

KpVV-jaarprogramma 2021

oktober 2020



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.

CROW

Postbus 37, 6710 BA Ede
Telefoon (0318) 69 53 00
E-mail klantenservice@crow.nl
Website www.crow.nl

Oktober 2020

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.

Inhoud

Inleiding	3
1 Doel, werkwijze en aansturing van het programma	4
1.1 Doel	5
1.2 Werkwijze	5
1.2.1 Governance	5
1.2.2 Uitvoeringsorganisatie	6
2 Mobiliteit: trends, ontwikkelingen en lange lijnen	7
3 De thema's binnen het jaarprogramma	10
4 De thema's uitgewerkt	12
4.1 Duurzame mobiliteit	13
4.2 Knooppunten en duurzame gebiedsontwikkeling	14
4.3 Smart Mobility	16
4.4 Verkeersveiligheid	18
4.5 Inclusieve samenleving	20
4.6 Integrale kijk op bereikbaarheid	23
4.7 COVID-19	25
4.8 Voetganger	26
4.9 Fiets	28
4.10 Collectief vervoer	31
4.11 Auto	34
5 Communicatie van het programma	37
5.1 Nieuwsbrieven, factsheets	38
6 Financiën	39
6.1 Algemene kosten	39
6.2 Projectenlijst	39
Bijlagen	
1 Bronnenoverzicht	42
2 Aansturing KpVV-programma	43

Inleiding

Voor u ligt het KpVV-jaarprogramma 2021. Een jaarprogramma dat onder bijzondere omstandigheden tot stand is gekomen, waarbij Nederland qua mobiliteit zichzelf opnieuw moest uitvinden en waarbij de blijvende gevolgen in 2021 duidelijk zullen worden.

Naast het inspelen op corona hebben we het afgelopen jaar veel aandacht besteed aan het nog beter acteren vooraan in de beleidscyclus en formuleren van kennisagenda's. Dat zie je terug bij de koppeling van onze kennisactiviteiten aan de agenda's van bijvoorbeeld Ruimte voor Lopen, de Tweede etappe Fiets van Tour de Force, de activiteiten rondom Knooppunten en de Krachtenbundeling Smart Mobility.

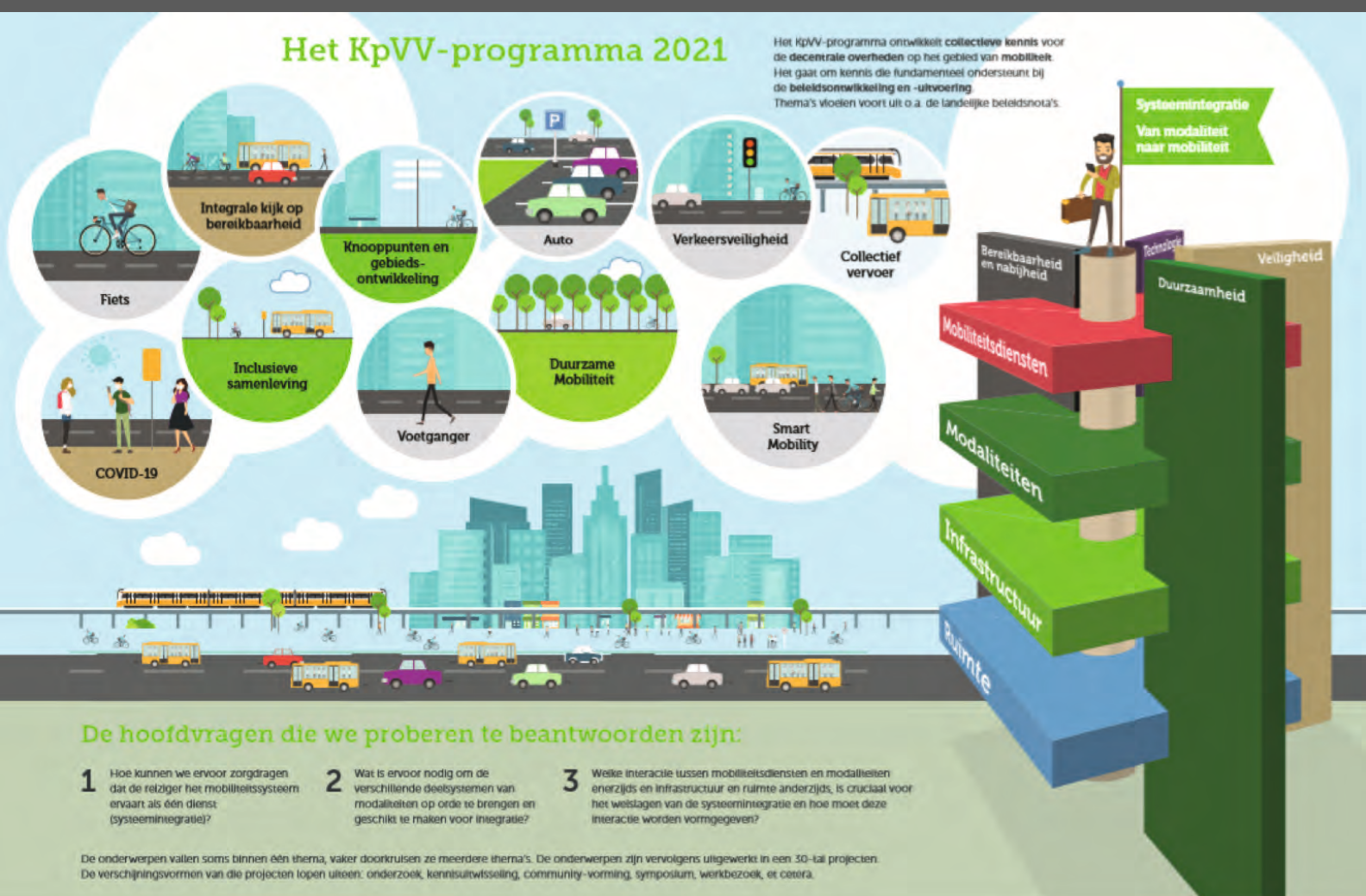
Dit jaar was ook de start van de evaluatie van de governance van het KpVV-programma. Deze geeft handvatten om komend jaar nog beter in te spelen op vragen uit het veld en geeft een aanscherping van de rol van de Programmaraad en de invulling daarvan. Dit jaarprogramma zal bij goed gevolg begin november worden vastgesteld door de bestuurlijke gremia van de partners. In de laatste maanden van 2020 werken we de in dit programma opgenomen projecten waar nodig verder uit zodat we in 2021 een vliegende start kunnen maken met de uitvoering.

Programmering is een activiteit die het hele jaar doorloopt. Niettemin proberen we ook bewust een moment te creëren waarbij we onze beelden delen met ons netwerk. Dit jaar gebeurde dat in aparte groepen per thema en was er nog een collectieve digitale sessie op 7 juli waar we vooral ingingen op de input die er al lag en de kansen die er zijn voor samenwerking met anderen (met name zusterkennisinstellingen).

De opzet van het jaarprogramma is als volgt: hoofdstuk 1 geeft het doel, de werkwijze en aansturing van het programma weer gevolgd door de trends die we signaleren in hoofdstuk 2. De thema's voor 2021 zijn terug te vinden in hoofdstuk 3. De thema's worden uitgewerkt in hoofdstuk 4. Hoofdstuk 5 beschrijft de communicatie-activiteiten. Tenslotte is in hoofdstuk 6 een projectenlijst opgenomen met een eerste indicatieve budgettering.

1 Doel, werkwijze en aansturing van het programma

Figuur 1: Doel en inhoud KpVV-programma 2021



1.1 Doel

Het KpVV-programma ontwikkelt, ontsluit en borgt collectieve kennis voor de decentrale overheden op het gebied van mobiliteit. Het gaat daarbij om kennis die fundamenteel ondersteunt bij de beleidsontwikkeling en -uitvoering. Zie ook Figuur 1. Let wel: fundamenteel betekent niet dat het hier gaat om wetenschappelijke kennis, maar wél om kennis die voor de decentrale overheden een meetbaar verschil maakt, en dat niet incidenteel, maar blijvend. Een fundamentele bijdrage dus.

De doelstelling hierboven zegt nog niets over de inhoud waarop het KpVV-programma zich richt. De 'praatplaat' in Figuur 1 geeft inzicht. Ze beschrijft de inhoudelijke focus aan de hand van drie hoofdvragen die we in het KpVV-programma proberen te beantwoorden. Het programma richt zich op de bovenste twee lagen van het 'lagenmodel verkeer en vervoer' (rechtterkant Figuur 1), te weten: mobiliteitsdiensten (met daarin ook de 'informatielaag') en modaliteiten. En uiteraard beschouwen we deze in interactie met de onderste twee lagen (infrastructuur en ruimte). De drie hoofdvragen die daarbij horen, herhalen we omwille van de leesbaarheid hieronder:

- 1 Hoe kunnen we ervoor zorgdragen dat de reiziger het mobiliteitssysteem ervaart als één dienst (systeem-integratie)?
- 2 Wat is ervoor nodig om de verschillende modaliteiten op orde te brengen en geschikt te maken voor systeem-integratie?
- 3 Hoe speelt de interactie tussen de verschillende niveaus in het lagenmodel (mobiliteitsdiensten, modaliteiten, infrastructuur, ruimte – en energie als mogelijke extra laag, niet getekend in Figuur 1) een rol bij de systeem-integratie en hoe moet deze worden vormgegeven?

Uiteraard moeten de gevraagde mobiliteitsconcepten en -oplossingen op een duurzame en veilige manier worden vormgegeven. En natuurlijk moeten ze bijdragen aan een betere bereikbaarheid en nabijheid. Nabijheid is vooral van belang voor sociale inclusie. Uiteindelijk gaat het om het behoud en verbetering van een duurzame, veilige, gezonde en economisch vitale samenleving. De voortschrijdende technologie maakt slimme mobiliteit mogelijk, maar brengt ook nieuwe dimensies met zich mee (privacy, security, standaardisatie, publiek-private samenwerking). Hiermee zijn de lange lijnen van het programma impliciet benoemd. Ze staan expliciet beschreven in het Meerjarenprogramma 2018-2022 [1]. In Hoofdstuk 2 komen ze nog eens aan de orde in relatie tot het jaarprogramma 2021.

1.2 Werkwijze

1.2.1 Governance

De lange lijnen vormen de basis voor het meerjarig ondersteunen en voeden van overheden met kennis (producten en -diensten). Tegelijkertijd is het programma flexibel ingericht om in te spelen op zich aandienende prioritaire vragen. Enerzijds door de lange lijnen te vertalen naar de thema's die prioriteit hebben in het betreffende begrotingsjaar. Anderzijds door in de begroting financiële vrije ruimte te houden om in te kunnen spelen op de actualiteit.

Voor de eventuele opname van nieuwe projectvoorstellen in het programma wordt een duidelijk en transparant besluitvormingsproces gevolgd. Dit staat beschreven in de 'governance-notitie' [2] die eind 2018 is vastgesteld door de opdrachtgevers. Zij hebben daarbij aangegeven dat de beheersing van en de besluitvorming over de uitvoering van het programma verdere uitwerking behoeft.

We gaan de inhoud van de governancenotitie hier niet herhalen. We noemen op deze plaats nog wel de drie organen die het programma aansturen, te weten:

- Bestuurlijke gremia van de provincies (Bestuurlijke Adviescommissie (BAC) en de vervoerregio's die jaarlijks het jaarprogramma voor het volgende jaar vaststellen.
- Ambtelijk KpVV-overleg (AKO): prioriteert en stuurt op financiën, in het bijzonder op de besteding van de beschikbare vrije ruimte.
- Programmaraad (PR): legt inhoudelijke prioriteiten, beoordeelt projectvoorstellen op inhoud en adviseert het AKO daarover.

Programma-uitvoering (directeur en secretaris): stuurt de uitvoering van het programma aan, zorgt voor duidelijke voortgangsrapportages, agendeert thema's en projectvoorstellen in PR en AKO, verbindt het programma met de collectieve beleidsopgaven van de decentrale overheden, initieert samenwerking met zusterkennisinstellingen en verbinding met internationale platforms (POLIS, UITP en cetera).

De budgettering van het jaarprogramma is flexibel ingericht zodat daadwerkelijk kan worden gestuurd. Het jaarprogramma bevat een financiële raming naar thematische projecttitels. Daarnaast kent het programma vrije ruimte, binnen het totale bedrag van €3,6 miljoen, waarvan het doel is incidentele budgetaanpassingen op te vangen en te kunnen inspelen op de actualiteit gedurende het begrotingsjaar.

In 2019 is gestart met de evaluatie van de governance (aansturing) van het KpVV-programma. De evaluatie was opgenomen in de samenwerkingsovereenkomst [3]. De evaluatie is inmiddels afgerond [4]. De aanbevelingen werken we in de tweede helft van 2020 uit en waar nuttig en nodig implementeren we die begin 2021 of we nemen ze op in de overeenkomst van het volgende meerjarenprogramma (2022-2025).

1.2.2 Uitvoeringsorganisatie

De uitvoering van het KpVV-programma is opgedragen aan CROW. CROW weegt voortdurend af welke projecten en activiteiten door CROW worden uitgevoerd, welke in samenwerking met andere kennisinstellingen moeten worden opgepakt en welke het best kunnen worden uitbesteed aan derden. In alle gevallen blijft CROW verantwoordelijk voor tijdigheid en kwaliteit.

De algemene werkwijze vanuit de uitvoeringsorganisatie om bij te dragen aan de doelstelling van het programma is om enerzijds een portfolio van structurele producten en diensten te leveren. Anderzijds door sensitief te zijn voor nieuwe ontwikkelingen en daarop te reageren door in samenwerking met onze netwerkpartners nieuwe projecten te definiëren. Essentieel daarbij is onze aanwezigheid in de juiste overlegstructuren, zoals vakberaden, adviescommissies en regionale overleggen (zie hiervoor paragraaf 5.1 voor een indruk). Maar ook de vestiging Utrecht speelt daarbij een belangrijke rol omdat daar veel decentrale overheden over de vloer komen door de vele overleggen die daar plaatsvinden.

Eén van de voordelen van de uitvoering van het KpVV-programma door CROW is dat er synergie wordt nagestreefd met andere programma's en projecten die CROW uitvoert, zoals voor het Fonds Collectieve Kennis Civiele Techniek (FCK-CT) en het Kennisprogramma Provincies (KPP). De resultaten van het KpVV-programma krijgen daarvoor een breder bereik in de vertaling van beleid naar (richtlijnen voor) ontwerp, beheer en uitvoering. Daarmee wordt feitelijk de gehele beleidscyclus (opgave, ontwikkeling, uitvoering, evaluatie) bediend.

2 Mobiliteit: trends, ontwikkelingen en lange lijnen

In het Meerjarenprogramma 2018-2022 [1] staat een overzicht van trends en ontwikkelingen. In dit hoofdstuk geven we een actualisatie hiervan en maken we de verbinding met de lange lijnen om ze hiermee te bestendigen dan wel bij te sturen. De lange lijnen vormen de basis of onderlegger van het KpVV-programma. Ze geven voor een belangrijk deel identiteit aan het KpVV-programma en sturen de ontwikkeling van de op de decentrale overheden gerichte kennisproducten en -diensten. In het jaarprogramma worden de lange lijnen vertaald naar actuele thema's.



Het hoeft geen betoog dat mobiliteit een essentieel onderdeel is van onze samenleving. Mobiliteit biedt mensen de kans te participeren en zich te ontplooien. Het stelt bedrijven in de gelegenheid economische activiteiten te ondernemen. Mobiliteit draagt bij aan het welzijn van mensen en de welvaart. Maar er is ook een schaduwkant. Door veelvuldig gebruik raakt het mobiliteitssysteem verstopt. Het zorgt bovendien voor ongewenste externe effecten, zoals CO₂, fijnstof, geluidsoverlast, onveiligheid. Het legt een grote claim op de ruimte. Gelukkig is het mobiliteitsstelsel zich drastisch aan het vernieuwen. De technologische innovaties volgen zich in rap tempo op, de marktordering verschuift, de overheid staat voor de uitdaging dit beleidsmatig op een goede manier te ondersteunen en te stimuleren. En of de uitdagingen nog niet groot genoeg waren, dient zich plotseling COVID-19 aan, onaangekondigd en disruptief.

COVID-19

Het jaar 2020 staat grotendeels in het teken van de coronacrisis. Dit heeft grote gevolgen voor onze economie, maar zeker ook voor mobiliteit. Het gebruik van openbaar vervoer is drastisch afgenomen (op het dieptepunt met 87%), we hebben het thuiswerken massaal ontdekt (van 34% voor de coronacrisis tot 76% tijdens) en ook lopen en fietsen staat nu meer dan ooit in de belangstelling en kent in deze periode een groei. Nadat de automarkt aanvankelijk in elkaar stortte, is de verkoop van tweedehands auto's toegenomen, mogelijk als teken dat een verschuiving gaande is van collectief naar individueel vervoer. Het autogebruik bevindt zich na een forse afname weer op het oude niveau. Vanaf 1 juli is alles in het werk gesteld om de samenleving weer op een verantwoorde wijze op gang te brengen. KpVV heeft aan diverse onderliggende protocollen kennis aangeleverd. De vraag is wat er na de coronacrisis aan structurele gedragsveranderingen te zien zal zijn. Dit zal een onderwerp zijn in het KpVV-programma 2021.

Verkeersveiligheid onder druk

Het aantal verkeersdoden nam in 2019 (661) weliswaar iets af ten opzichte van 2018 (678), nog altijd zitten we boven het niveau van de jaren 2012-2017. De maatschappelijke kosten blijven hoog (17 miljard euro in 2018). Verkeersveiligheid wordt in de Brede Maatschappelijke Heroverweging als een van de knelpunten benoemd. Het kader blijft het Strategisch Plan Verkeersveiligheid.

Versnelling van verduurzaming

De mobiliteitssector moet flink aan de slag om de klimaatdoelstelling te halen: het terugbrengen van de nationale broeikasgasuitstoot in 2030 met 49% ten opzichte van 1990. De transitie naar een duurzaam mobiliteitssysteem is

volop gaande. Denk bijvoorbeeld aan de elektrificatie van de bussenvloot. Er is echter meer nodig, namelijk een integrale gebiedsgerichte aanpak om de transitie naar een duurzame samenleving te maken (people, planet, profit). Daarom blijft duurzame gebiedsontwikkeling een belangrijk thema.

Veranderende rol overheden

De verschuivende rol van de decentrale overheden – meer regie, minder uitvoering – zet zich voort. Meer beleidsopgaven komen op decentraal niveau te liggen (vaak zonder bijbehorende extra financiering). Deze beleidsopgaven worden bovendien complexer (Omgevingswet, Regionale Mobiliteitsprogramma's, Klimaatakkoord, Strategisch Plan Verkeersveiligheid, Regionale Energie-strategieën). Hoe gaan de decentrale overheden dit allemaal bolwerken en hoe hou je daarbij het overzicht en de verbinding? Dit sturingsvraagstuk speelt door alle thema's heen. Het heeft geen aparte plek in het KpVV-programma, maar krijgt wel expliciete aandacht, bijvoorbeeld bij de uitwerking van het Klimaatakkoord naar Regionale Mobiliteitsplannen (reflexieve monitoring). Hiervoor zoeken we ook de kennis en kunde van de wetenschap (Drift, Erasmus Universiteit).

