vervoer per Bus (BAZEB). Deze agenda draagt bij aan een succesvolle implementatie van het akkoord met als doel om de hele Nederlandse vloot van ov-bussen emissievrij te hebben in 2030. De kennisagenda concentreert zich vooral op de inzet in 2019 en 2020 en geeft een doorkijkje naar 2030.

CROW-KpVV levert op verschillende wijzen kennis om het openbaar vervoer te verduurzamen. Het gaat daarbij om

monitoring van dit proces naar emissieloos vervoer en het beantwoorden van vragen over hoe zero-emissie busvervoer is te implementeren, welke kosten zijn te verwachten en welke financieringsconstructies mogelijk zijn. Ondanks de coronacrisis blijft het doel het gehele ov zero emissie te hebben in 2030, zoals afgesproken in het bestuursakkoord. Voorts is een begin gemaakt met het operationaliseren van het begrip circulariteit, in het kader van het monitoren van het Toekomstbeeld OV 2040. Immers, een van de doelstellingen is dat het openbaar vervoer duurzaam en circulair is.

Zero-emissiebusvervoer

De activiteiten met betrekking tot zero-emissiebusvervoer zijn te beschouwen als een integrale aanpak van kennis ontwikkelen en kennisdelen binnen één onderwerp. Het gaat om een integrale aanpak in afstemming met het ov-veld via de ambtelijke regiegroep en de programmagroep Zero-emissiebusvervoer. De oogst bestaat uit zes rapportages die ov-autoriteiten helpen op hun keuzepad naar zero emissie en uit een veelheid aan monitorinformatie. Deze oogst is ontsloten in het themanummer van Nieuwsbrief Collectief Vervoer van 9 juni 2020 en op de nieuwe website zeroemissiebus.nl. Daarnaast hebben we diverse kennissessies met ov-autoriteiten gehouden, gekoppeld aan de inhoudelijke kennisproducten. Met deze activiteiten hebben we een bijdrage geleverd aan het behoud van de Nederlandse koppositie op het gebied van zero-emissiebusvervoer in Europa. Dit hebben we gedaan in samenwerking met DOVA, ov-autoriteiten, ministerie van lenW, ElaadNL, ov-bedrijven en busleveranciers.

Klantwaardering ten tijde van corona

Door de pandemie is het veldwerk van de OV-Klantenbarometer op 12 maart 2020 stilgelegd. In afstemming met de ov-managers en het ministerie van lenW is toen snel een alternatief uitgewerkt dat twee doelen diende: de klantwaardering meten in tijden van corona en een nieuwe inwinmanier van klantwaardering testen. Het project was een mooie uitdaging om onze eigen wendbaarheid te testen. Er zijn diepte-interviews gehouden over veilig reizen tijdens de pandemie en om de juiste vragen te kunnen stellen met de nieuwe methode van het Nederlands VerplaatsingsPanel (NVP). Het ging om een technisch lastige methode om reizigers tijdens of vlak na hun reis te bevragen via een app. In maart 2021 zijn de resultaten gedeeld.

Overigens is in maart 2020, zonder de gebruikelijke media-aandacht, de OV-Klantenbarometer over het jaar 2019 gepubliceerd. Nog nooit was de klantwaardering zo hoog als in 2019.