Datagedreven beleid

De beweging naar beleid dat is gebaseerd op data, zet zich voort. Daarbij bedienen marktpartijen en burgers zich ook steeds meer van informatie gebaseerd op (eigen) data. De overheid kan niet achterblijven. Privacy en security (data-veiligheid) krijgen steeds meer aandacht. Met name binnen een thema als Smart Mobility zien we dat al volop gebeuren. Daarbinnen is een top-15 datasets gedefinieerd die decentrale overheden op orde moeten hebben.

Druk op ruimte door bouwopgave

De coronacrisis heeft wellicht gevolgen voor de urbanisatie die al enige tijd wereldwijd zichtbaar is. Vooralsnog is de voorspelling dat in 2050 twee derde van de bevolking in steden woont. Los daarvan hebben we in Nederland nog steeds een nijpend woningtekort. De bouwopgave blijft onverminderd groot (één miljoen woningen erbij tot 2030). Wellicht dat steden minder inbreiden, omdat mensen op zoek gaan naar meer woonruimte en een gezondere woonomgeving. Hoe dan ook, de druk op de ruimte zal er niet minder om zijn. Integrale gebiedsontwikkeling is dan ook een belangrijk thema. De auto verliest in het gevecht om de ruimte terrein en verschuift naar de randen van de stad waar hoogwaardige knooppunten (hubs) de multimodale overstap verzorgen, met openbaar vervoer en de fiets als dragers.

Vervoersarmoede

Intussen dient de vraag zich aan wat er gaat gebeuren met het platteland. Gaat er een beweging op gang komen van wonen in de stad naar het platteland? Of blijft de bereikbaarheid in krimpgebieden een knelpunt, zoals ook aangegeven in de Brede Maatschappelijke Heroverweging. Verder zal het aantal eenpersoonshuishoudens blijven toenemen, niet altijd vrijwillig. Eenzaamheid wordt een steeds groter probleem. Sociale inclusie is en blijft een belangrijk onderwerp. In het verleden vaak vertaald naar toegankelijkheid voor mindervaliden, nu en in de nabije toekomst krijgt sociale inclusie een veel bredere betekenis en komt ook een thema als 'vervoersarmoede' meer centraal te staan. Niet voor niets is het thema Inclusieve samenleving als nieuwe overkoepelende titel toegevoegd in het jaarprogramma.

Mobiliteitshubs en energietransitie

Werden knooppunten en mobiliteitshubs tot voor kort gezien als uitsluitend overstapplaatsen op, van of tussen openbaar vervoer, inmiddels wordt duidelijk dat knooppunten en mobiliteitshubs veel meer (kunnen) zijn. Ja, het worden oplaadpunten voor elektrische voertuigen, maar meer dan dat. Het ontstane netwerk van knooppunten zal een rol spelen in het energiemangement (balans tussen vraag en aanbod van energie, afhankelijk van het moment). Het zijn ook geschikte plekken voor verdere ruimtelijke ontwikkeling. We staan op de drempel van een groot nationaal programma. CROW-KpVV is nauw betrokken bij deze beweging en is zelfs een van de initiatiefnemers.

Mobiliteit als dienstverlening

Mobility as a Service (MaaS) komt in een volgende fase. Een aantal pilots is van start gegaan. Los van de vraag in hoeverre MaaS een inhoudelijk verschil gaat maken ten aanzien van maatschappelijke doelstellingen, dienen er zich complexe en fundamentele marktordenvraagstukken aan die ook in het overkoepelende thema Smart Mobility terugkomen.

Terug naar de menselijke maat

Met minder ruimte voor de auto in de stad ontstaat meer ruimte voor openbaar vervoer en actieve mobiliteit. Met de beweging 'terug naar de menselijke maat' wordt niet alleen de ruimte efficiënter benut, maar wordt ook de duurzame stedelijke ontwikkeling ondersteund. Actieve mobiliteit krijgt inmiddels vele verschijningsvormen, samengevat als micromobiliteit. Die nieuwe modaliteiten zijn niet zonder meer veilig te mengen door de grote snelheidsverschillen. Nieuwe ontwerpmethoden zijn nodig. De ANWB heeft hiertoe al een initiatief genomen en ook het ministerie van IenW is hiermee bezig, maar er moet nog veel meer gebeu-

ren. In het vervolg op de position paper rondom micromobiliteit, krijgt dit thema aandacht. Een goed voorbeeld van de verbinding tussen Duurzame Gebiedsontwikkeling en Smart Mobility.

De lange lijnen nog eens samengevat

De trends en ontwikkelingen zoals hierboven beschreven – hoewel zonder pretentie van volledigheid – herbevestigen de lange lijnen uit het Meerjarenprogramma 2018-2022 [1] en scherpen deze hier en daar aan of vragen om verbreding. Samenvattend gaat het om:

- Stedelijke bereikbaarheid (inmiddels verbreed naar Bereikbaarheid en Nabijheid)
- Veiligheid
- Duurzaamheid
- Systeemintegratie
- Technologie

In Hoofdstuk 3 worden de lange lijnen vertaald naar de thema's die de dragers vormen van het jaarprogramma 2021.

3 De thema's binnen het jaarprogramma

De lange lijnen zijn vertaald naar tien thema's, waar de collectieve beleidsopgaven voor de (decentrale) overheden aan zijn verbonden. Deze beleidsopgaven staan omschreven in diverse beleidsnota's, die bij de verschillende thema's verderop aan de orde komen en in het bronnenoverzicht in de bijlage. De thematische beleidsopgaven zijn vertaald naar kennisvragen en die moeten op hun beurt weer worden vertaald naar projecten en activiteiten. Die vertaling doen we al voor een (flink) deel in dit document, maar zeker niet uitputtend. Dat komt omdat er na de (voorlopige) bestuurlijke vaststelling van dit jaarprogramma (begin november 2020) nog een periode volgt waarin we deze concretisering voor en met de decentrale overheden willen doen. Dit loopt door in een deel van 2021 omdat we adaptief programmeren.

Figuur 2: Thema's KpVV-programma.

	Voetganger	Fiets	Collectief Vervoer	Auto
Duurzame Mobiliteit	Monitoring Duurzame Mobiliteit			
	Uitwerking Klimaatakkoord: Regionale Mobiliteitsprogramma's			
Ruimte en Mobiliteit	Knooppunten			
	Duurzame Gebiedsontwikkeling			
Smart Mobilty	Kennisagenda Krachtenbundeling Smart Mobility			
	MaaS			
Verkeersveiligheid	Gedragbeïnvloeding			
	Educatie			
Inclusieve Samenleving	Vitaal Landelijk Gebied			
	Toegankelijkheid			
Bereikbaarheid	Integrale Kijk op Bereikbaarheid			
	Open Modelontwikkeling			
COVID-19	Structurele Gedragsverandering			
	Lange Termijn Systeemeffect			

We hebben voor 2021 de focus op zeven integrale thema's, met als extra (zevende) thema COVID-19. De modaliteiten voetganger, fiets, collectief vervoer en auto staan daar haaks op. En hoewel de modaliteiten in afnemende mate afzonderlijk te beschouwen zijn, ontwikkelen we vanuit het KpVV-programma nog altijd modaliteitspecifieke kennis. Daarbij komt dat de aandacht voor de voetganger, die enkele jaren geleden is ingezet, nog verder moet worden vertaald naar kennis.

Een bijna jaarlijks terugkerend fenomeen is het thema goederenvervoer en stadslogistiek. Dit is geen apart thema binnen het KpVV-programma, misschien zou dat wel moeten in het kader van de verduurzaming van ons mobiliteits-systeem. We noemen het hier, met de intentie om begin 2021 te bekijken of en hoe dat thema een (structurele) plek moet krijgen binnen het KpVV-programma.

Onderlinge relaties

Een indeling in dit programma met daarin ook een onderverdeling naar afzonderlijke modaliteiten wordt door veel mensen als achterhaald beschouwd. Voor ons is het een pragmatische keuze om toch een aantal specifieke projecten te kunnen groeperen maar er zijn natuurlijk talloze relaties tussen de onderwerpen die we dan ook in de praktijk regelmatig met elkaar verbinden in projecten. Niet voor niets hebben we dit jaar een nieuw thema 'Integrale kijk op bereikbaarheid' toegevoegd.

Een aantal voorbeelden van onderlinge relaties tussen de thema's staat verwoord in de paragrafen van de modaliteiten. Uiteindelijk vormen de modaliteiten de deelsystemen die we in samenhang met elkaar zo goed mogelijk willen laten bijdragen aan de opgaven waar overheden met elkaar voor staan. De komst van de Omgevingswet en de NOVI met de nadruk op kwaliteit van de fysieke leefomgeving, de Regionale mobiliteitsplannen die worden gemaakt (en die een mooie voortzetting zijn van de SUMP-plannen), de plannen voor regionale energietransitie, alles hangt met alles samen. Om het nog enigszins behapbaar te maken proberen we ook wat zaken uit elkaar te halen. En laten we niet vergeten dat we er niet alleen zijn om te verbinden maar ook om op sommige thema's meer specialistische kennis te ontwikkelen en te delen zoals bijvoorbeeld over de modaliteiten.

Als het gaat om de verbindingen tussen de verschillende thema's en de modaliteiten komen vanzelf de vragen/onderwerpen naar boven op de kruispunten van de cellen. Een paar die we er hier alvast uitlichten:

Vanuit *Duurzame mobiliteit* richten we ons op het vertalen van het Klimaatakkoord naar concrete handvatten voor overheden. Dit heeft onder andere een relatie met de modaliteiten *voetganger* en *fiets*: hoe zorg je ervoor dat bijvoorbeeld het 'omgekeerd ontwerpen', zoals een visie als STO(M)P (stappen-trappen-openbaar vervoer-MaaS-personeelvervoer) meer gemeengoed wordt en dat die een plek krijgt in de regionale mobiliteitsplannen?

De relatie tussen *Smart Mobility* en data loopt ook door diverse vervoerwijzen heen. Hoe maak je de deelmodaliteiten MaaS-waardig? Hoe maak je gebruik van slim parkeren? Welke data kunnen we verder vergaren voor de risicogestuurd aanpak van verkeersveiligheid? Verder gaat het over het borgen en verspreiden van kennis over automatische voertuigen.

Integrale gebiedsontwikkeling, knooppunten en hubs is een thema waar nu veel om te doen is. Daar liggen kansen om kennis te verbinden over de koppeling met alle modaliteiten, micromobiliteit (ruimte maken voor nieuwe vervoerwijzen) en ook welke verschillen er zijn en hoe je daarmee omgaat tussen stedelijk en meer landelijk gebied. Wat kan de bijdrage zijn van hoogwaardige fietsnetwerken (utiliteir en recreatief) aan de bereikbaarheid van het buitengebied bijvoorbeeld?

Verkeersveiligheid en Toegankelijkheid zijn thema's die een randvoorwaarde zijn voor alle andere onderwerpen. Beide kunnen veel betekenen als het gaat om het komen tot een *inclusieve samenleving* en waar verbinding is met de activiteiten vanuit thema's als Voetganger en Collectief vervoer (toegankelijke haltes, 'first and last mile').

Tenslotte zijn er thema's die als satéprikker door meerdere onderwerpen heen lopen. Denk bijvoorbeeld aan een thema als gedragsbeïnvloeding waar we vanuit alle verschillende hoeken als verkeersveiligheid, duurzaamheid, de modaliteiten maar ook in algemene zin kennis over ontwikkelen, verspreiden en borgen.

Budgettering naar thematische projecten

In de volgende paragrafen zijn de thema's uitgewerkt naar kennisvragen. Daar waar mogelijk en zinvol, zijn kennisvragen vertaald naar projecten. Een lijst hiervan is opgenomen in hoofdstuk 6, inclusief een indicatieve budgettering per thema.

4 De thema's uitgewerkt



4.1 Duurzame mobiliteit

Beleidsopgave(n)

In het Klimaatakkoord is een heel hoofdstuk gewijd aan mobiliteit. Maar de negatieve effecten van (auto)mobiliteit op de omgeving zijn al veel langer een belangrijk maatschappelijk thema, denk aan geluidsoverlast, luchtkwaliteit en ruimtebeslag.

Binnen het Klimaatakkoord is de afspraak gemaakt om op nationaal niveau 7,3 megaton CO₂ te reduceren (zogenoemde klimaatmitigatie) met maatregelen die uiteenlopen van een werkgeversaanpak (mobiliteitsmanagement), via elektrificering van het wagenpark, zero emissie stadslogistiek, tot het bevorderen van een goede bandenspanning. Daarbij wordt uitdrukkelijk gezocht naar de regie op het transitieproces, aangezien de meeste van deze opgaven uiteindelijk op gemeentelijke schaal moeten worden opgepakt. IPO en VNG hebben het initiatief genomen om dit te vertalen in een regionale aanpak (zogenoemde regionale mobiliteitsprogramma's oftewel RMP's). Dit is een uitdagend proces, omdat de regionale aanpak niet op zichzelf staat, maar onderdeel is van het bestaande regionale beleid, waaronder beleidstrajecten als het komen tot een Omgevingsvisie en een Regionale Energie Strategie (RES). Een belangrijke notie hierbij is dat de voorzitter van de klimaat-tafel mobiliteit heeft aangegeven dat deze transitie ook een transitie moet zijn naar duurzamere mobiliteitsoplossingen; meer fietsen en lopen, meer ov en een op nabijheid van voorzieningen gerichte ruimtelijke ordening. In die zin is het voor het thema 'klimaat' vooral zoeken naar maatwerk op regionale schaal.

Januari 2020 ondertekenden Rijk, 9 provincies en 36 gemeenten het Schone Lucht Akkoord, waarbij niet zozeer het halen van de Europese normen, maar de gezondheid van mensen centraal staat. Een aantal grote steden wil bijvoorbeeld in 2030 voldoen aan de WHO-norm, die de helft bedraagt van de EU-norm. Ook de PAS stelt grenzen aan de luchtkwaliteit. Net als klimaat is schone lucht een beleidsbrede uitdaging, waarin bijvoorbeeld ook houtstook en landbouw een belangrijke rol spelen.

Een kans (maar ook complicerende factor) is de komst van de Omgevingswet en de Regionale energiestrategie. De energiestrategie is van belang voor de energie die duurzame mobiliteit vergt: hoeveel duurzame energie heeft mobiliteit nodig? Een vervolgvraag is in hoeverre de locatie van duurzame energieopwekking moet worden afgestemd op de locaties van laad- en vulstations. De Omgevingswet heeft betrekking op de fysieke leefomgeving, waaronder ook luchtkwaliteit en geluid als gevolg van mobiliteit. Daarnaast heeft de beoogde vorm van de besluitvormings-

processen onder deze wet een mogelijke invloed op de manier waarop (decentrale) overheden aan de milieu- en klimaatdoelstellingen moeten werken (bijvoorbeeld als het gaat om eisen aan participatie).

Naast de maatregelen om te zorgen voor minder CO₂-emissie en effecten op de leefomgeving, is ook klimaatadaptatie van invloed op het vakgebied, evenals het streven naar een circulaire economie.

In welke nota's neergelegd?

De duurzaamheidsopgave is neergelegd in allereerst het Klimaatakkoord maar daarnaast ook in de Omgevingswet en de daaruit voortvloeiende Nationale Omgevingsvisie en het Schone Lucht Akkoord. Vanuit de duurzame modaliteiten gaat het om de Tweede etappe fiets van Tour de Force (met 'fietsen voor een beter klimaat' als een van de vijf pijlers), de agenda van het platform Ruimte voor Lopen en de Contouren Toekomstbeeld OV 2040 waarvan het streven naar zero emissie en circulariteit een onderdeel is. Deze modaliteiten dragen nadrukkelijk bij aan het bereiken van de duurzaamheidsopgaves.

Kennisvragen

Kennisvragen zijn er vanuit verschillende invalshoeken. Hier gaat het om de meer integrale duurzaamheidsvragen over de modaliteiten heen.

Algemene beleidsontwikkeling

Allereerst liggen er vragen vanuit beleidsontwikkeling. In al die beleidsopgaven die voorliggen, hoe kun je verbindingen leggen? Luchtkwaliteit kan bijvoorbeeld aansluiten bij de klimaataanpak, een apart plan is niet nodig. En hoe integreer je klimaatdoelstellingen in regionaal en lokaal verkeersbeleid of hoe koppel je mobiliteitshubs aan de opgaven voor energietransitie?

In het Klimaatakkoord wordt op meerdere plekken verwezen naar het BO MIRT. Aan deze landsdelige overleggen maken Rijk en decentrale overheden afspraken over majeure infra-projecten waar veel geld in om gaat. Nu worden maatregelen gericht op duurzame mobiliteit vaak als randvoorwaarde gezien om de groei van het autoverkeer te beperken. Hoe kan dit gesprek worden omgedraaid?

Keuzes, prioriteiten en commitment

Een tweede categorie deelvragen gaat over keuzes, prioriteiten en commitment. Dan gaat het om vragen als hoe we regio's kunnen ondersteunen bij het maken van keuzes. Hoe organiseer je commitment? Hoe borg je draagvlak en hoe faciliteer je regionale samenwerking en reflexieve monitoring in actie? Daarnaast is en blijft er de behoefte aan data, effectcijfers om keuzes op te baseren. Er is behoefte aan een CO₂-monitor op gemeentelijk niveau,

welke doelstellingen kun je formuleren en hoe goed lukt het deze te halen? En dan de effectiviteit: welke maatregelen sorteren effect als het gaat om klimaatmitigatie en -adaptatie? Welke neveneffecten zijn daarbij belangrijk?

Maatregelen

De laatste en derde categorie vragen richt zich op de maatregelen. De Werkgeversaanpak zoals in het Klimaatakkoord genoemd, is interessant als het gaat om het stimuleren van elektrisch rijden en actieve mobiliteit. Er is behoefte aan een standaardaanpak als werkgevers hier iets mee willen. COVID-19 heeft nogal impact gehad op bijvoorbeeld thuiswerken. Hoe kunnen we dit blijvend stimuleren? Wat betekent dit voor de inrichting van de openbare ruimte, bijvoorbeeld voor parkeren?

Projecten

Monitoring duurzame mobiliteit

Hieronder valt het komen tot een duurzaamheidsscore per gemeente en de bijbehorende prijsuitreiking voor de gemeente met de duurzaamste mobiliteit.

Dashboard duurzame en slimme mobiliteit

Dit instrument geeft op veel onderwerpen verzamelde data weer die een beeld geven van hoe duurzaam de mobiliteit in Nederland is en geeft anderzijds handvatten om morgen aan de slag te gaan met het ontwikkelen van een dergelijk beleid.

Klimaatakkoord en regionale mobiliteitsprogramma's

De focus ligt bij dit onderdeel op kennis die overheden helpt bij het ontwikkelen van regionaal beleid in een regionale setting voor het Klimaatakkoord (regionale mobiliteitsprogramma's). Afstemming met Rijk, provincies, regio's en gemeenten is hierbij cruciaal. We ontwikkelen en verspreiden kennis die nodig is voor regionale beleidsontwikkeling (de mobiliteitstransitie en reflexieve monitoring). Naast het proces werken we ook aan de cijfermatige kant. We verkennen tot slot de kennisbehoefte aan informatie rond de werkgeversaanpak en ontwikkelen zo nodig hierop nieuwe kennis(producten). Centraal staat hierbij steeds de zoektocht naar wat de regio's nodig hebben om hun (klimaat)beleid te ontwikkelen.

Voor zover mogelijk passen we bestaande producten als de duurzaamheidsscore en dashboards aan op deze vraag. De mobiliteitstransitie vraagt een nieuwe koers, visie, uitwerking en focus van onze doelgroepen. Zij vragen daar nog niet altijd zelf om en dit proces kan niet worden geforceerd. Er wordt daarom nauw samengewerkt met de koepels. Als de cursus en leercafés voldoende succes sorteren in 2020, worden ze voortgezet.

Relatie met de modaliteiten

Daarnaast wordt er vanuit de teams Fiets en Voetganger (waarbinnen ook Fietsberaad en Tour de Force) en Collectief Vervoer veel kennis ontwikkeld die duurzame mobiliteit stimuleren (fietsen, lopen en collectief vervoer zijn duurzame vervoerwijzen). Denk hierbij vanuit het thema Collectief vervoer aan de monitoring van het Bestuursakkoord Zero Emissie Busvervoer (BAZEB) 2030 en vanuit het thema Auto het dashboard deelauto's. Tenslotte is er vanuit duurzaam wegontwerp veel te betekenen als het gaat om het verlichten van de gevolgen van klimaatverandering.

4.2 Knooppunten en duurzame gebiedsontwikkeling

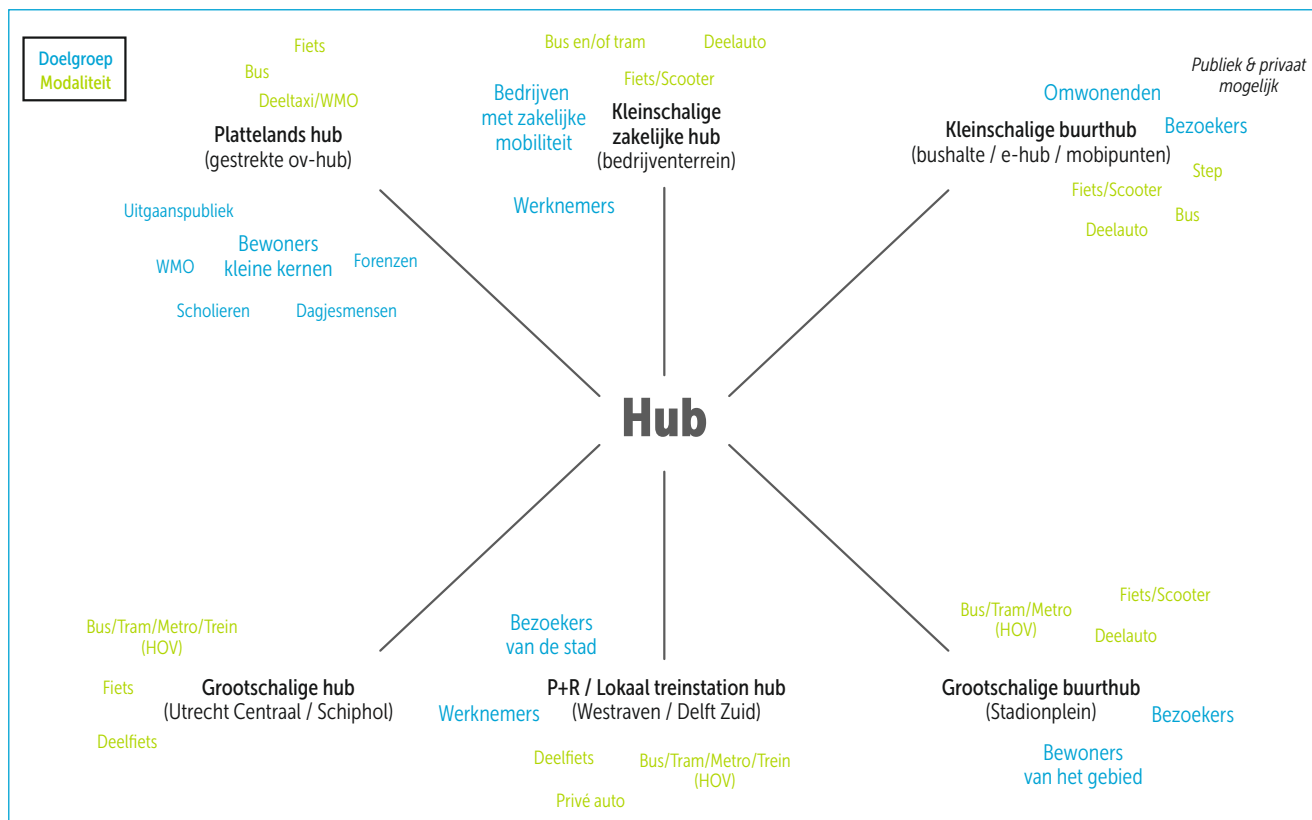
Beleidsopgave(n)

Ontwikkelingen in de ruimtelijke structuur van steden en regio's als gevolg van verstedelijking, woningbouw en het mobiliteitssysteem hebben grote gevolgen voor de bereikbaarheid van voorzieningen, de milieubelasting en leefbaarheid. Het is een grote opgave om de leefomgeving en het mobiliteitssysteem toekomstbestendig te maken. We lopen tegen grenzen aan. Ons huidige mobiliteitssysteem is vooral auto-georiënteerd. Dit past niet meer in stedelijk gebied. Hier passen ook beleidsvisies als STOMP bij (stap-pen-trappen-openbaar vervoer-MaaS-personenvervoer). Daarnaast is er de ontwikkeling gaande van de herwaardering van de factor 'nabijheid'; hoe meer voorzieningen in de nabijheid van woningen beschikbaar zijn of blijven, hoe groter de potentie van milieuvriendelijke vervoerwijzen als lopen en fietsen. Ook de inrichting van de openbare ruimte en die van het wegprofiel is van invloed op de modaliteitskeuze. Het huidige mobiliteitssysteem bestaat voornamelijk uit gescheiden netwerken voor ov, auto en/of fiets en lopen. Verdere integratie van deze netwerken is in de toekomst gewenst om de toenemende mobiliteitsvraag op te kunnen vangen.

In veel plannen is aandacht voor de zogenoemde knooppunten en mobiliteitshubs. Deze kennen verschillende vormen, locaties en doelgroepen.

Er is al veel onderzoek gedaan naar knooppuntontwikkeling, de relatie tussen (ov)knoopwaarde en de plaatswaarde (ontwikkelpotentie van de locatie). Er is echter nog weinig onderzoek gedaan naar de potentie van mobiliteitshubs in stadsranden, stadswijken/buurtten of kleine kernen in de regio voor duurzame gebiedsontwikkeling, het bevorderen van duurzame mobiliteit en sociale inclusie.

Er is nog weinig zicht op wat mobiliteitshubs kunnen



Figuur 3: typologieën van hubs

betekenen voor stedelijke transformatie, meer duurzaam mobiliteitsgedrag en de leefbaarheid van steden en kleine kernen. Dat ruimtelijke ontwikkelingen, mobiliteit en energietransitie in samenhang moeten worden gezien is evident, maar in de praktijk nog best lastig. De grootste opgave zit in het toekomstbestendig maken van het mobiliteitssysteem in relatie tot duurzame gebiedsontwikkeling. Hierbij spelen nabijheid en bereikbaarheid van voorzieningen een grote rol, evenals de interactie tussen ruimte en mobiliteit. Met de komst van de Omgevingswet wordt dit alles nog urgenter.

In welke nota's neergelegd?

Een visie rondom knooppunten is opgenomen in het Toekomstbeeld OV 2040 waarbij het Kernteam Ketens en Knopen ook een handelingsperspectief heeft gegeven bij het ontwikkelen van knooppunten. Doelstellingen rondom knooppunten zijn opgenomen in pijler 2 en bevatten het gebruik van het handelingsperspectief als hulpmiddel bij de planvorming voor het ontwikkelen van (nieuwe) knooppunten, het ontwikkelen van een Model Informatieprofiel Knooppunten (MIK) in navolging van het MIPOV (Model InformatieProfiel OV) en zoveel mogelijk gebruikmakend van bestaand materiaal als 'dashboard deur tot deur' en er wordt toegewerkt naar een actie-agenda voor knooppunten in 2021.

Visies en documenten die nauwe raakvlakken hebben met dit thema zijn verder de Nationale Omgevingsvisie. De

Regionale uitwerking OV-sprong en ook de investeringsstrategie voor duurzame verstedelijking van de NEPRON onder de titel: Thuis in de toekomst. Het kabinet heeft in haar rapporten over de 'brede maatschappelijke heroverweging' in april dit jaar ook het deel over Mobiliteit gepubliceerd met aandacht voor de verdergaande verstedelijking. Ten slotte werkt Rijkswaterstaat aan een perspectievennota voor de regio's, inclusief mobiliteitshubs en fiets.

Kennisvragen

Rondom Knooppunten en duurzame gebiedsontwikkeling zijn veel vragen opgehaald in een 'tweedaagse' in 2020 met klanten en bij dit thema betrokken partijen. Vanuit het KpVV-programma richten we ons op die vragen die decentrale overheden helpen om goede beleidskeuzes te maken. Hierbij werken we samen met Platform31 voor het thema gebiedsontwikkeling en voor knooppunten met de Delta-metropool en het KiM. In 2021 staan de volgende hoofdvragen centraal:

- Wat voor rol spelen knooppunten en mobiliteitshubs in het toekomstbestendig maken van ons mobiliteits-systeem en duurzame gebiedsontwikkeling?
- Heeft een landelijk geaccepteerde definitie en typologie van knooppunten/hubs meerwaarde?
- Welke innovatieve toepassingen voor energieopwekking, -opslag en -gebruik zijn er bij knooppunten/hubs en waar gaan wij die testen?
- Wat is er in het kader van de leefbare stad voor nodig om

bepaalde principes als omgekeerd ontwerpen (STOMP-principe) in de werkprocessen te verankeren?

- Wat is de rol en functie van mobiliteitshubs in goederen- vervoer/stadslogistiek?

Projecten

Kennisprogramma van Knooppunten naar Mobiliteitshubs

Gelet op de complexiteit van dit onderwerp is een meerjarige programmatische aanpak gewenst. Dit kwam ook naar voren op een tweedaags webinar georganiseerd door CROW-KpVV op 18 en 19 juni 2020. Tijdens dit webinar zijn vele kennisvragen naar boven gekomen. Deze worden onderdeel van een Nationaal Kennisprogramma van Knooppunten naar Mobiliteitshubs. Een concreet project in dit programma dat in 2020 start is de handleiding mobiliteitshubs in het landelijk gebied.

Vervolg handreiking duurzame gebiedsontwikkeling

In 2019 is er een digitale handreiking rondom duurzame gebiedsontwikkeling en een daarbij horende brochure beschikbaar gekomen. Deze bevat niet alleen kennis maar ook een netwerk van personen en een overzicht van alle relevante nota's en beleidsdocumenten op dit onderwerp.

Vanuit het KpVV-programma zijn aanvullend regionale bijeenkomsten georganiseerd en is in 2020 een handreiking duurzame gebiedsontwikkeling uitgebracht. We bouwen in 2021 op deze kennis voort waarbij de nadruk ligt op de processen die spelen en vanuit welke rol die moeten worden ingevuld. Hierbij hebben we ook oog voor de raakvlakken met andere thema's zoals toegankelijkheid, MaaS, parkeren en met een product als Dashboard deur tot deur (te vinden onder thema Collectief vervoer).

Toepassen STOMP-visie

Duurzame gebiedsontwikkeling gaat over allerlei typen gebieden: stedelijk, landelijk, waar we naar kijken vanuit bepaalde visies zoals STOMP. In 2021 willen we onderzoeken hoe dat principe is in te zetten in verschillende gebieden met verschillende opgaven.

4.3 Smart Mobility

Beleidsopgave(n)

Smart Mobility is een (autonome) ontwikkeling die het werk van overheidsprofessionals binnen de wereld van verkeer en vervoer sowieso raakt. Enerzijds staan de overheden aan de lat om de publieke zaak binnen deze ontwikkeling te bewaken en waar nodig maatregelen te treffen, bijvoorbeeld om de consument, de reiziger of de omwonende te

beschermen tegen negatieve effecten. Anderzijds biedt Smart-Mobility-technologie veel kansen om doelstellingen te behalen ten aanzien van duurzaamheid, bereikbaarheid, leefbaarheid en sociale inclusie.

Mede door deze laatste beloften hebben de overheden in Nederland de ambitie om voorop te lopen met Smart Mobility. Niet verwonderlijk want zowel technisch als organisatorisch hebben de wegbeheerders in Nederland wereldwijd de beste papieren om hier een succes van te maken (bijvoorbeeld de KPMG autonomous vehicles readiness index). Deze gezamenlijke ambitie is onder andere verwoord in het samenwerkingsverband 'Krachtenbundeling Smart Mobility' zoals aangegeven in de Kamerbrief Smart Mobility, Dutch Reality.

De ontwikkeling van de 'harde', technische kennis vindt voor een groot deel plaats via de reguliere marktwerking. Het ontwikkelen en beheren van technische (data)standaarden is daarbij een belangrijke overheidstaak, maar deze valt grotendeels buiten de scope van het KpVV-programma. Binnen de Krachtenbundeling is wel veel behoefte aan het koppelen van de technologische mogelijkheden aan beleidsopties. Hoe kan de inzet van Smart Mobility bijdragen aan het behalen van de maatschappelijke doelen? Welke effecten mag je verwachten van deze technieken?

In het licht van de Krachtenbundeling wordt veel inhoudelijke kennis ontwikkeld, maar er wordt ook veel geleerd over nieuwe vormen van samenwerking tussen overheden onderling en met marktpartijen. Zowel op het gebied van verkeersmanagement als meer vervoerkundig (bijvoorbeeld bij MaaS). Het is wel zaak om te zorgen dat deze opgedane kennis wordt gedeeld tussen deze partijen. Denk alleen al aan het belang van een gedeelde urgentie bij overheden om de vraagstukken rond data (privacy en security) bij de verschillende Smart-Mobility-toepassingen te adresseren.

In welke nota's neergelegd?

De Kamerbrief Smart Mobility, Dutch Reality geeft weer wat de plannen zijn. Het verder brengen van de verschillende opgaven voor Smart Mobility wordt door alle overheden als belangrijk gezien. Mede daarom is een gezamenlijke inspanning opgezet in de vorm van een 'Krachtenbundeling Smart Mobility' waarin diverse 'bundels' met opgaven zijn benoemd die voortkomen uit eerder geformuleerde ambities en een intentieverklaring. Verder zijn er de beleidskaders rondom de zeven MaaS pilots. Overall geeft de website van de digitale overheid meer informatie en kaders rondom bescherming van data.

Kennisvragen

Vanuit de taakopvatting van KpVV is met name de beleids-relevantie van Smart Mobility aan de orde. Deze valt te splitsen in twee hoofdvragen:

- 1 Positief geformuleerd: hoe kan Smart Mobility bijdragen aan het behalen van maatschappelijke doelstellingen?
- 2 Negatief geformuleerd: Welke (negatieve) effecten heeft Smart Mobility op het mobiliteitssysteem en de maatschappij en welke maatregelen zijn nodig om deze effecten te beheersen?

Bevorderen positieve effecten

Het toepassen van Smart Mobility in mobiliteitsbeleid kan helpen om maatschappelijke doelstellingen (duurzaamheid, leefbaarheid, bereikbaarheid, inclusiviteit) te behalen. Om dit effectief te kunnen doen, is meer inzicht nodig in hoe dit werkt. Daarbij kan voor het gemak het onderscheid worden gemaakt naar:

- Effecten op het verkeerssysteem
Doorstroming, incident management, netwerkbreed verkeersmanagement, prioritering OV/fiets/zwaar verkeer/hulpdiensten, milieuzones
- Effecten op het mobiliteitssysteem
Modal shift, ketenmobiliteit via MaaS, deelmobiliteit, Hub-vorming, et cetera.
- Effecten op de maatschappij
Innovatiekansen, mogelijkheden voor verdichting (woonopgave grote steden), mogelijkheden voor tijd- en plaats-onafhankelijke activiteiten.

Voorkomen negatieve effecten

Het beschermen van reizigers, burgers en vitale infra-structuur is een andere kant van de medaille. Ook hierbij kan op drie niveaus worden gedacht in typen kennisvragen:

- Effecten op het verkeerssysteem
Ongelijkheid verkeerssoorten bij verkeersmanagement, toegankelijkheid verkeersmanagementdiensten, interpretatie van wegsituaties door autonome systemen, et cetera.
- Effecten op het mobiliteitssysteem
Overstap van actieve vervoerwijzen naar passieve (automatische) systemen, concurrentie individueel vervoer met collectief vervoer, beheersbaarheid kosten openbaar vervoer en doelgroepenvervoer, et cetera.
- Effecten op de maatschappij
Data privacy en security, ruimtebeslag deel- en huur-systemen (micromobiliteit), vendor lock-in, vergroting maatschappelijke tweedeling via fiscale en subsidie-regelingen, et cetera.

Voor verschillende overheden spelen deze kennisvragen op heel verschillende manieren. Zo zal bij een kleine tot

middelgrote gemeente vooral de vraag zijn wat er op dit moment al kan en ontwikkeld wordt. Het ontsluiten van deze kennis die in grotere gemeenten is opgedaan is dan belangrijk. De kennisvragen zullen dus op de verschillende ontwikkelsnelheden van de decentrale overheden moeten worden afgestemd.

Human Capital Agenda

De partijen binnen de krachtenbundeling hebben onderkend dat deze kennisvragen samenhangen met een behoefte om mensen in het werkveld gericht bij te scholen. Afhankelijk van de organisatie (grote of kleine overheid), eigen kennisniveau (starter, traditionele beleidsambtenaar of expert) is het belangrijk dat de reeds bestaande kennis en ook nieuwe kennisproducten op een eenvoudige manier toegankelijk zijn.

Het is onmogelijk om binnen het KpVV-programma al deze vragen zelf en op een 'traditionele' manier te beantwoorden. Daarbij blijkt dat bij de partners in de krachtenbundeling al een behoorlijke energie en verantwoordelijkheid gevoeld wordt om zelf met dergelijke vragen aan de slag te gaan. Maar de coördinatie (of kennismanagement) ontbreekt.

Kennisrol

Dit leidt tot een kennisrol vanuit het KpVV-programma die niet zozeer inhoudelijk als wel organisatorisch is. In 2020 is CROW-KpVV daarom gestart met het opzetten van een kennismanagementrol voor de Krachtenbundeling Smart Mobility. Deze rol is erop gericht om bij de verschillende bundels en bij de verschillende regio's (landsdelen) te zoeken naar een optimale ondersteuning voor:

- 1 het formuleren van de kennisagenda (vraagarticulatie)
- 2 het zoeken naar aanknopingspunten bij andere partners in het vakgebied om deze kennis te (laten) ontwikkelen
- 3 de transfer van 'lessons learned', zowel inhoudelijk als qua skills, bijvoorbeeld via de Human Capital Agenda op gang te brengen
- 4 inhoudelijke resultaten breed toegankelijk te maken voor de 'achterblijvende' wegbeheerders, waar nodig en gewenst.

Een groot deel van deze taken wordt gedekt uit een bijdrage vanuit de landsdelen, zoals vastgelegd in het BO MIRT van najaar 2019. De inzet van het KpVV-programma is vooral gericht op het bevorderen van kennis over de beleidsimpact (zowel positief als negatief) van Smart-Mobility-oplossingen en het vertalen van de algemene kennisagenda naar de behoeften van decentrale overheden.

Daarbij is het van belang om periodiek een overzicht te hebben van de actuele kennisvragen die binnen het veld

leven. Dit dynamische document dat door CROW-KpVV wordt opgesteld (en circa twee keer per jaar wordt geüpdatet) is erop gericht om:

- de kennisvragen vanuit de verschillende thema's van de krachtenbundeling te benoemen
- waardevolle ervaringen van projecten, technieken en experimenten breder te delen en toegankelijk te maken voor professionals bij andere decentrale overheden.