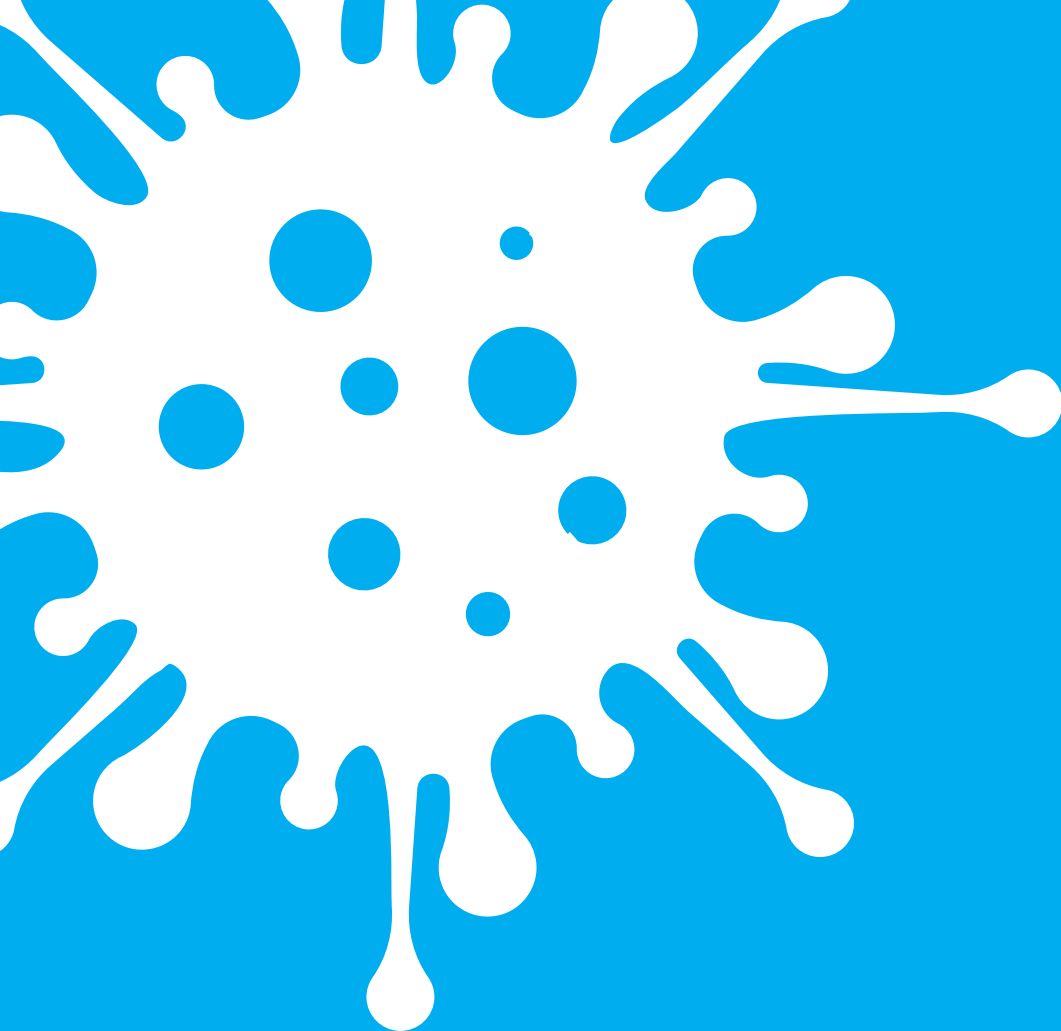


Toegankelijkheid in de reisinformatie

Voor personen met een mobiliteitsbeperking is het ov niet altijd toegankelijk. Voor hen is het des te belangrijk dat zij in de reisinformatie kunnen terugvinden of ze de reis met het ov wel kunnen maken. In overleg met diverse reizigers met een mobiliteitsbeperking en met alle decentrale ov-autoriteiten heeft CROW-KpVV een overzicht opgesteld waarin staat wat belangrijke informatie is voor reizigers met een beperking. Die richt zich op het openbaar vervoer per bus, tram en metro. Zo kunnen reizigers zien in welke mate het ov tijdens hun reis toegankelijk is. Alle ov-autoriteiten hebben ingestemd met toepassing van de verwerkingsregels bus, tram en metro.

Digitale reis OV-Forum

De digitale OV-Forumreis van 12 en 13 november, waar alle ov-autoriteiten aan deelnamen, geeft aan hoe we een omslag hebben gemaakt van fysiek naar digitaal in ons dienstenpakket. Sowieso zijn de OV-Forumreizen door hun informele setting waardevol. Vaak krijgen gepresenteerde elementen later een vervolg, soms ook tastbaar 'op straat'. Zo ook dit keer. De Forumbijeenkomst en onze marktverkenning naar ov-aanbestedingen in tijden van corona leidde ertoe dat het onderwerp 'duurzame financiering van het ov' hoog op de agenda is komen te staan. DOVA heeft naar aanleiding van de 'excursie' een financiële expertisegroep opgericht.