Concrete vragen MaaS-pilots en leeromgeving

Vanuit de kennisomgeving MaaS is een specifieke onderzoekagenda beschikbaar. De vragen daarin zijn:

- Wat betekent MaaS voor (mobiliteits)beleid?
- Hoe beïnvloedt MaaS het reisgedrag?
- Hoe kan MaaS bijdragen aan de optimalisatie van het mobiliteitssysteem?
- Welke publieke belangen moeten worden geborgd of bevorderd?
- Wat zijn de verwachtingen ten aanzien van business-modellen en marktontwikkeling?

Door deze vijf vragen heen lopen vragen rondom techniek: standaardisatie, interoperabiliteit, en nieuwe ICT-ontwikkelingen (blockchain).

Projecten

Vanuit CROW zelf wordt op dit thema ook het nodige gedaan als het gaat om iVRI-standaarden, iCentrales en iDiensten, onderzoek naar wegontwerp in relatie tot slimme auto's en het samenwerkingsverband Dutch Roads.

Als het gaat om een bijdrage uit het KpVV-programma zit de meest acute behoefte bij het coördineren van de totale kennisagenda van de bundels en de regio's en de uitwisseling daartussen. Concrete vragen/projecten op dit vlak zijn:

- Vergroten awareness voor data security en privacy bij professionals in verkeer en vervoer.
- Structureren leeragenda voor connected en autonoom vervoer; meer aansluiting op maatschappelijke opgaven (onder andere via het NWO-project SUMMALab).
- Beter ontsluiten bestaande kennisproducten, onder andere onder de vlag van de Human Capital Agenda (bijvoorbeeld in het kader van Smart Mobility Academy van LVMB).

Verder liggen er relaties vanuit dit thema met projecten 'monitoring duurzame mobiliteit' (het [dashboard deelauto's](#)), het vervolg op de [position paper over micro-mobiliteit](#), het platform deelfietsen (zie thema Fiets) en ontwikkelingen rondom MaaS-waardige ov-concessies, een keurmerk rondom MaaS vanuit het thema Collectief vervoer.

4.4 Verkeersveiligheid

Beleidsopgave(n)

De drastische afname van het autoverkeer in maart gaf hoop op verbetering van de verkeersveiligheid maar dat is helaas nog niet gebleken. Dit jaar namen, dankzij COVID-19, meer mensen de auto of de fiets in plaats van het openbaar vervoer. Hierdoor ontstond ook een grotere kans op ongevallen met kwetsbare verkeersdeelnemers, en de oudere fietser vormt al de grootste groep in het totale aantal slachtoffers. Voeg daaraan toe dat we te maken hebben (en nog meer gaan krijgen) met meer voertuigsoorten op het fietspad en het is duidelijk dat aandacht voor verkeersveiligheid nog onverminderd nodig is.

Dat blijkt ook uit de cijfers eerder dit jaar. In april liet het CBS zien dat in 2019 661 mensen omkwamen in ons land door een verkeersongeval. Dat zijn 17 verkeersdoden minder dan in 2018, maar nog steeds meer slachtoffers per jaar dan in de jaren 2012-2017.

Ook berekende het KIM dat de kosten van verkeersongevallen in Nederland zijn gestegen met zo'n 5 procent van 16,3 miljard (2010) naar 17 miljard euro (2018). Die stijging komt vooral door een groter aantal ernstig verkeersgewonden. Ter vergelijking: files kosten de maatschappij tussen de 3,3, en 4,3 miljard euro en de kosten van milieuschade zijn zo'n 7 miljard euro. De beleidsopgave is dus nog steeds aanzienlijk.

Dit jaar zijn de overheden verder op pad gegaan in de uitvoering van het [Strategisch Plan Verkeersveiligheid](#) (SPV). Hierin zijn de risicogestuurde aanpak, verdere samenwerking en een aangepaste governance de kernelementen. In 2020 lag het accent op de verdere implementatie van het SPV door in samenwerking met provincies en regio's lokaal risicoanalyses op te stellen en deze vervolgens in uitvoeringsprogramma's uit te werken. Het ministerie van IenW heeft voor de doorwerking van deze aanpak tot en met 2023 het Kennisnetwerk SPV ingesteld met CROW en SWOV als basis van de organisatie. Ook kwam dit jaar de eerste tranche van de investeringsimpuls van het Rijk beschikbaar. Deze was sterk infra-gericht. Roep vanuit de overheden was dan ook om de aandacht voor gedragsbeïnvloeding niet uit beeld te laten raken.

Naast de werkwijze om verkeersveiligheid vanuit de overheid en andere partners aan te pakken en de impuls voor meer veilige infrastructuur, speelt nog een aantal andere ontwikkelingen. Denk hierbij aan de opmars van een thema als micromobiliteit in relatie tot drukte op het fietspad,

nieuwe visies die er zijn op de wegategorisering (Verkeer in de Stad, het voorstel voor invoering van de GOW30 bijvoorbeeld) en de roep om meer en toegankelijker data (hier ligt een relatie met de door het ministerie van IenW ingestelde Taskforce Verkeersveiligheidsdata). Ook hebben we rekening te houden met de komst van nieuwe regelgeving zoals die rondom landbouwverkeer, de nieuwe Europese richtlijn voor het auditen van bepaalde (met name provinciale) wegen en de invoering van de Omgevingswet. Ten slotte zorgt een veranderend wagenpark met steeds meer technologie voor de roep om gedragskennis en kennis over de benodigde aanpassingen aan de infrastructuur.

In welke nota's neergelegd?

De verkeersveiligheidsopgave is allereerst neergelegd in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 met het daarbij behorende Landelijk actieprogramma en het Start-akkoord voor de implementatie.

In Europees verband vormt het 'EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards "Vision Zero" het kader waarin ook de risicogestuurde aanpak met behulp van SPI's (Strategic Performance Indicators) is omarmd.

Gezien vanuit verschillende vervoermodaliteiten vind je verkeersveiligheid terug in de Tweede etappe Schaalsprong fiets van Tour de Force, als randvoorwaarde voor de vijf thema's daarbinnen. Voor voetganger geldt hetzelfde in de agenda vanuit het Platform Ruimte voor Lopen. De voetganger hoort eigenlijk niet binnen het domein 'verkeersveiligheid' maar we kiezen er in het KpVV-programma wel voor vanuit de veiligheidsblik. Daarnaast is verkeersveiligheid een issue bij thema's als Smart Mobility en Inclusieve samenleving die ook onderdeel zijn van het KpVV-programma.

Kennisvragen

Kennisvragen binnen het KpVV-programma vanuit het overkoepelende thema verkeersveiligheid gaan vooral over gedragsbeïnvloeding. Wegontwerp-gerelateerde zaken komen namelijk vooral in het programma van CROW zelf terecht en vraagstukken rondom de risicogestuurde aanpak hebben een plek binnen het Kennisnetwerk SPV. Bij dit laatste is het natuurlijk altijd mogelijk dat we aanvullend vanuit het KpVV-programma een project formuleren. Een voorbeeld uit 2020 is het handhavingsproject dat een goede aanvulling vormde op de handleiding handhaving vanuit het Kennisnetwerk SPV. De hoofdthema's en -vragen die spelen zijn:

Gedragscomponent in het verkeer

Het menselijk gedrag is nog steeds een lastige factor om te beïnvloeden, terwijl er veel winst valt te behalen. Dit geldt voor alle modaliteiten: van gedrag van de fietser, maar ook dat van de automobilist als het bijvoorbeeld gaat om nieuwe voertuigtechnieken.

Als het gaat om *gedragsonderzoek* is er bijvoorbeeld vraag naar meer inzicht in diverse methodieken van gedragsonderzoek en gedragsobservatie bij de verschillende modaliteiten (bijvoorbeeld via camera's). Ook is het gewenst om de portal mobiliteit en gedrag een facelift te geven structureel te voorzien van de laatste kennis. Deze portal is tot stand gekomen door en verbonden met het boek mobiliteit en gedrag en de bijbehorende cursussen.

CROW-KpVV vervult al heel wat jaren een spilfunctie als het gaat om stimulering van *kwaliteitsverbetering van verkeerseducatie*. Het ministerie van IenW laat dit jaar onderzoeken waar nog omissies zijn in het educatie-aanbod. Ook loopt een verkenning in opdracht van IenW naar verdere samenwerking met Loket Gezond Leven van het RIVM en de structuur van 'de gezonde school'. Wat betekenen deze trajecten voor het aanbod in de Toolkit Verkeerseducatie en de wijze van toetsing van producten? Deze producten dienen hun weg naar de eindgebruiker te vinden. Vanuit het veld leven er nog vragen als hoe je bepaalde doelgroepen – zoals ouderen die zich niet kwetsbaar voelen, nieuwe Nederlanders of jongeren – benadert en motiveert tot het volgen van trainingen. En als ze dan deelnemen aan projecten, welke kennis kunnen we dan genereren over de effectiviteit van verkeerseducatie? Of over wat goede voorbeelden zijn (ook internationaal), waar bijvoorbeeld het drieluik voorlichting/educatie/handhaving met succes integraal is ingezet.

Planvorming en visies

De *Omgevingswet* wordt 2022 van kracht. Er liggen kansen om verkeersveiligheid (en daarmee ook lopen en fietsen) goed in Omgevingsvisies en Omgevingsplannen te verwerken. Ook de integrale samenwerking tussen de verschillende overheidslagen in relatie tot verkeersveiligheid behoeft aandacht. Wat zijn de tips en is er behoefte aan onderlinge uitwisseling op dit thema?

Projecten

Gedragbeïnvloeding algemeen

Webportal mobiliteit en gedrag

De webportal mobiliteit en gedrag bevat kennis in brede zin over gedragbeïnvloeding binnen mobiliteit. Deze wordt in 2021 verder doorontwikkeld binnen de (nieuwe) webinfrastructuur van CROW en zal ook meer centraal komen te staan in de kennisverspreiding en -borging over dit onderwerp.

Verder worden concrete projecten over gedragbeïnvloeding later dit jaar gespecificeerd. Links zijn hier bijvoorbeeld met de thema's fiets en duurzaamheid.

Verkeerseducatie

Toolkit permanente verkeerseducatie

Deze toolkit en de toetsing van producten daarin wordt al sinds 2012 gevoed. In het laatste kwartaal 2020 staat op de agenda om tot een meer duurzame wijze van financiering te komen, dus niet volledig vanuit het KpVV-programma. We lopen aan tegen de grenzen van het huidige budget, de wachtlijst voor toetsing is structureel te lang en dat heeft nadelige effecten voor onder andere de producenten van materiaal als het gaat om toekenning van subsidies. Verder staan de kennisvragen vanuit het onderzoek van het ministerie van IenW centraal (zie hiervoor).

WEVER

Het project Op Weg naar Effectieve VERkeerseducatie gaat in 2021 verder met de focus op dataverzameling bij basisscholen en terugkoppeling daarvan in een dashboard. De dataverzameling loopt vier jaar (tot en met 2023) om daarna uitspraken te kunnen doen over de mate van effectiviteit van verkeerseducatie in het basisonderwijs.

LEARN-2

Het Europese project LEARN over de kwaliteit van verkeerseducatie heeft in 2020 drie producten opgeleverd die gaan over de (verbetering van) de kwaliteit van verkeerseducatie in Europa. CROW-KpVV is lid van het expertteam. Er wordt gewerkt aan een voortzetting onder de titel LEARN-2 om de resultaten verder bekend te maken in Europa. Dit zal tot gevolg hebben dat er Europese webinars en dergelijke worden georganiseerd waaraan CROW-KpVV als een van de experts gaat meewerken.

4.5 Inclusieve samenleving

Het thema Inclusieve samenleving is een combinatie van de twee thema's Toegankelijkheid en Mobiliteit landelijk gebied, die we in 2020 nog apart noemden.

Beleidsopgave(n) Toegankelijkheid

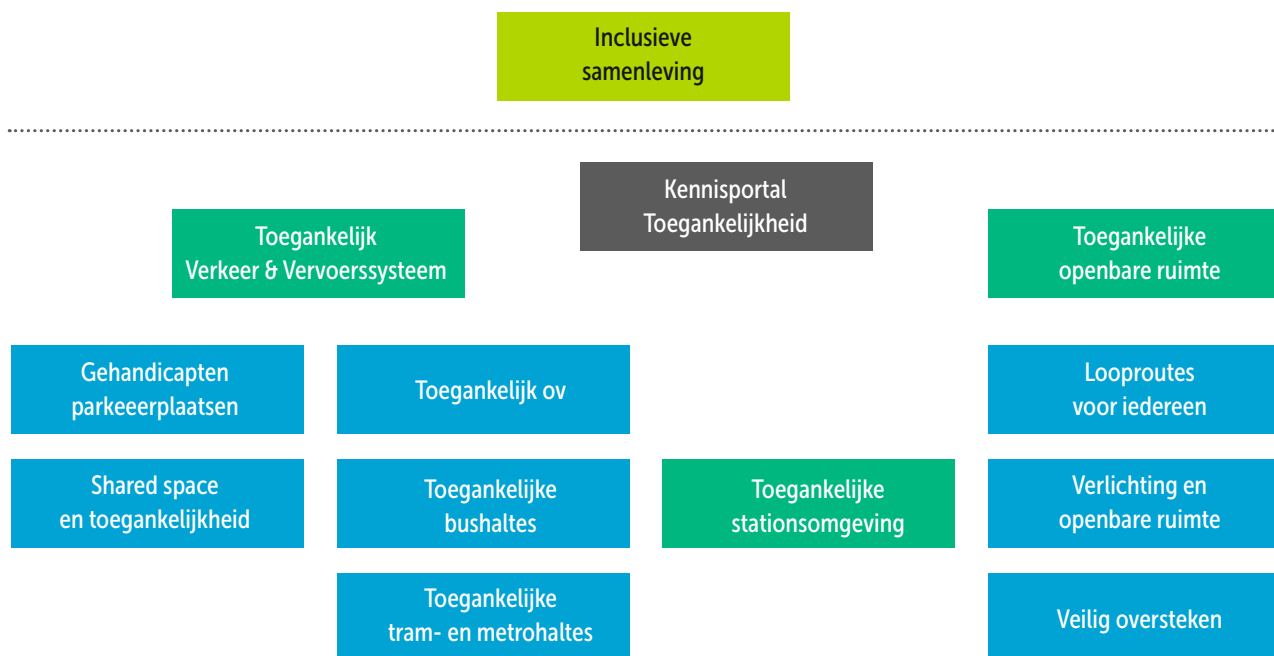
Toegankelijkheid en de mogelijkheid om je te verplaatsen wordt als een belangrijke voorwaarde gezien voor deelname aan de samenleving. Hieraan valt nog veel te verbeteren. Niet alleen aan voertuigen, haltes en stationslocaties, maar ook bijvoorbeeld aan specifieke reizigerswensen zoals goede reizigersinformatie en looproutes in de openbare ruimte. Het gaat erom niet alleen een samenleving te creëren die de ruim twee miljoen personen met een beperking in staat stelt om zelfstandig aan de samenleving deel te nemen maar ook om in te spelen op de toenemende vergrijzing van Nederland. Daarnaast heeft COVID-19 ervoor gezorgd dat bepaalde kwetsbare groepen minder kunnen participeren. Met de vaststelling van het VN-verdrag "Rechten voor mensen met een beperking" in 2016 wil Nederland werk maken om mensen met een beperking dezelfde kansen te bieden als andere burgers, bijvoorbeeld op het gebied van mobiliteit en openbare ruimte. 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.

In welke nota's neergelegd?

Voor toegankelijkheid zijn er diverse nota's en verdragen waar de opgave in terugkomt zoals het internationale VN-verdrag. Hieruit voortvloeiend is de landelijke wet- en regelgeving en zijn er diverse nota's en programma's zoals 'Onbeperkt Meedoen!' van VWS. Dit programma wil zichtbare én onzichtbare drempels wegnemen. Rondom openbaar vervoer bijvoorbeeld zien we dat toegankelijkheid nadrukkelijk terugkomt in de Contourennota toekomstbeeld OV 2040 waarin staat (actie 17): streven naar volledig toegankelijk openbaar vervoer.

Kennisvragen

CROW werkt in de volle breedte aan het onderwerp toegankelijkheid in een deelprogramma, zoals weergegeven in het figuur hieronder. De activiteiten in dit deelprogramma hebben tot doel het vergroten van de toegankelijkheid van het verkeers- en vervoerssysteem en de openbare ruimte middels kennisontwikkeling en kennisdeling voor alle relevante schakels in de keten. Er is een nauwe verbinding met andere KpVV-onderwerpen als Voetganger, Collectief vervoer, MaaS en Knooppunten.



Figuur 4: Bouwstenen deelprogramma Toegankelijkheid.

De kennisvragen spitsten zich toe zowel op de inhoud van toegankelijkheid als op de aanpak.

Aanpak

- Hoe kunnen we op een integrale manier kennis op het gebied van toegankelijkheid laten landen in de werkprocessen van betrokken professionals van de betrokken beleidsvelden?

In aanvulling op de Kennisportal Toegankelijkheid (najaar 2020 in de lucht gegaan), waarin de kennis bijeen is gebracht, gaat het ook om bevordering van de toepassing van deze kennis. Welke afdelingen van bijvoorbeeld een gemeente zijn bij dit thema betrokken en hoe krijgen we in de veelheid aan beleidsdoelstellingen ook voldoende aandacht voor toegankelijkheid?

In nieuwe ontwikkelingen en innovaties is het inmiddels gebruikelijk om toegankelijkheid vanaf het begin een plek te geven. Denk aan zaken als Smart Mobility en MaaS. Dat gaat van het inregelen tot een VRI tot en met informatie over de mate van toegankelijkheid van vormen van micro-mobiliteit.

Maar als een provincie extra aandacht geeft aan de toegankelijkheid van een bepaalde buslijn of een knooppunt zorgt de gemeente dan voor toegankelijkheid van de looproutes van en naar het ov? Als een gemeente de belangrijkste bestemmingen voor mensen met een beperking aanpakt,

zorgt het openbaar vervoer dan voor toegankelijke bussen? Wij denken dat de overgang naar en groei van een kennisportal naar een kennisnetwerk kan helpen bij het doorzetten van een integrale aanpak. In 2020 werken we aan een verkenning naar de inrichting hiervan. Het netwerk moet ervoor zorgen dat de kennis niet alleen doorwerkt bij de verkeers- en vervoermensen maar juist ook in de wereld van de openbare ruimte.

Inhoudelijk

Inhoudelijk zijn er ook nog kennisvragen. Bijvoorbeeld over wat wel en niet toegankelijk is, over het bijhouden van de gegevens (monitoren) en over de informatie aan reizigers over de mate van toegankelijkheid.

Denk daarbij aan de relatie tussen toegankelijkheid en de ontwikkeling van knooppunten/hubs. De vraag is waar een knooppunt en de transfers (de overstaprelatie tussen diverse vormen van vervoer, ook MaaS-diensten/micro-mobiliteit) met betrekking tot toegankelijkheid aan moet voldoen. Of anders gesteld:

- In welke mate kan worden geborgd dat bij ontwikkeling van knooppunten ook aandacht is voor de toegankelijkheid ervan? Het Model Informatie Knooppunten (MIK) kan daarbij helpen. Overigens speelt hier ook duurzame gebiedsontwikkeling een rol.

Verder komt uit de verkenning Shared Space die in 2020

wordt gedaan de volgende vraag:

- Wat betekent COVID-19 – meer ruimte met en tussen elkaar – voor mensen met een beperking? Het lijkt de tegenstellingen tussen verschillende reizigers en vervoersarmoede te vergroten. Hoe pakken we dit op?

Projecten

In 2021 lopen de volgende projecten:

Van Kennisportal naar Kennisnetwerk Toegankelijkheid

In 2020 is de digitale portal beschikbaar gekomen over dit thema. Die geeft op gestructureerde wijze de state- of-the-art-kennis op het gebied van toegankelijkheid voor verschillende doelgroepen. Het leren van elkaars toepassingen wordt vormgegeven in een kennisnetwerk. Ten slotte houden we ons ook bezig met inhoudelijke kennisvragen zoals over de relatie Shared Space en Toegankelijkheid. Het komstbestendig maken van ons mobiliteitssysteem voor een specifieke groep mensen betekent iets voor de beleidsaanbevelingen die ook naar richtlijnen moeten worden vertaald. In najaar 2020 worden hierover aanbevelingen opgeleverd die we in 2020 een vervolg gaan geven, niet alleen in beleidsaanbevelingen maar ook in de richtlijnen via CROW.

Beleidsopgave(n) Mobiliteit landelijk gebied

Het landelijk gebied heeft zijn eigen dynamiek en uitdagingen. Demografische ontwikkelingen maken 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 van de (vergrijzende) bevolking. Mobiliteit speelt een belangrijke rol bij de bereikbaarheid en leefbaarheid van het landelijk gebied en draagt bij aan een inclusieve samenleving.

Eerder onderzoek van CROW-KpVV en Platform31 over mobiliteitsvraagstukken in het landelijk gebied onder gemeenten liet zien dat er behoefte is om de mobiliteitsvraagstukken integraal op te pakken in samenhang met bereikbaarheid en leefbaarheid. De Omgevingswet kan hierbij als kapstok dienen. Verder hebben de gemeenten aangegeven behoefte te hebben aan een agendasetting van mobiliteitsvraagstukken in het landelijk gebied die vervolgens via de juiste kanalen (P10, IPO, VNG/GNMI) bij de juiste personen en bestuurders onder de aandacht moet worden gebracht. Belangrijke vraag is: wie nemen het voortouw hierin?

De beleidsopgaven liggen bij gemeenten, (regionale) samenwerkingsverbanden en provincies. Ondanks dat veel landelijke gemeenten al in regionaal verband werken (met

buurgemeenten, regio of provincie), wordt de betrokkenheid van het Rijk gemist.

Voorbeelden van samenwerkingsverbanden zijn: anders benutten (www.andersbenutten.nl) en de Vervoeraanpak Achterhoek (www.zoov.nl).

In welke nota's zijn deze neergelegd?

Voor het deelthema *Mobiliteit landelijk gebied* is er landelijk beleid op het gebied van aanpak en ondersteuning van de negatieve gevolgen van bevolkingsdaling (BZK) en in de Contourennota OV 2040 wordt het drempelloos van deur tot deur genoemd (met name vraagafhankelijk vervoer). Het interbestuurlijk Programma Vitaal Platteland (IBP VP) geeft kaders, maar daarin is mobiliteit niet opgenomen. In de NOVI is aangekondigd dat er een Nationaal programma landelijk gebied komt.

Kennisvragen

In 2021 gaan we verder met de ingezette samenwerking met CROW, KiM, Platform31 en PBL. We voeren gezamenlijk de opgestelde kennisagenda uit en proberen aan te sluiten op het programma Vitaal Platteland dat overheden en kennisinstellingen verbindt.

Naast kennisontwikkeling is er grote behoefte aan kennisuitwisseling, bijvoorbeeld door het organiseren van (regionale) bijeenkomsten door CROW. Overheden willen graag leren van elkaar door het presenteren en delen van goede praktijkvoorbeelden zoals een andere rol van de overheid bij de aanpak van mobiliteitsvraagstukken maar ook een overzicht van mogelijke oplossingen en de integrale aanpak hierbij (inclusief ontschotting financiële stromen).

De hoofdvraag van waaruit we werken is:

- Op welke wijze gaan we de integrale aanpak van leefbaarheid en bereikbaarheid van het landelijk gebied vormgeven?

Deelvragen hierbij zijn onder andere:

- Hoe zorgen we ervoor dat mobiliteit en verkeers- en vervoervraagstukken worden opgenomen in het nationaal programma vitaal platteland?
- Hoe hou je vitaal platteland overeind, mede gelet op allerlei ontwikkelingen? Zie bijvoorbeeld de inzet van flexvervoer op het platteland (zie ook bijdrage collectief vervoer)
- Hoe kunnen mobiliteitshubs in het landelijk gebied de synergie tussen het fysieke en sociale domein versterken? Zie ook het programma Knooppunten.

Projecten

We borduren nog voort op de eerder gehouden enquête onder onze doelgroep maar we willen in 2021 ook een beleidsmatige legitimatie krijgen om ons te bewegen in dit onderwerpsveld. Bij het IPO is nu een aanspreekpunt benoemd. In de NOVI is aangekondigd dat er een nationaal programma landelijk gebied komt. Hier was tot nu toe landbouw en landschap opgenomen maar mobiliteit nog niet.

Projecten in het werkprogramma rondom dit thema zijn:

- Mobiliteitshubs landelijk gebied. Een project dat in 2020 is gestart met een inspiratiedocument en in 2021 wordt afgerond in de vorm van een aanvullende handleiding.
- Het komen tot een kennisalliantie van overheden en kennisinstellingen rond dit thema met uitvoering van een gezamenlijke kennisagenda.
- Lokale initiatieven, geleerde lessen en voorbeelden bundelen en verspreiden.

4.6 Integrale kijk op bereikbaarheid

Beleidsopgave(n)

De maatschappelijke vraagstukken vragen steeds meer om een integrale afweging. Dat geldt ook voor de opgaven rondom mobiliteit en ruimte. Alle overheden voelen deze urgentie. Het Rijk heeft het infrafonds omgevormd naar mobiliteitsfonds. De behoefte aan een integrale afweging speelt op middellange termijn bij de totstandkoming van de opvolger van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA), maar ook bij de Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP's) als uitwerking van het Klimaatakkoord. Ook de diverse strategische (mobiliteits)visies en hun uitvoeringsagenda's vragen om een integrale evaluatie. 'Een nieuwe kijk op bereikbaarheid' (kortweg: ENKOB) brengt een nieuwe methodiek in die afweging. Het is niet zozeer een nieuw model, maar een andere benadering waarbij onder andere meer gekeken wordt naar de economische potentie van gebieden dan naar de capaciteit van de infrastructuur.

Op dit moment zijn de meeste overheden (zowel Rijk als regio) gebonden aan een bepaald modelinstrumentarium (bv LMS/NRM). Dit zijn doorwrochte instrumenten, maar ze kennen hun beperkingen. Met dat modelinstrumentarium als onderlegger, kan ENKOB als aanvullende methodiek zorgen voor een 'integrale kijk op bereikbaarheid'. ENKOB is al met succes toegepast in Groningen en Tilburg. Diverse

overheden hebben zich al gemeld om ook aan de slag te gaan met het gedachtegoed, maar willen dat wel doen vanuit een georganiseerde en gecoördineerde omgeving. Toepassing en ontwikkeling moet daarbij gelijk kunnen opgaan.

ENKOB is een poging om handen en voeten te geven aan het gedachtegoed rondom multimodale netwerken. Hierbij vindt de keuze voor vervoerwijze en route simultaan plaats bij de reiziger. In de jaren 80 en 90 van de vorige eeuw is hier al veel literatuur over verschenen. In Nederland is het proefschrift van Piet Bovy (Bovy, 1990)¹ daarin baanbrekend geweest. Pas recent hebben we de beschikking over de rekenkracht om het gedachtegoed toe te passen.

De kracht van het gedachtegoed is in de eerste plaats:

- Het goed kunnen modelleren van ketens

Het gedachtegoed biedt verder nog wat voordelen die in principe ook met bestaande modellen kunnen worden uitgevoerd, maar met ENKOB makkelijker, systematischer en flexibeler, zoals:

- onderscheiden van doelgroepen
- simuleren van preferenties van reizigers (bijvoorbeeld comfort)
- bereikbaarheid als specifieke eigenschap (potentie) van een gebied en niet als capaciteit van een specifieke verbinding

Met dit gedachtegoed krijgt bereikbaarheid een meer verfijnde invulling. We gebruiken hier met opzet de term 'gedachtegoed' om niet de indruk te willen wekken dat het hier gaat om een volledig nieuw instrumentarium. Uiteraard moet er wel software worden geprogrammeerd om het gedachtegoed toepasbaar te maken, maar die software zit niet per se vast aan één specifiek instrument. Wel is het zo dat wij de Mobiliteitsscan als moedermodel gebruiken waar nieuwe modelontwikkelingen aan worden toegevoegd om ze voor alle overheden beschikbaar te maken. Daartoe brengen we de Mobiliteitsscan onder in een open ontwikkelomgeving, zodat iedereen de scanner kan toepassen en ontwikkelen.

In welke nota's neergelegd?

De behoefte aan een meer integrale afweging is neergelegd in diverse beleidsnota's, soms heel expliciet, soms impliciet. Zonder uitputtend te zijn, noemen we de belangrijkste van dit moment:

- [Klimaatakkoord 2019](#)
- [Nationale Omgevingsvisie \(NOVI\)](#)

1 Bovy, P.H.L. (1990) Toedeling van Verkeer in Congestievrije Netwerken, proefschrift TU Delft.

Organisatie: gremia en rollen

Wij denken aan de volgende gremia:

- Initiatiefgroep/Kernteam
 - ✓ Initiëren, aanjagen, organiseren, opdrachtgever
- Community van opdrachtgevende overheden/Opdrachtgeversoverleg
 - ✓ Afstemmen, agendabeheer, proces richting mobiliteitsfonds
 - ✓ Kennisdelen
- Toetsingscommissie/Regiegroep
 - ✓ Toetst nieuwe modelontwikkeling
 - ✓ Besluit of ontwikkeling wordt toegevoegd aan vigerende versie
 - ✓ Bewaakt en prioriteert strategische ontwikkelagende
- Stille wetenschappelijke raad van adviserende ambassadeurs
 - ✓ Gedachtegoed (helpen) ontwikkelen
 - ✓ Gedachtegoed uitdragen
 - ✓ Gevraagd en ongevraagd adviseren van andere gremia (via Initiatiefgroep/Kernteam)
- Leeromgeving voor adviseurs en ontwikkelaars
 - ✓ Leren toepassen
 - ✓ Leren ontwikkelen

Figuur 5: organisatie van het ENKOB-ecosysteem

- Schets Mobiliteit naar 2040: veilig, robuust, duurzaam
- Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse 2017
- Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport
- Beleidskader Mobiliteit VRA 2018
- Strategische Agenda MRDH 2018-2022
- Kansrijk Mobiliteitsbeleid PBL 2020
- Diverse Regionale Mobiliteitsprogramma's

Kennisvragen

De kennisvragen groeperen zich rond drie onderwerpen, te weten:

- toepassing – hoe pas je ENKOB toe in het maken van een meer integrale afweging?
- ontwikkeling – hoe kan je modelontwikkeling voortstuw in een open omgeving zodat een geaccepteerde nieuwe ontwikkeling ten bate komt van alle overheden?
- expertise – hoe zorg je ervoor dat de juiste expertise aanwezig is?

Integrale afweging

Hoe kunnen mobiliteitsplannen meer integraal worden afgewogen dan alleen op basis van capaciteitsbehoefte? Integraal betekent hier niet alleen een bredere afweging op maatschappelijke doelstellingen zoals bereikbaarheid, duurzaamheid, economie, veiligheid, leefbaarheid, sociale inclusie. Het gaat ook om een subtielere uitwerking door verschillende doelgroepen in beeld te brengen en niet het gedrag van iedereen als hetzelfde te behandelen en benaderen.

Open-modelontwikkeling

Van een geheel andere orde dan de inhoudelijke kennisvraag zoals hierboven verwoord, is de volgende: "De gezamenlijke opdrachtgevers (overheden) onderschrijven de behoefte om nieuwe modelontwikkelingen mogelijk te

maken en na toetsing op een aantal criteria, beschikbaar te stellen aan andere overheden."

Toelichting: in zo'n ecosysteem opereren opdrachtgevers, modelontwikkelaars, adviseurs, wetenschappers en kenniswerkers naast en met elkaar. Toepassing en ontwikkeling lopen parallel. Soms zal een nieuwe ontwikkeling de vraag naar toepassingen opwekken, soms zal de toepassing om een bepaalde modelontwikkeling vragen. Het idee is echter dat in principe iedereen in een open omgeving het model-instrumentarium, met de Mobiliteitsscan als moedermodel, verder kan ontwikkelen. De ontwikkelde software of module wordt onderdeel van het moedermodel als het aan nader te beschrijven criteria voldoet.

Beschikbaarheid toepassingsexpertise

De regionale overheden vragen ook om expertise om het gedachtegoed ENKOB te kunnen toepassen. Daarbij kijken ze naar CROW-KpVV om die expertise te organiseren en beschikbaar te stellen. Het gaat er niet om op de stoel van de markt te gaan zitten, er zit immers veel expertise bij adviesbureaus. Het gaat er wel om deze expertise te mobiliseren volgens bijvoorbeeld het model Wikken en Wegen, waarbij een netwerk van (gecertificeerde) adviseurs vanuit CROW-KpVV opereren.

Projecten

Organisatie

- De organisatie optuigen en ondersteunen voor toepassing (o.a. leeromgeving á la project Wikken en Wegen) en verdere ontwikkeling ENKOB. Hier horen verschillende gremia bij, zoals weergegeven in Figuur 5: organisatie van het ENKOB-ecosysteem. De organisatie wordt samen met het ministerie van IenW getrokken.

Modelontwikkeling

Tezamen met provincies, vervoerregio's, (grote) gemeenten en Rijkswaterstaat wordt onder aanvoering van het ministerie van IenW en CROW-KpVV een strategische ontwikkelagenda opgezet. Hierop staan de modelontwikkelingen die een collectieve prioriteit hebben. CROW-KpVV en het ministerie van IenW reserveren een budget om hier invulling aan te kunnen geven in 2021. Toepassing (en eigen modelontwikkelingen) worden door de opdrachtgevende overheden betaald.

4.7 COVID-19

Beleidsopgave(n)

Dit jaar is een bijzonder jaar geweest waarin een nieuw thema werd toegevoegd aan het werkprogramma: COVID-19. Kort na maart werd al snel duidelijk dat de gevolgen dit jaar groot zouden worden voor het mobiliteitssysteem en de (tijdelijke) inrichting van de openbare ruimte.

Wat betreft de gevolgen voor de afzonderlijke modaliteiten: het trein- en busverkeer kwam nagenoeg stil te liggen en de roep om de voetganger en fietser meer te faciliteren door middel van extra maatregelen was groot. Het autoverkeer liep in eerste instantie hard terug. Later kwam dat weer zo goed als terug op het oude niveau maar dan wel vanuit andere reismotieven dan woon-werkverkeer en hoogstwaarschijnlijk ook deels met mensen die voorheen in de trein of de bus zaten. Vanuit verkeersveiligheid was er nog een gemengd beeld. In eerste instantie minder ongevallen, later bleek dat er toch behoorlijk meer ongevallen met (oudere) fietsers waren. Mensen met een beperking konden letterlijk niet meer goed uit de voeten door de 1,5-meter-richtlijn. De luchtkwaliteit verbeterde wel sterk.

Meer dan ooit is nu de noodzaak om de beleidsopgaven met integrale blik te bekijken en om bijvoorbeeld de inclusiviteit van de samenleving en kwaliteit van de openbare ruimte centraal te stellen met daarbij primair oog voor actieve mobiliteit.

De noodzaak om vanuit een integrale blik te kijken is extra pregnant omdat dit jaar op rijksniveau de nieuwe NMCA (Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse) wordt gemaakt. Traditiegetrouw richt deze analyse zich op de capaciteit van het hoofdwegennet (voor 4 jaar, een kabinetsperiode). Inmiddels wordt gewerkt aan een meer integrale afweging tussen bereikbaarheid, duurzaamheid, leefbaarheid, ruimtebeslag, veiligheid (zie ook het idee achter de omvorming van infrafonds naar mobiliteitsfonds). CROW sloeg dit jaar de handen ineen met onder andere vereniging Stadswerk en VNG in het samenwerkingsproject www.maaksamenruimte.nl. Vanuit CROW-KpVV participe-

ren we hierin, organiseerden we webinars, maakten we notities met handreikingen om de 1,5-metersamenleving invulling te geven en we pasten onze huidige projecten aan op de nieuwe werkelijkheid. Denk aan een project als de OV-kantenbarometer waar de dataverzameling werd stilgelegd en we op zoek moesten naar een alternatief.

In welke nota's neergelegd?

Qua beleidsnota's is er niet één die is vastgesteld op COVID-19. Daar is het onderwerp nog te vers voor. Wel zijn er tussentijds documenten verschenen vanuit de Rijks-overheid die behulpzaam waren in het vormen van beleid op dit vlak. De 'Denktank Coronacrisis' heeft het Kabinet bijvoorbeeld geadviseerd hoe om te gaan met de capaciteit in het openbaar vervoer. Verder zijn er verschillende protocollen gemaakt onder de titel 'stedelijke mobiliteit in 1,5 meter-samenleving' in aansluiting op de algemene gedragsregels die het kabinet heeft gemaakt voor het basis en voortgezet onderwijs (bij het gedeeltelijk en volledig openstellen). Hier hebben wij als CROW-KpVV input voor gegeven.

Kennisvragen

Als het gaat om Mobiliteit zijn er kennisvragen vanuit verschillende invalshoeken en met verschillende tijdshorizon:

Maatregelen

De eerste ervaringen zijn opgedaan met maatregelen om de fietser en voetganger meer ruimte te bieden in hun verplaatsingen. Of er wel of niet een 'tweede golf' komt, bij een volgende uitbraak willen we nog alerter reageren en de goede maatregelen treffen. Welke zijn dat? Hoe weeg je ze af ten opzichte van elkaar?

Gedragseffecten

De COVID-19-crisis is een mooie proeftuin als het gaat om gedragsbeïnvloeding. Veel mensen zijn gedwongen hun routines aan te passen, bijvoorbeeld als het gaat om het woon-werkverkeer. Thuis werken is meer de norm geworden voor bepaalde sectoren. Dat leidt enerzijds tot rustige wegen en legere treinen en bussen. Anderzijds leidt het tot een enorme adaptatie van tot nu toe nog moeizaam overgenomen teleconferencing-tools. Wat betekent deze ontwikkeling voor de kortere en middellange termijn? Zijn mensen van plan dit gedrag na verdere versoepeling van maatregelen voort te zetten en onder welke voorwaarden?

Scenario's

Voor de lange termijn geldt de vraag: Wat zijn de scenario's vanuit mobiliteit gezien na de COVID-19-periode? Hoe kunnen we gezamenlijk met andere partijen, zoals PBL, komen tot scenario's die ook als basis kunnen dienen voor

andere trajecten als de herziening van de NMCA? Welke gevolgen heeft een en ander voor de reguliere verkeersmodellen? Zie het project bij thema Auto.

Projecten

Dit jaar heeft vooral in het teken gestaan van heel snel veel ervaringen opdoen die zich in de tweede helft van 2020 hebben vertaald naar best practices en beslisinstrumenten. Het is belangrijk om ook in dit thema goed aan te haken op wat elders gebeurt en daar op aan te sluiten als blijkt dat we vanuit CROW-KpVV een toegevoegde waarde kunnen bieden. Onze kracht zit in het handvatten bieden voor beleid en de schakel zijn naar praktische toepassingen en aanbevelingen.