Covid-19

Zoals al gezegd, corona heeft onze activiteiten behoorlijk beïnvloed. Specifieke activiteiten zijn terug te vinden bij de afzonderlijke thema's zoals bij Collectief vervoer en Fiets en Voetganger. Overkoepelend zijn we vanuit het programma in gesprek geweest met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om de regio's de mogelijkheid te bieden aan te sluiten bij metingen van het Landelijk Reizigersonderzoek (LRO). Inzicht krijgen in het huidige en ingeschatte toekomstige reisgedrag was actueler dan ooit. We hebben hiertoe ook twee kennissessies georganiseerd samen met het ministerie, die ertoe hebben geleid dat er vanuit vier regio's belangstelling was om met bijvoorbeeld extra respondenten mee te doen met het LRO. Eerste kwartaal 2021 worden de resultaten hiervan bekend. En dan was er nog het onderzoek dat we – samen met het IPO en het ministerie van IenW – zijn gestart naar de mogelijke langetermijneffecten van corona op het mobiliteitssysteem. Dat leidde tot een spraakmakende scenariostudie, waarvan vrijwel alle deelonderzoeken zijn opgeleverd in 2020. De overkoepelende eindpublicatie verschijnt in het eerste kwartaal van 2021.

Communicatie

De 'zichtbaarheid van het programma' is een aandachtspunt volgens de governance-evaluatie. Speerpunten hiervoor zijn eind 2020 vastgesteld. Een van de acties die we al hadden ingezet is een eigen website kpvv.nl die in mei is gelanceerd. Deze website is het toegangsportaal naar kennis die onder de vlag van het KpVV-programma is gemaakt en die ook is terug te vinden is in de Bibliotheek verkeer en vervoer op crow.nl.

Nieuwsbrieven, jaarverslagen, webinars

Het KpVV-nieuws verscheen in 2020 maandelijks in de V&V Flits. Via deze nieuwsbrief houden we onze klanten op de hoogte van het laatste verkeers- en vervoernieuws van CROW en dus ook vanuit het KpVV-programma. Met ingang van 2021 verschijnt de V&V Flits tweewekelijks, waardoor de nieuwsbrief actueler en wat minder lang is. Ook de nieuwsbrieven vanuit het Fietsberaad (12 keer) en over Collectief vervoer (6 keer) verschenen volgens planning. In 2020 brachten we voor de tweede keer een publieksversie van het [jaarverslag](#) uit. Ook het [jaarprogramma](#) verscheen voor het eerst in een toegankelijke vorm. Wat betreft de vorm van bijeenkomsten was 2020 natuurlijk het jaar van het webinar. Vrijwel alle bijeenkomsten zijn het hele jaar omgezet naar een digitale variant of werden speciaal digitaal ingericht. In de periode vanaf maart presteerde het Fietsberaad het om samen met andere partijen 26 webinars te organiseren met een hoge opkomst met name vanuit overheden.

Websites verkeer en vervoer

Naast kpvv.nl zijn de volgende websites (deels) uit het KpVV-programma gefinancierd:

- Fietsberaad.nl
- [Platform Veilig Fietsen](#)
- [Innovaties Fietsparkeren](#)
- [OV-Klantenbarometer](#)
- [Staat van het OV](#)
- [Doelgroepenvervoer](#)
- [Dashboard Deur tot Deur](#)
- [Duurzame Mobiliteit](#)
- [Duurzaamheidsscore](#)
- [Mobiliteit en gedrag](#)
- [Ruimte voor lopen](#)
- [Toolkit verkeerseducatie](#)
- [Tour de Force](#)
- [Zero Emissie Bus](#)



OVER KPVV

TIEN THEMA'S

NIEUWS

KENNIS

BIJeenKOMSTEN

Welkom op www.KpVV.nl

Het KpVV-programma ontwikkelt collectieve kennis voor de decentrale overheden op het gebied van mobiliteit. Via deze website vindt u verschillende kennisproducten die geheel of gedeeltelijk gefinancierd zijn vanuit het KpVV-programma. ...
[Lees meer...](#)



Nieuws [Meer nieuws](#)



Verslag webinar Micromobiliteit & Data, dilemma's bij delen van data
KpVV - Nieuws | 10-03-2021



Bijeenkomst Covid-19 en gevolgen voor ons (reis)gedrag
KpVV - Nieuws | 10-03-2021

Projecten KpVV-programma 2020

Op deze pagina staan alle projecten uit het KpVV-programma 2020, gerangschikt per thema.