Maatregelen

Vanuit het KpVV-programma gaat het om maatregelen voor de fietser en voetganger en daarnaast de inbreng in het bredere samenwerkingsverband maaksamenruimte.nl. Daar gaat het ook over de andere modaliteiten en de koppeling met andere beleidsterreinen zoals openbare ruimte.

Effect COVID op verplaatsingsgedrag

Het ministerie van IenW voert najaar 2020 een groot onderzoek uit waarbij het bestaand instrumentarium (Nederlands Verplaatsingspanel en Landelijk Reizigersonderzoek) benut om inzicht te krijgen in de effecten van COVID-19 op de huidige en toekomstige mobiliteit. Het doel van dit onderzoek is tweeledig. Enerzijds wordt onderzocht wat de reactie is van verschillende groepen werkenden op de maatregelen van de overheid, de reacties van werkgevers en de eigen omgeving. Daarnaast is het doel van dit onderzoek om de gedragsintentie te achterhalen; in hoeverre hebben werkenden voornemens om, nadat de overheidsmaatregelen worden stopgezet, hun nieuwe gedrag (deels) te behouden en onder welke voorwaarden? Met de beantwoording van deze onderzoeksvragen worden uitgebreide inzichten verkregen in de mobiliteitsaspecten van de huidige crisis. Ook wordt een prognose opgesteld aangaande de structurele effecten, inclusief een advies met betrekking tot de beleidsimplicaties. CROW-KpVV heeft zich bij dit onderzoek aangesloten om er ook voor te zorgen dat regio's de mogelijkheid krijgen van een verdieping in de eigen regio. Het project levert ook input voor andere projecten van CROW-KpVV zoals de OV-klantenbarometer. Een kennisbijeenkomst voor bredere kennisuitwisseling hierover is ook onderdeel van dit project evenals een kennisborging van dit en andere lopende onderzoeken in de vorm van een factsheet of via de KpVV-website.

Scenariostudie naar systeemeffecten COVID-19

Voor de korte termijn zijn er diverse protocollen opgesteld en op middellange termijn wordt het nodige onderzoek gedaan naar gedragsverandering. Voor de lange termijn gaat de coronacrisis mogelijk een structureel effect sorteren op de mobiliteit en openbare ruimte. Wellicht gaan sommige vanzelfsprekendheden voorgoed verdwijnen (bijvoorbeeld de hyperspits in het openbaar vervoer). Anderzijds krijgen andere ontwikkelingen meer ruimte of noodzaak (bijvoorbeeld fysieke ruimte voor langzaam verkeer, Smart Mobility, betalen voor gebruik). Er is grote behoefte aan instrumentarium om integrale afwegingen te kunnen maken. De huidige modellen zijn hier niet zonder meer op ingericht. Het project levert twee producten op:

- 1 Een publicatie waarin de verschillende (gedrags-)scenario's staan beschreven (inclusief kwantificering).
- 2 Een rapportage van de doorrekening van de scenario's op de effecten voor mobiliteit en ruimte (vorm en inhoud hangt nog even af van de wens om een gezamenlijke analyse te doen).

4.8 Voetganger

Beleidsopgave(n)

Het besef dat investeren in lopen bijdraagt aan het realiseren van veel beleidsdoelen is inmiddels wel duidelijk geworden. Corona heeft hier ook een stimulans in gegeven. Lopen kan bijdragen aan een flink aantal maatschappelijke opgaven zoals verbetering van de leefbaarheid in steden, sociale cohesie, verbetering van de gezondheid en zelfredzaamheid van burgers. Toegankelijkheid en verkeersveiligheid zijn bij dit alles een belangrijke randvoorwaarde. De koppeling met de integrale thema's in dit jaarplan is dan ook als volgt te leggen:

- **Duurzame mobiliteit:** Lopen is de meest schone, stille, veilige (voor anderen) en ruimtebesparende modaliteit. Zeker als verplaatsingen per auto worden vervangen door verplaatsingen te voet (ook als deel van een keten). Dit levert een bijdrage aan duurzaamheids- en klimaatdoelen. Kennisvraag daarbij: hoe maak je dit ook voor beleidsmakers duidelijk?
- **Knooppunten en gebiedsontwikkeling:** Kwalitatief goede looproutes naar en van knooppunten zijn van groot belang. Bij gebiedsontwikkeling geldt dat hoe meer verplaatsingen te voet worden gedaan, hoe minder ruimte nodig is voor rijdende en geparkeerde auto's. Investeren in lopen is een voorwaarde voor effectieve verdichting. Nabijheid van voorzieningen moet bij gebiedsontwikkeling daarom uitgangspunt zijn. Dit betekent vooral mengen en voorzieningen en bestemmingen toevoegen. Van belang is ook dat mensen op straat een gebied

levendig, sociaal veilig en aantrekkelijk maken waardoor dit ook meer waarde zal genereren. Aandachtspunt: bij knooppunten denken eigenlijk alleen ov-mensen mee, de inbreng van loopprofessionals heeft toegevoegde waarde. Bij gebiedsontwikkeling is de opgave om ook marktpartijen als projectontwikkelaars meer besef bij te brengen van het gedeelde belang van investeren in een loopvriendelijke omgeving.

- **Smart mobility:** Nieuwe technieken en beschikbare data bieden kansen om loopstromen beter te managen, verkeerslichtenregelingen voetgangersvriendelijker te maken en looproutes beter te plannen. Kennisvraag is: wat kunnen hightech en beschikbare data voetgangers bieden? Bedreigingen zijn er ook: nieuwe elektrische verplaatsingsmiddelen als e-steps en segways kunnen zorgen voor minder ruimte, veiligheid en aantrekkelijkheid van voor voetgangers bestemde ruimte. Kennisvraag daarbij: hoe kunnen de bedreigingen het beste het hoofd worden geboden?
- **Verkeersveiligheid:** Voetgangers veroorzaken zelf maar weinig ongevallen en zelden ernstig. Ze zijn echter wel vaak slachtoffer van ongevallen met gemotoriseerd verkeer. Een doorlopende kennisvraag blijft: hoe kunnen voetgangers zo goed mogelijk worden beschermd zonder de aantrekkelijkheid van lopen geweld aan te doen? Ook eenzijdige valongevallen komen veel voor en veroorzaken veel (maatschappelijke) schade. De kennisvragen daarbij: wat zijn de maatschappelijke kosten van enkelvoudige ongevallen en hoe kunnen de ongevallen zoveel mogelijk worden voorkomen?
- **Inclusieve samenleving:** Voor veel mensen is lopen de enige beschikbare modaliteit, deels in combinatie met collectief vervoer. Hoe meer mensen met fysieke beperkingen en met hulpmiddelen als stokken, rolstoelen of kinderwagens gebruik kunnen maken van de openbare ruimte hoe inclusiever de samenleving is. Centrale kennisvraag: aan welke eisen moet de openbare ruimte tenminste voldoen zodat zoveel mogelijk mensen zich er zelfstandig in kunnen verplaatsen?
- **Nieuwe kijk op bereikbaarheid:** Als je bereikbaarheid wilt verbeteren kun je niet uitgaan van één gemiddelde bereikbaarheidsmaat voor alle mensen, maar denk je vanuit bereikbaarheid voor afzonderlijke doelgroepen. Verschil met de gangbare denkwijze is ook dat reizigers niet alleen kiezen uit een beperkt aantal modaliteiten maar uit multimodale ketenverplaatsingen. Kennisvraag: op welke wijze maken verplaatsingen te voet integraal onderdeel uit van deze nieuwe kijk op bereikbaarheid?

Gezien de bijdrage die investeren in lopen kan leveren aan beleidsdoelen in meerdere sectoren is de opgave voor

decentrale overheden dat voetgangersbeleid een integraal intersectoraal karakter krijgt.

De actuele beleidsopgave is nu ook hoe om te gaan met mobiliteit en het gebruik van de openbare ruimte in de 1,5-meter samenleving in verband met de coronacrisis? Dit vergt dat per omgaande keuzes moeten worden gemaakt over ruimtegebruik. Hoe zorg ik voor voldoende ruimte voor voetgangers en fietsers maar ook voor terrassen en opstelruimte bij winkels? Het lijkt er sterk op dat de crisis ook effect gaat hebben op de langere termijn. Het geeft een impuls aan het besef dat de openbare ruimte nu te veel wordt gedomineerd door rijdende en stilstaande auto's en dat er weer meer ruimte moet komen voor actieve mobiliteit (lopen en fietsen) en voor verblijfsactiviteiten.

In welke nota's neergelegd?

De rol van de voetganger en het belang van lopen komt tot uiting in de Nationale Omgevingsvisie die na de zomer naar de Tweede Kamer is gestuurd, het Preventieakkoord en het Sportakkoord van VWS en het VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap. Het college van Rijksadviseurs heeft dit jaar de publicatie 'Naar een gezonde stad te voet' uitgebracht en op 8 oktober is de Strategische agenda Ruimte voor lopen gepubliceerd door de betrokken partners van het Platform Ruimte voor lopen met de onderzoeksagenda voor 2021. Deze strategische agenda kent drie hoofddambities:

- 1 Lopen is een vanzelfsprekend en integraal onderdeel van beleid, ontwerp en beheer.
- 2 De omgeving biedt gelegenheid en nodigt uit om veilig te lopen.
- 3 Lopen heeft een positief imago en wordt gestimuleerd.

Verder wordt ook vanuit deze agenda Ruimte voor Lopen gewerkt aan een Citydeal lopen door het Rijk en een groep gemeenten.

Kennisvragen

De kennisvragen die in 2020 zijn geformuleerd spelen ook in 2021 nog een rol. Op basis van onder meer de input uit het veld en partners van het Platform Ruimte voor Lopen zijn de kennisvragen aangevuld.

- Wat is de waarde van investeren in voetgangers? Nieuwe deelvragen daarbij: hoe is de verdeling van kosten en baten van investeren in lopen over de diverse partijen en hoe kunnen die kosten beter worden verdeeld? En: kan investeren in lopen de financiële crisis tegengaan?
- Hoe is het gesteld met de beloopbaarheid (walkability) in gemeenten? Nieuwe deelvragen daarbij: welk cijfer krijgt elke gemeente als het gaat om beloopbaarheid? Hoe bepaal je dat cijfer op eenduidige wijze?

- Hoe wordt lopen integraal onderdeel van beleid, ontwerp en beheer? Daarbij: welke rol kan de Omgevingswet spelen?
- Hoe krijg je aandacht voor en meer kennis over voetgangersongevallen?
- Hoe zet je voetgangers voorop bij ruimtelijke ontwerpen? Nieuwe deelvragen daarbij: waar halen we de ruimte vandaan? En: in welke gebieden willen we de voetganger vooral op één zetten?
- Aan welke kwaliteitseisen moeten looproutes voldoen? Nieuwe deelvraag: hoe haal je de informatie over de beleefde kwaliteit op bij de mensen?
- Hoe wordt lopen deel van de verplaatsingsketen? Nieuwe deelvraag: hoe stimuleer je lopen nabij grote knooppunten?

Ook is een aantal nieuwe kennisvragen naar voren gekomen:

- Hoe brengen we bij het grote publiek de meerwaarde van lopen onder de aandacht? En: wat maakt dat mensen wel/niet gaan lopen?
- Hoe begin je als gemeente met loopvriendelijk beleid en ontwerp?
- Hoe zorgen we dat uitgezet beleid goed wordt vertaald in de uitwerking en in de ontwerpen?
- Wat zijn de effecten van de coronacrisis? (bijvoorbeeld meer thuiswerken, minder met het ov, meer lopen, meer fietsen, mensen willen minder dicht op een kluitje zitten en dus minder verdichting?)
- Hoe kan investeren in lopen bijdragen aan een acceptabele verdichting?
- Hoe kan lopen een rol spelen in de bereikbaarheid van het buitengebied?
- Hoe moet je de openbare ruimte inrichten om te zorgen dat kinderen te voet naar school gaan?

Projecten

Kennisprogramma voetgangers

In 2020 is ingezet op voortzetting van financiering van de menskracht in het bureau van Platform Ruimte voor lopen (gericht op kennis vergroten, verspreiden en onderling delen), gekoppeld aan cofinanciering van CROW-projecten of projecten waar CROW bij betrokken is. Deze projecten maken onderdeel uit van het activiteitenprogramma van het platform.

Deelprojecten binnen dit kennisprogramma² in 2021 zijn:

- Beleidswijzer en Ontwerpwijzer voetgangers – nieuwe basisdocumenten met aanbevelingen voor decentrale overheden en hun adviseurs
- Ruimteclaim lopen – vervolg inventarisatie van loopvriendelijke voorbeelden van ruimtelijke inrichtingen
- Medegebruik loopruimte – hoe reguleer je het gebruik van ruimte voor vuilnisbakken, uitstallingen, terrassen, et cetera zodat het niet leidt tot onvoldoende ruimte voor voetgangers?
- Beloopbaarheid (walkability) – welke indicatoren bepalen een goede walkability en hoe meet je die indicatoren?
- Looproutes naar ov-haltes – vervolg verkenning mogelijkheden van gezamenlijk investeren door wegbeheerders en ov-sector
- Lopen in de MaaS-keten – verkennen rol van de schakel lopen in MaaS-keten
- Lopen en fietsen in de Omgevingswet – ook onderdeel van programma Fiets

Daarnaast is er aantal KpVV-projecten die raken aan het thema voetgangers:

- Lopen en fietsen in de Omgevingswet
- Deelprogramma Inclusieve samenleving

4.9 Fiets

Beleidsopgave(n)

Op 20 juni 2019 is de Tweede Etappe van de Tour de Force ondertekend door de Nederlandse overheden en alle andere organisaties die in het samenwerkingsverband zitten. Deze Tweede Etappe houdt in dat de organisatie Tour de Force de positieve aandacht voor de fiets gaat gebruiken om een schaa sprong Fiets te realiseren; om letterlijk en figuurlijk meer ruimte te maken voor de fiets als een vanzelfsprekende, aantrekkelijk en veilige manier van verplaatsen, sporten en recreëren. Fietsgebruik is geen doel op zich maar een middel dat breed inzetbaar is voor verschillende doelen. De Tour de Force ziet vijf maatschappelijke ontwikkelingen waar de fiets het verschil kan maken:

- 1 Fietsen houdt de stad bereikbaar
- 2 Fietsen voor een vitaal landelijk gebied
- 3 Fietsen voor een beter klimaat
- 4 Fietsen voor een betere gezondheid van mensen
- 5 Fietsen biedt mensen kansen

² Dit betreft een voorlopig overzicht van deelprojecten. Een definitief overzicht zal in Q4 gereed komen op basis van het dan verschenen Activiteitenprogramma Ruimte voor Lopen.

De Tour de Force heeft bij de uitwerking van de tweede etappe een vijftal hoofdthema's gekozen die de partners het meest helpen om gezamenlijk een sterke groei van het aantal fietskilometers te bewerkstelligen.

- Fiets in de stad
- Fiets in de keten
- Hoogwaardig fietsnetwerk
- Stimuleren fietsgebruik
- Draagvlak voor en kennis over de fiets.

Verkeersveiligheid is bij dit alles een belangrijke randvoorwaarde.

Vanuit het thema Fiets zijn er met veel thema's uit dit jaar-programma relaties:

- Voetganger: hier zijn veel overeenkomsten in de maatschappelijke meerwaarde, problematiek en aanpak. Fietzers en voetgangers zijn samen vormen van actieve mobiliteit.
- Collectief vervoer: Fiets en trein vormen een krachtige combinatie. Het zijn wel concurrenten als het gaat om de verdeling van budgetten en ruimte.
- Auto: de auto is een belangrijke botspartner voor de fietser en concurrent in de ruimte. De combinatie auto en fiets (park+bike) is nog onderbenut.
- Duurzame Mobiliteit: de fiets is op bijna alle fronten duurzaam.
- Knooppunten en gebiedsontwikkeling: de fiets is essentieel voor stedelijke verdichting. Voor ontwikkeling van knooppunten en hubs is het fietsparkeren en het aanbieden van deelfietsen een voorwaarde.
- Smart Mobility: denk hierbij aan het MaaS-waardig maken van fietsparkeren en deelfietsen en ontwikkelingen als Talking Bikes (iVRI's), het ontsluiten van fietsdata voor bedrijfsvoering, de aanpak van fietsendiefstal en monitoring, planning en evaluatie.
- Verkeersveiligheid: onder (met name oudere) fietsers vallen de meeste slachtoffers.
- Inclusieve samenleving: de fiets is een laagdrempelige vorm van mobiliteit.
- Nieuwe kijk op bereikbaarheid: de fiets draagt bij aan een verbeterde bereikbaarheid.

In welke nota's neergelegd?

Naast de Tweede etappe en het Uitvoeringsprogramma vanuit Tour de Force geeft ook het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 een kader waarbij meerdere thema's (onder andere kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers) de veiligheid van fietsers betreft.

Andere documenten die een kader geven voor kennisvragen en activiteiten voor het KpVV-programma zijn bijvoorbeeld het Innovatieprogramma Fietsparkeren, dat is

opgesteld in het kader van het Bestuursakkoord fiets-parkeren bij stations. Hierin zijn negen actielijnen geformuleerd die de komende jaren richting moeten geven aan de activiteiten. Vanuit het KpVV-budget levert CROW-Fietsbe-raad een belangrijke bijdrage aan het ordenen, verzamelen en verspreiden van de kennis die met dit programma wordt gegenereerd.

Daarnaast is de Intentieverklaring Fietsdata ondertekend door onder andere CROW in 2018 in het kader van de Tour de Force. Fietsdata zijn relatief schaars en worden nog nauwelijks benut om fietsers te faciliteren en om beleid te monitoren. Het doel van de intentieverklaring is dat zowel consumenten als beleidsmakers meer kunnen profiteren van de mogelijkheden die data bieden. Hierbij is een duidelijke koppeling met de krachtenbundeling Smart Mobility.

Kennisvragen

Als partners in de Tour de Force ontwikkelden CROW en Platform31 in samenwerking met andere kennisinstellingen een dynamische kennisagenda rond de vijf hoofdthema's en voeren zij deze gezamenlijk uit. Naast kennisontwikkeling gaat het om de uitwisseling en verspreiding van kennis rond een webbased community. Het thema Fiets in het KpVV-programma 2021 staat dus, net als afgelopen jaar, geheel in het teken van deze kennisagenda.

Voor het KpVV-programma gaat het om de volgende onderwerpen met bijbehorende kennisvragen die ook ieder hun relatie hebben met een of meerdere thema's van Tour de Force. We kijken hier steeds naar de wisselwerking tussen infrastructuur en (gewenst) gedrag. Het onderwerp verkeerseducatie staat bij het thema verkeersveiligheid. Wij initiëren vanuit CROW-KpVV geen projecten op het gebied van stimulering fietsgebruik maar vanuit het werkbudget Tour de Force kunnen dergelijke projecten wel (mede)gefinancierd worden.

Fiets in de stad

Onder dit thema vallen vragen die te maken hebben met het fietspad van de toekomst, de komst van micromobiliteit: de Light Electronic Vehicles (LEV's) en de plek op het fietspad daarvan. En hoe om te gaan met consequenties van bepaalde nieuwe visies, zoals verkeer in de stad waarbij nog steeds voertuigen met verschillende snelheidsmilieus elkaar tegenkomen op kruispunten.

Verder kunnen de komst van de Omgevingswet en instrumenten als de Omgevingsvisie en -plan aanleiding zijn om de fiets (evenals de voetganger) een steviger plek te geven in het beleid. Een vraag waar we sinds 2019 mee bezig zijn vanuit en samen met Tour de Force.

Ten slotte wil onze doelgroep als thema meer inzicht in het gedrag van de fietser. Wat is er aan kennis hierover beschikbaar? Is dat schaalbaar naar een algemeen beeld? Een specifieke vraag betreft gedrag bij verkeerslichten: welke groepen zijn bereid hun route aan te passen?

Fiets in de keten

Vanuit de Tour de force liggen hier doelstellingen als potentie van de fiets in de keten beter verkennen (onder andere binnen mobiliteitshubs), experimenteren met het beter benutten van stallingsruimte en bij fietsparkeren ligt het accent op rolverdeling en financiering.

De vragen spitsen zich toe op drie hoofclusters van thema's:

- 1 *Innovatief parkeren* – hoe faciliteer je verschillende types fietsen (ook aangepaste fietsen vanwege mobiliteitsbeperking) in bestaande stallingen?
- 2 *Beter benutten van stallingscapaciteit* – hoe zorg je voor een goede ruimtelijke inpassing van de fiets in hubs?
- 3 *De trends/ontwikkelingen, mede naar aanleiding van COVID-19* – hoe ontwikkelt het ov en het fietsgebruik zich de komende tijd? Het zou kunnen dat mensen meer gaan fietsen, maar dat voor- en natransport minder vaak met de fiets gebeurt. Samen werken aan het verbeteren van data over stallinggebruik (vervolg op NS-onderzoek) en de behoefte aan meer kennis over ketenbewegingen.

Daarnaast spelen ook organisatievraagstukken als: wie is eigenaar van de first en last mile (wie maakt zich druk om/ gaat over voor- en natransport)? En inzicht in/afpraak over financiering fietsparkeren in de keten.

Hoogwaardig fietsnetwerk

Doelen in de Tweede Etappe spitsen zich toe op het uitbreiden en opwaarderen van het fietsnetwerk, het duurzaam aanleggen van fietsinfrastructuur die vergevingsgezind is en het versterken van recreatieve fietsroutes. De volgende drie thema's zijn aangedragen als focus voor het KpVV-programma:

1 Ontwerp/dimensionering fietspaden bij aanhoudende groei

Thema's die hier naar voren komen zijn de aansluiting van de verschillende netwerken (feederroutes) en de barrièrewerking van een hoogwaardige fietsroute als het gaat om de beleving bij gebruikers en politiek.

Kennisvragen hierbij zijn:

- Hoe verhouden recreatieve fietsroutes zich met utilitaire fietsroutes? In verband met drukte op fietspaden.
- Hoe tak je aan op de ruggengraat van je fietsnetwerk/ snelfietsroutes?
- Hoe ziet de rit van platteland naar stad eruit?

- Wat als de breedte van het fietspad, 4 meter, niet meer volstaat? Hoe ver kun je gaan?
- Is er barrièrewerking van hoogwaardige fietsroutes? Van ander verkeer maar ook van omwonenden.

2 Plek-op-de-weg-discussie bij nieuwe voertuigen

Hier gaat het om aanpassing van de regelgeving om meer maatwerk te kunnen leveren voor het toestaan van voertuigen op fietsinfrastructuur (bijvoorbeeld toestaan van de speed-pedelec op verplichte fietspaden), het aanbieden van verschillende netwerken voor verschillende doelgroepen (visie Fietzersbond), het gebruik van het autonetwerk voor fietsen en om de mogelijkheden die er zijn in de dal- en spitsuren.

Kennisvragen hierbij zijn:

- Het formuleren van centrale richtlijnen voor toestaan speed-pedelec en bromfiets op het fietspad.
- Welk voertuig mag waar op welk type fietsinfrastructuur?

3 Stimulering fietsgebruik vanuit dorpen/platteland richting de steden

Kennisvragen hierbij zijn:

- Hoe ziet de rit van platteland naar stad eruit?
- Wat zijn belangrijke elementen in een hoogwaardig fietsnetwerk voor verschillende doelgroepen/gebruikers?

Stimuleren fietsgebruik

De Tweede etappe richt zich bij dit thema op uitbreiding van het netwerk van Tour de force met onder andere werkgevers en bedrijfsleven en programma's gericht op fietsstimulering en delen van kennis hierover.

Wat dit laatste betreft leggen onze klanten de accenten op de oudere fietser, de relatie met het basisonderwijs en werkgevers, de vaardigheden van bepaalde groepen Nederlanders en in algemene zin was er de roep om meer gedragskennis als het gaat om onderzoek naar motieven en weerstanden bij diverse groepen fietsers.

Kennisvragen hierbij zijn:

- Maak inzichtelijk welk gedragsonderzoek rondom fietsers beschikbaar is. Hoe kun je dergelijk onderzoek op een goede manier opzetten? Help overheden hun rol als opdrachtgever goed te vervullen. Goede evaluatie (handreiking).
- Hoe benader je bepaalde doelgroepen zoals ouderen die zich niet kwetsbaar voelen?
- Wat zijn de satisfiers en dissatisfiers bij reizen waarbij fiets een onderdeel is?
- Inzicht in eigen vaardigheden van de fietser. Hoe krijg je mensen zover dat ze dat van zichzelf willen weten?

- Hoe bied je een training aan die werkt, ook door het motiveren van bepaalde doelgroepen om deel te nemen?
- De gedragsverandering die zich nu voordoet, hoe bestendig is die?

Draagvlak voor en kennis over de fiets.

Hier gaat het om bundelen en toepassen van fietskennis en fietsdata beschikbaar maken en standaardiseren.

Kennisvragen hierbij zijn:

- Hoe kunnen we de samenwerking tussen VeiligheidNL en Platform Veilig Fietsen versterken?
- Op welke wijze gaan we de betrokkenheid van CROW-Fietsberaad bij wetenschappelijke onderzoeken vergroten? Enerzijds door een rol bij de bredere verspreiding van onderzoeksresultaten. Anderzijds door ook een visie te ontwikkelen op gewenste onderzoeken. Meer wisselwerking tussen praktijk en onderzoek.
- Op welke wijze kunnen we nog beter aansluiten op de ontwikkelingen in de Taskforce Verkeersveiligheidsdata?

Projecten

De volgende S-projecten zullen terugkomen in het KpVV-programma 2021. Omdat onder deze S-projecten vele kennisvragen vallen, zal daar de komende periode nog een slag in worden gemaakt. Welke kennisvragen passen binnen het KpVV-programma en welke kunnen we elders beleggen? In samenwerking met de decentrale overheden wordt nog een prioriteringsslag gemaakt. Begin december is dit proces afgerond.

- Fietsveiligheid- en infrastructuur
- Fietsparkeren en deelfietsen
- Datacomponent fiets

Tour de Force

De bijdrage vanuit de decentrale overheden aan de Tour de Force bestaat uit een *werkbudget* (OOP) waar activiteiten en projecten voor worden gedaan binnen de vijf hoofdthema's. De concrete projecten zullen de komende periode nader worden uitgewerkt. En daarnaast is binnen de Tour de Force is een aantal ploegleiders aangesteld, die zijn afgevaardigd door de betrokken overheden en kennisinstellingen. De *ploegleider* 'Meer ruimte voor de fiets in de steden' wordt geleverd door CROW-Fietsberaad.

Programmaraad Fiets

Eén van de communities die al jaren functioneert als klankbord voor de fietsactiviteiten in het KpVV-programma is de Programmaraad Fiets. Vanuit het programma begeleiden, voeden en ondersteunen we deze raad die vier á vijf keer per jaar bijeenkomt.

4.10 Collectief vervoer

Beleidsopgave(n)

Om vanuit het openbaar vervoer een bijdrage te leveren aan maatschappelijke (ruimtelijke) opgaven rondom economie, woningbouw en leefomgeving streven de betrokken partijen richting 2040 de volgende vijf doelen na voor het openbaar vervoer:

- 1 Het ov vangt haar deel van de mobiliteitsgroei op, in stedelijk gebied is ov samen met de fiets het belangrijkste vervoermiddel.
- 2 Het klantoordeel in het hele ov gaat naar een 8 gemiddeld.
- 3 De gehele ov-sector zero emissie en circulair.
- 4 Nederland is een koploper in innovatie en vernieuwing van het ov.
- 5 We streven – ook met het intensiveren van het ov – naar een voortdurende verbetering van veiligheid en minder hinder voor de omgeving.



Toekomst van het ov

Als de coronacrisis iets niet heeft veranderd dan is het wel het Toekomstbeeld OV 2040. De weg via de drie pijlers (focus op de kracht van het ov, drempelloos van deur tot deur, en veilig, duurzaam en efficiënt ov) richting de einddoelen wordt misschien anders dan voorzien maar ze blijven onveranderd belangrijk. Sterker nog: niet eerder waren deze pijlers zo actueel en noodzakelijk om het openbaar vervoer na de coronacrisis weer vitaal en toekomstbestendig te maken. Tijdens de crisis vitaal zonder reizigers, na de crisis vitaal met reizigers die veilig en duurzaam, drempelloos van deur tot deur kunnen reizen. Waarbij veiligheid een extra dimensie heeft gekregen: zonder kans op besmetting.

Als het gaat om de integrerende thema's uit dit jaarprogramma draagt collectief vervoer op de volgende manieren bij:

- *Duurzame mobiliteit*: de opvang van een deel van de mobiliteitsgroei is een van de taken van het ov, het milieuvriendelijker maken van het ov draagt bij aan de klimaatdoelstellingen.
- *Knooppunten en gebiedsontwikkeling*: hier zijn specifieke doelen geformuleerd in het Toekomstbeeld OV 2040 bij pijler 2 (drempelloos van deur tot deur).
- *Smart Mobility*: spelers in de ov-sector zijn nadrukkelijk partij in het ontwikkelen van de MaaS-keten en de oplossingen daarbij. De concessieteksten voor MaaS zijn een succesvol product geweest in 2020.
- *Verkeersveiligheid*: rondom ov-locaties en tijdens de rit is verkeersveiligheid een randvoorwaarde. In 2020 heeft CROW-KpVV bijvoorbeeld onderzoek gedaan naar tramongevallen.
- *Inclusieve samenleving*: ov stelt mensen in staat te reizen die dat op andere wijze niet kunnen doen.
- *Nieuwe kijk op bereikbaarheid*: het ov is ontlastend voor het wegennet en zorgt daardoor mede voor een betere bereikbaarheid.
- *Voetganger*: veel overeenkomsten in maatschappelijke meerwaarde, problematiek en aanpak. We gaan de looproutes naar de haltes onder de loep nemen.
- *Fiets*: de combinatie bus, tram en metro (BTM) en trein met fiets is een krachtige combinatie. Voorkomen moet worden dat ze concurrenten worden als het gaat om verdeling van budgetten en ruimte.

In welke nota's neergelegd?

De Contouren Toekomstbeeld OV 2040 zijn zoals hiervoor al genoemd leidend in de beleidsopgave en er zijn nog andere nota's die nadrukkelijk raken aan deze modaliteit zoals Vernieuwingsagenda Iedereen Onderweg (onderdeel van pijler 2), Krachtenbundeling Smart Mobility (onderdeel van pijler 2), Actieagenda de Sprong en de nota over

mobiliteit vanuit de brede maatschappelijke heroverwegingen. Voor het aspect duurzaamheid is het Bestuursakkoord Zero Emissie Bus relevant.

Kennisvragen

Een deel van de kennisvragen voor 2021 is vergelijkbaar met eerdere jaren. CROW-KpVV levert kennis en verbindt partijen en doet dat voor dit thema onder andere door het leveren van bepaalde basisinformatie rondom bijvoorbeeld klantwaardering (die voor komend jaar anders wordt ingevuld), ov-data in brede zin en ook kennis over professionalisering opdrachtgeverschap (concessieteksten) en het aanbieden van netwerken op verzoek van OV-managers, partijen in het doelgroepenvervoer et cetera.

Daar voegen we voor 2021 vragen aan toe die voortkomen uit de COVID-19-ontwikkelingen.

- Hoe zorg je door een positieve beïnvloeding ervoor dat de capaciteit in het ov maximaal wordt benut?
- Hoe behoud je de positiviteit van reizigers rondom het ov wat zij hadden voor de uitbraak van COVID-19?
- Wat heb je ervoor nodig om de beleving van veiligheid in het ov te behouden of te verbeteren?
- Wat is het effect op de inkoop van vervoer, het aansturen van opdrachtgevers en welke rol en taakverdeling is best passend?
- Welke monitorinzet is wenselijk over het jaar 2020, wat willen we weten, wat is minder relevant en wat is de nieuwe kennisbehoefte?
- Wat zijn de lessen/nieuwe ontwikkelingen – 'never waste a good crisis' – oplossen van de hyperspits, zitplaatsreservering, meer samen doen met lopen en fietsen, et cetera.
- Hoe gaan we vervolgens met nieuwe energie aan de slag met het Toekomstbeeld OV 2040?

Een belangrijke uitbreiding gaat over de inkoop van openbaar vervoer waar we analoog aan de MaaS- en ov-eisen willen werken aan diverse andere onderwerpen waarvoor ov-autoriteiten soortgelijke teksten willen toepassen in de aanbesteding. Bijvoorbeeld omdat hier landelijke afspraken over zijn gemaakt of om toepassing van data-afspraken te bevorderen.

Projecten

Op moment van schrijven van dit jaarprogramma lopen nog diverse projecten om te kunnen bepalen waar we vanuit dit programma in 2020/21 aan werken. Zo hebben we geen OV-Klantenbarometer 2020 die in 2021 verschijnt. Wel wordt een alternatief onderzoek via het Nationaal VerplaatsingsPanel (NVP) uitgevoerd. De duurzaamheidsmonitoring over 2020 heeft veel minder zin in

de oude vorm want daarin werd een stevig verband gelegd met de reizigersaantallen en de tool Dashboard Deur tot Deur kunnen we maar beperkt van updates voorzien. Over deze zaken moet eind 2020 samen met het veld worden besloten wat wel en wat niet zinvol is om te verzamelen. Ook het besluit om de Dag van het OV eind 2020 te houden is afhankelijk van (nieuwe) corona-ontwikkelingen. Niettemin gaat een aantal structurele activiteiten (S-projecten) in 2021 gewoon door:

Staat van het regionale openbaar vervoer

Publicatie die een landelijk beeld geeft van de kwaliteit en prestaties van het regionale ov. Dit dient als input voor het maken van beleid en het verder professionaliseren van het concessiebeheer.

Een door COVID-19 aangepaste OV-Klantenbarometer

Groot klantwaarderingsonderzoek in zo'n 80 onderzoeksgebieden dat ook gebruikt wordt als benchmark tussen gelijksoortige concessies. In 2021 zal dit project worden aangepast als gevolg van corona.

Dashboard Deur tot Deur

Het Dashboard Deur tot Deur maakt het mogelijk om na te gaan of de ketenreis is geoptimaliseerd in 2040 en is een hulpmiddel om tot optimalisatie te komen. Het dashboard bevat voor vervoerders, ov-autoriteiten, MaaS-providers, wegbeheerders en reizigersorganisaties cruciale data en informatie om de ontwikkelingen rond het deur-tot-deur-reizen te volgen en te beïnvloeden. Het streven is om het dashboard van CROW op termijn een door de hele ov-sector gekend en erkend instrument te laten zijn dat inzicht geeft in de kwaliteit van de deur-tot-deurreis.

Integratie ov-doelgroepenvervoer

Activiteiten ter ondersteuning van beleidsmedewerkers doelgroepenvervoer en bij ov-autoriteiten als het gaat om integratie van openbaar vervoer en doelgroepenvervoer om te komen tot systeemintegratie en het verbeteren van de ketenreis. Hierbij is ook specifiek aandacht voor meer landelijk gebied.

Kennismodule opdrachtgeverschap stads- en streekvervoer (KOSS)

Met de bijeenkomsten van de community opdrachtgeverschap stads- en streekvervoer wisselen de aanbestedende ov-autoriteiten kennis met elkaar uit en leren zij van elkaar. Doel is om het aanbesteden van het ov op een hoger plan te krijgen. Speciale aandacht krijgen overheden die gaan starten met de voorbereidingen voor de aanbesteding. Naast de bijeenkomsten wordt gebruikgemaakt van de OV-concessiedatabase met daarin kenmerken van alle

ov-concessies en de Besteksdatabase die de bestekken tekstueel ontsluit.

In 2021 werken we ook aan onderstaande P-projecten, deels zijn dit terugkerende projecten:

Dag van het OV

De 'Dag van het OV' biedt een podium voor de 'werelden' van beleid, kennis en data. De dag heeft de volgende doelen:

- 1 Bevorderen bestuurlijke samenwerking bij de uitvoering van het actieprogramma Contouren Toekomstbeeld OV 2040 (46 acties) in het Forum Toekomstbeeld OV
- 2 Kennis uitwisselen in kennissessies geïnspireerd door het Toekomstbeeld OV 2040 en de 'Sprong' van het IPO in het bijzonder
- 3 Nieuwe inzichten opdoen in de Innovatiecampus
- 4 Bekendmaking van belangrijke data:
 - OV-Klantenbarometer (klanttevredenheidsonderzoek voor het stads- en streekvervoer)
 - Ov-gebruik (cijfers/prognoses van het aantal reizigers en kilometers).

Excursie OV-Forum

We organiseren een Forum OV-reis naar binnen- of buitenland. Van alle ov-autoriteiten nemen maximaal twee mensen deel, de manager en een beleidsmedewerker. Naast onderlinge uitwisseling komt een inhoudelijk onderwerp aan de orde, dat in gezamenlijkheid wordt geselecteerd. Ook bieden we de ontvangende organisatie een tegenbezoek aan.

Actualisering Model Informatieprofiel Openbaar Vervoer (MIPOV)

Doel van het nieuwe MIPOV2020 is het vereenvoudigen van de maandelijkse informatiestroom die vervoerders moeten aanleveren. Tevens is het doel om centraal, bij DOVA, automatisch gegenereerde data samen te brengen, waar weer gebruikt van kan worden gemaakt voor De Staat van het regionale OV.

Voor MIPOV in zijn algemeenheid zijn de doelen:

- Beheren en monitoren van de ov-concessie
- Vergaren van beleidsmatige informatie
- Onderling kunnen vergelijken van concessies
- Input kunnen leveren voor aanbestedingen van ov-concessies
- Aggregatie tot landelijke cijfers mogelijk maken

Update MaaS en ov-eisen

Het maken van teksten voor ov-concessies met betrekking tot MaaS. Deze 'Lijst van ter ondersteunende borging van MaaS-waardigheid van ov-concessies in Nederland' wordt in samenwerking met partijen als het NOVB vastgesteld.

Monitoring Toekomstbeeld OV

De realisatie van een goed werkend monitoringssysteem voor de contourennota met als bovenliggend doel om de realisatie van de OV-visie 2040/ov-sprong te ondersteunen.

Kennisagenda BAZEB

Uitvoeren van concrete acties vanuit de kennisagenda Bestuursakkoord Zero Emissie Bus (BAZEB) 2030. Onderdeel van de kennisagenda is inzicht in de benodigde middelen en in de samenhang met de activiteiten van andere partijen om de kennisagenda daadwerkelijk uit te voeren. Kennisvragen, die nauw met elkaar samenhangen, zijn door ons ondergebracht in clusters. Voor elk cluster is een afzonderlijk doel geformuleerd. Ook worden per cluster een tijdsindeling en concrete eindproducten geformuleerd. Gezamenlijk vormt dat geheel de kennisagenda.

Ten slotte is er een verbinding met de voorgestelde scenariostudie structurele effecten op mobiliteit die in 2020 is gestart.