Duurzame mobiliteit

- Regionale uitwerking Klimaatakkoord
- Kennisagenda klimaatakkoord mobiliteit
- Duurzaamheidsscore
- Position paper micromobiliteit
- Dashboard Autodelen
- Effect autodelen op parkeervraag

Knooppunten en mobiliteitshubs

- Gebiedsontwikkeling TOD en Knooppunten
- Knooppunten en mobiliteitshubs
- Kennisnetwerk en programma parkeren

Smart Mobility

- Kennismanagement Krachtenbundeling Smart Mobility

Mobility as a Service

- MaaS Kenniscafés

Verkeersveiligheid

- Toolkit verkeerseducatie
- Synergie integrale veiligheid en verkeersveiligheid door handhaving
- Op Weg naar Effectieve VERkeerseducatie (WEVER)

Landelijk gebied

- Mobiliteitshubs in landelijk gebied

Toegankelijkheid

- Deelprogramma Toegankelijkheid 2020

Voetganger

- Kennismanagement Ruimte voor lopen
- Kennisprogramma voetgangers 2020

Fiets

- Tour de Force 2020
- Community Fiets
- Datacomponent Fiets
- Fietsparkeren en deelfietsen
- Fietsveiligheid en -infrastructuur
- Richtlijnen voor markering op fietspaden

Collectief vervoer

- OV-Klantenbarometer uitvoering
- Integratie ov en doelgroepenvervoer
- Toegankelijk openbaar vervoer
- Ketenreis: van data tot beleid (Dashboard deur tot deur)
- Dag van het OV
- OV-Forum nieuwe stijl
- OV-Klantenbarometer 2020 rapportage en begeleiding
- OV-Klantenbarometer 2020 innovatie
- Kennismodule Opdrachtgeverschap Stads- en Streekvervoer (KOSS)
- Staat van het regionale openbaar vervoer 2019
- Monitoring nota Contouren Toekomstbeeld OV 2040
- MIPOV (Model Informatie Profiel Openbaar Vervoer) 2020
- Kennisagenda Bestuursakkoord Zero Emissie Bus 2030
- Marktonderzoek aanbesteding ov als gevolg van Covid-19
- Kennisnetwerk tussen kennisinstellingen en ov-bedrijven
- Flexvervoer
- Covid-19 en 1,5 meter afstand in het ov

Extra thema: Covid-19

- Effect van Covid-19 op verplaatsingsgedrag
- Scenariostudie structurele effecten corona op mobiliteit en ruimte

KpVV algemeen

- KpVV Programmamanagement
- Communicatie KpVV-programma
- Evaluatie governance KpVV-programma

Colofon

Jaarverslag 2020 – KpVV-programma

uitgave

CROW-KpVV, Ede

Deze uitgave is (mede) mogelijk gemaakt door een bijdrage vanuit het KpVV-programma.

Dit programma wordt gefinancierd door de provincies en de vervoerregio's.



eindredactie

Wilma Slinger

Constant Stroecken

fotografie

Herman Stöver (cover, pagina 17, 28)

Shutterstock.com (pagina 4, 14, 15, 16, 20, 24)

Rick Huisinga (pagina 27)

illustraties

BURA/OKRA (pagina 8 en 11)

Maura van Strijp (pagina 18)

vormgeving

Inpladi bv, Cuijk

productie

CROW

contact

CROW Klantenservice: klantenservice@crow.nl

of (0318) 69 53 15

downloaden

Deze uitgave is gratis te downloaden via

www.crow.nl