4.11 Auto

Beleidsopgave(n)

Mede dankzij de auto hebben grote delen van het land zich kunnen ontwikkelen en zijn banen binnen het bereik van mensen gekomen. Ook dankzij de vrachtauto worden goederen op het juiste, gewenste moment van de opslag naar de eindgebruikers gebracht. Tenslotte vervult de personenauto in de vorm van een taxi/deelauto voor veel reizigers een onmisbare schakel in de vervoerketen. De auto is echter wel toe aan een nieuwe positie in ons mobiliteits- en ruimtesysteem. Een groot deel van dat systeem is opgebouwd rondom de auto (vrachtauto, bestelauto), hét symbool van de industriële welvaart uit de 20^{ste} eeuw.

Pogingen om het autogebruik substantieel terug te dringen uit milieu- en fileoverwegingen hebben nooit écht grond gevonden in het beleid. De automobiellindustrie zelf is nu met een transitie bezig om de auto duurzaam te maken, waardoor het milieuargument minder geldig is. Vanuit de publieke sector wordt echter in toenemende mate kritisch gekeken naar het ruimtebeslag van het voertuig. Niet alleen de ruimte, die auto's rijdend (files) innemen, maar ook – en steeds dwingender – stilstaand (geparkeerd). Vooral in de stad is een beweging gaande terug naar de menselijke maat, hetgeen praktisch betekent meer ruimte en primaat voor de voetganger en de fietser (en de zich daaromheen ontwikkelende familie – zie micromobiliteit) ten koste van de auto (personen-, vracht- en bestelverkeer).

Dus hoewel de auto van de toekomst steeds minder reden geeft tot milieuproblemen, dienen zich wel andersoortige beleidsvraagstukken aan:

- De elektrische auto vraagt om een nieuwe vorm van 'tanken', namelijk laadpunten en laadinfrastructuur. De auto kan hierbij worden ingezet in een vehicle-to-grid-systeem.
- De prijs per kilometer is in de toekomst door het gebruik van lokaal opgewekte energie (zoals zonne-energie) zo laag dat prijsbeleid wellicht nodig blijkt om de gebruiker de juiste prijs te laten betalen voor het gebruik.
- Verkeersmanagement van de toekomst wordt een publiek-private aangelegenheid waarin alle modaliteiten in samenhang worden 'gemanaged'.
- De autonoom rijdende auto van de toekomst vraagt om een andere (inrichting van de) infrastructuur.
- Inzicht is nodig in de middelen/methoden om automobilisten te verleiden en desnoods te dwingen de auto veel meer als onderdeel van een keten te beschouwen in plaats van een vervoermiddel van deur tot deur.
- Hierbij dringt zich ook de vraag op hoe de vrijkomende ruimte kan worden ingevuld op een zodanige wijze dat er geen nieuwe bereikbaarheidsproblemen ontstaan.
- Autodelen is in opkomst maar het concept is nog niet echt doorgebroken en krijgt tegelijkertijd wel een belangrijke positie toegedicht binnen duurzame mobiliteit, deeleconomie en Mobility as a Service.
- Door de roep om meer ruimte voor andere modaliteiten ontstaat de behoefte om ontwerpers anders te leren kijken naar de combinatie infrastructuur en openbare ruimte. Er is hier sprake van een ontwerptransitie, die niet alleen vanuit de voetganger en de fietser (en de zich daaromheen ontwikkelende familie) kan worden geïnitieerd. Een groot deel moet 'van binnenuit' komen. Wat is er nodig om de huidige 'autoruimte' te transformeren naar ruimte voor meerdere soorten weggebruikers. De STOP-methode wordt in deze discussie veelvuldig genoemd en lijkt goede aanknopingspunten te bevatten. Verder verkenning is noodzakelijk.
- Bevoorrading en onderhoud moeten wel kunnen plaatsvinden op locaties met economische activiteiten zoals binnensteden.

Als het gaat om de integrerende thema's uit dit jaarprogramma draagt de auto op de volgende manieren bij:

- *Duurzame mobiliteit* – de elektrische auto is in opmars en lijkt niet meer te stuiten, hoewel de eerlijkheid biedt te zeggen dat het aandeel anno 2020 nog onder de 2% zit. De deelauto vindt ook langzaam maar zeker de weg naar de consument. In de Green deal autodelen II wordt gestreefd naar 100 duizend deelauto's en 700 duizend gebruikers in 2021.

Welke gevolgen heeft een groter aantal elektrisch aangedreven voertuigen nog meer voor de inrichting van de weg en de openbare ruimte? Bijvoorbeeld: door de snel optrekkende elektrische voertuigen moeten ontruimingstijden worden aangepast, maar in welke mate? Ander voorbeeld: is een laadplaats een parkeerplaats en hoe gaan we daarmee om als er veel elektrische voertuigen komen?

Er moet een brug worden geslagen tussen de ontwerpers die aan de klimaatadaptatie-opgave werken (waterberging bij hevige regenval, voorkomen van schade aan wegooppervlak en door uitdroging van de ondergrond en hittestressreductie) en de ontwerpers die een veilige weg voor alle verkeerssoorten willen maken. In welke mate kunnen deze twee groepen samen de openbare ruimte en de infrastructuur anders (adaptief) inrichten? Het gaat hier om kennisuitwisseling en kennisborging.

- **Knooppunten en gebiedsontwikkeling** – hubs worden dé plekken waar auto's in de toekomst worden opgevangen. Nu al zijn veel P+R-locaties regelmatig vol. Uitbreiding en regulering lijkt daar onontkoombaar. Het knooppunt van de toekomst is niet alleen een plek voor mobiliteit, maar ook voor ruimtelijke ontwikkeling en energie waarbij gelet moet worden op het voorkomen van leegloop van stedelijke centra.
- **Smart mobility** – de auto ondergaat in rap tempo vele technologische ontwikkelingen, hoewel er nog heel wat moet gebeuren wil de auto van de toekomst volledig autonoom rijden. Van level 0 t/m 5 (volledig autonoom) bevinden we ons voornamelijk op level 1 (Advanced Driver Assistant Systems) met hier en daar een applicatie op level 2 (Autopilot). Data vormen de grondstof voor dergelijke systemen. Het KpVV-programma houdt zich niet bezig met de technologische ontwikkeling van voertuigen (dat is aan de markt), maar kijkt wel naar de gevolgen en kansen voor (decentraal) beleid, bijvoorbeeld verkeersmanagement en verkeersveiligheid. Door het slim gebruik van allerlei data wordt verkeersmanagement steeds slimmer, dat wil zeggen integraler (alle modaliteiten) en publiek-privaat (data worden zowel door overheid als markt aangeleverd en bovendien kunnen rijtaakondersteunende systemen ook publieke doelen dienen, bijvoorbeeld navigatiesystemen die routes langs basisscholen vermijden).
- **Verkeersveiligheid** – de auto zelf wordt steeds veiliger. Maar daarmee neemt de bestuurder vaak een groter risico. Hierdoor blijft het verkeer per saldo net zo onveilig. Technologie is een noodzakelijke, maar niet afdoende voorwaarde. Dit onderstreept het belang van de juiste inrichting, gedragsbeïnvloeding en educatie.
- **Inclusieve samenleving** – de auto is nog steeds hét vervoermiddel in dunbevolkte gebieden. Maar de auto is duur. Wellicht biedt de (elektrische) deelauto een oplos-

sing (bijvoorbeeld als onderdeel van een publieke MaaS), maar ook hier zitten nog diverse haken en ogen aan.

- **Integrale kijk op bereikbaarheid**: de auto zal zijn plek blijven houden in de afwegingen die worden gemaakt om de bereikbaarheid van gebieden te handhaven of te verbeteren, maar bereikbaarheid is niet meer automatisch autobereikbaarheid.

In welke nota's neergelegd?

De ontwerp-NOVI geeft een visie op de infrastructuur. Ononderbroken netwerken voor heel Nederland en in verbinding met het buitenland moeten worden gewaarborgd. Ook straalt de NOVI een meer samenhangend ruimtelijk ontwikkelingsbeleid uit waarin zoveel mogelijk schotten verdwijnen.

In het Klimaatakkoord is de notie opgenomen dat de transitie naar elektrisch rijden vraagt om modernisering van de autobelastingen en dat daarom dit kabinet, ten behoeve van de volgende kabinetsformatie, verschillende varianten van betalen naar gebruik zal onderzoeken.

In het rapport 'Toekomstbestendige mobiliteit', dat onderdeel is van de serie rapporten onder de naam 'Brede maatschappelijke heroverwegingen', worden de kosten en baten van investeren in (benutting en aanleg van) infrastructuur op een rij gezet en worden aanbevelingen gedaan aan het kabinet.

Het CPB en PBL hebben hun visie op de toekomst van mobiliteitsbeleid samengevat in de studie 'Kansrijk Mobiliteitsbeleid 2020' waarin de spitsheffing als serieuze aanbeveling is meegenomen voor de komende kabinetsperiode.

De Green Deal autodelen is een samenwerking van publieke en private organisaties met als doel om autodelen te versnellen. Het uitgangspunt van de samenwerking is: het geheel is groter dan de som der delen. In juni 2015 werd de eerste Green Deal Autodelen ondertekend. En in oktober 2018 werd de Green Deal Autodelen II getekend, voor nog eens drie jaar samenwerking.

Daarnaast zijn er nog een flink aantal nota's waarin ook een aspect van de rol van de auto in het mobiliteitssysteem wordt beschreven waaronder:

- Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV)
- Nationale woonagenda
- Visiedocument 'Thuis in de Toekomst' van de NEPROM
- 'Vitaal Platteland. Samen de kracht van het platteland benutten' (een discussienotitie van CROW-KpVV en Platform31)
- VN-verdrag voor toegankelijkheid.

Kennisvragen

Traditiegetrouw doet CROW veel aan wegontwerp. Een (zeer relevant) onderwerp dat niet vanzelfsprekend binnen het KpVV-programma past, immers dit KpVV-programma richt zich op de bovenste twee niveaus uit het lagenmodel verkeer en vervoer (zie ook figuur 1), met aandacht voor de interactie met de onderste twee niveaus (infrastructuur en ruimte). En juist die interactie wordt steeds pregnanter (en daarmee wordt de complementariteit tussen KpVV-activiteiten en de andere activiteiten van CROW nog eens onderstreept) zoals de beleidsvragen hiervoor laten zien. Zonder praktische handreikingen bestaat het risico dat goede beleidsvoornemens stranden in de uitvoering of in de acceptatie.

De kennisvragen van decentrale overheden met betrekking tot de auto die passen binnen het KpVV-programma, groeperen zich rond de volgende onderwerpen:

- *Monitoring* van elektrische voertuigen en deelauto's – als onderdeel van monitoring duurzame mobiliteit
- Van (auto)verkeersmanagement naar publiek-privaat integraal verkeersmanagement – omdat dit, traditiegetrouw autogericht, onderwerp in de nieuwe context de modaliteit auto ontstijgt en bovendien een majeure datacomponent kent, pas het beter bij Smart Mobility.
- *Parkeren* – met een belangrijke verbinding naar duurzame gebiedsontwikkeling
- *Betalen voor gebruik* – duurzaamheid, deeleconomie, mobility-as-a-service
- *Ontwerptransitie* – hoe zorgen we ervoor dat de beschikbare ruimte eerlijker wordt verdeeld en anders wordt ingericht en dat klimaatadaptatie integraal onderdeel wordt van het ontwerpproces?

Projecten

In de vraagarticulatie bleek vooral een behoefte aan praktische voorbeelden van diverse oplossingen op de verschillende vakgebieden en kennisdeling met vakgenoten. CROW-KpVV wil hierin een actievere rol spelen. De hierboven geschetste beleidsopgaven en vragen betekenen dat we in 2021 willen werken aan de volgende projecten:

Kennisnetwerk Parkeren

Partijen uit overheid (Rijk en decentraal) en sector (vertegenwoordigd via VEXPAN) willen graag een kennisnetwerk vormen om kennisvragen rondom parkeren te kunnen agenderen, bespreken en kennis te ontwikkelen. Dit vanuit de insteek dat parkeren in de toekomst er fundamenteel anders gaat uitzien.

Integraal verkeersmanagement

De CROW-publicatie Handboek Verkeersmanagement wordt geactualiseerd. Daarover gaat dit project niet. Dit project richt zich op de vernieuwingen die nodig zijn om een nieuwe versie toekomstbestendig te doen zijn, en dan met name op twee dimensies: (1) hoe kom je van auto naar alle modaliteiten en (2) hoe geef je plek aan de publiek-private dimensie?

Betalen voor gebruik

Dit project doet onderzoek naar de mogelijkheden voor betalen naar gebruik in de nabije toekomst. Over dit onderwerp is de afgelopen jaren veel gedaan (bijvoorbeeld Praktijkproef Amsterdam) en geschreven (bijvoorbeeld Deltaplan 2030 van de Mobiliteitsalliantie). In dit project willen we dat op een rij zetten en vertalen naar inzicht en handelingsperspectief voor de decentrale overheden.

Ontwerptransitie

Er is behoefte aan goede voorbeelden van hoe andere partijen (bijvoorbeeld projectontwikkelaars) een rol kunnen spelen bij een succesvolle ontwerptransitie. Daarbij kan gedacht worden aan het uitwerken van voorbeelden van oplossingsrichtingen als het verminderen van straat-parkeren, een infrastructuur die meer ruimte geeft voor de fietser en voetganger, het minder faciliteren van auto-gebruik en het stimuleren van het gebruik van mobiliteits-hubs door aanvullende maatregelen elders in het netwerk. Daarnaast moet een brug worden geslagen tussen de eisen en wensen van de klimaatexperts en die van de verkeerskundigen. Hoe maak je de verkeerskundige zich meer bewust van de kansen en mogelijkheden die klimaat-aanpassingen bieden op het gebied van wegontwerp, inrichting openbare ruimte en beweegvriendelijke straten en pleinen? Er zijn al diverse inspirerende voorbeelden in omloop.

Een inspiratiesessie met beide vakgroepen kan leiden tot wederzijds begrip en nieuwe, creatieve oplossingen.

5 Communicatie van het programma

Het uitvoeren van een programma in de vorm van projecten, onderzoek, bijeenkomsten et cetera is niet compleet zonder de buitenwereld daarover te berichten en deze kennis te borgen. We maken hierbij onderscheid tussen projectcommunicatie en corporate communicatie.



Sinds maart 2020 is er extra uitbreiding in de formatie binnen het programma op het gebied van communicatie. Hierdoor kunnen we meer dan voorheen aandacht besteden aan onze uitingen via nieuwsbrieven, websites social media et cetera. Ook is gewerkt aan algemene communicatie-uitgangspunten die zijn vastgelegd in een communicatieplan en is de 'communicatiekalender' ingevoerd die intern in beeld brengt wat er allemaal aan zit te komen vanuit de diverse teams qua eindproducten en bijeenkomsten zodat we daar qua communicatie beter op kunnen sturen en plannen.

Verder organiseren we diverse bijeenkomsten, werkbezoeken, excursies en congressen, brengen we themagerichte nieuwsbrieven uit en een waaier aan publicaties.

5.1 Nieuwsbrieven, factsheets

De nieuwsbrieven Collectief Vervoer en Fiets zijn een regulier communicatiekanaal dat bij de onderscheiden doelgroepen breed wordt gewaardeerd. Verkeers- en vervoerbreed wordt vanuit CROW gecommuniceerd via de V&V Flits (met bijna 2100 abonnees). Hierin zijn ook alle KpVV-uitingen verwerkt.

Verder maken we voor diverse actuele en/of specifieke onderwerpen die zich aandienen en waarover doelgroepen snel informatie willen factsheets en infographics.

Met jaarlijkse posters worden ontwikkelingen in het collectief vervoer inzichtelijk gemaakt. Dit betreft de ov-concessies, de contracten in het doelgroepenvervoer en de milieukwaliteit van de busvloot.

Websites

Alle kennis die in het KpVV-programma is en wordt ontwikkeld wordt opgeslagen op websites, die passen in de web-infrastructuur van CROW. CROW is bezig om haar webinfrastructuur te vernieuwen. In de loop van 2021 zullen bepaalde websites overgaan naar de nieuwe omgeving. In mei 2020 is de corporate KpVV-website online gekomen via www.kpvv.nl! Deze is er gekomen op verzoek van opdrachtgevers en klanten om duidelijker inzicht te geven in wat er voor het beschikbaar gestelde budget wordt gedaan. Informatie vanuit het KpVV-programma is dus nu zowel via crow.nl als via kpvv.nl terug te vinden. Verder zijn er de volgende (soms deels) vanuit het programma gefinancierde websites in de lucht op dit moment :

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

Social media

De besloten [CROW-KpVV-groep](#) op LinkedIn is in 2020 beter benut in samenhang met het verschijnen van nieuwsberichten op de CROW- en de KpVV-website. Hiervan zijn meer dan 2300 mensen lid. In 2021 gaan we hiermee verder.

(Inter)nationale, regionale en lokale contacten

Om feeling te houden met wat er leeft bij decentrale overheden onderhouden we contacten op verschillende niveaus: van een gesprek één op één tot aan deelname in een vakberaad.

In 2021 nemen we in ieder geval actief deel aan diverse netwerken. Vanuit de provincies zijn dat de Ambtelijke Adviescommissie Mobiliteit (AAC), het Vakberaad Verkeersveiligheid, het OV-managersoverleg en regelmatig zijn we bij het Landelijk Overleg Gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid (LOVG). Op de gemeentelijke kennisbehoefte zijn we aangesloten via het Gemeentelijk Netwerk voor Mobiliteit en Infrastructuur (GNMI) met hun contactgroepen voor diverse thema's, de Intergemeentelijke Verkeerstechnische Werkgroep (IVW) en het Intergemeentelijk Verkeersoverleg (IVO).

Ook zijn we lid van Connekt, Railforum en internationaal van organisaties als [Polis](#), en [UITP](#) en participeren we namens de VNG in de Fachkommission Verkehrsplanung van de Deutsche Städtetag.

Ten slotte proberen we ook de vertaling te maken van de wetenschap naar de praktijk en zijn we bijvoorbeeld lid van de Programma Adviesraad (PAR) van SWOV en participeren we in programma's van bijvoorbeeld NWO zoals [SUMMA-lab](#).

6 Financiën

6.1 Algemene kosten

Huisvesting

De locatie en ruimte van de CROW-vestiging in Utrecht voorzag tot maart in een grote behoefte voor het onderling ontmoeten en bijwonen van bijeenkomsten. Deze ruimte wordt ook gedeeld met de OV-campus (met daarin de organisatie DOVA). De huisvestingskosten worden dan ook onderling verrekend in een verdeelsleutel. Dit komt voor het KpVV-programma neer op een bedrag van 160.000 euro. Vanwege COVID-19 is even de vraag hoe deze ruimte in 2021 verder benut gaat worden. De ruimte geeft in ieder geval de mogelijkheid om een deel van de collega's naar kantoor te laten komen om te werken en voor overleg.

Programmamanagement

Het opzetten, uitvoeren en rapporteren over het KpVV-programma vergt een forse inspanning. Qua formatie gaat het om een programmadirecteur en secretaris. Zoals eerder vermeld is er ook extra communicatieformatie bij gekomen. Naast de (voorbereiding en uitvoering van) de besluitvorming rondom de Programmaraad en het AKO hebben we sinds 2019 het Intern KpVV-overleg (IKO) ingevoerd om met de producenten en regisseurs uit de vier verkeers- en vervoerteams een betere onderlinge afstemming te krijgen en inhoudelijk de discussiëren. Om het programma te voeden en de resultaten te toetsen in de praktijk van de decentrale overheden is deelname aan, dan wel aansluiting op overleggen van gremia van de opdrachtgevers van belang (onder andere de relatie met IPO, vervoerregio's en DOVA). Tevens valt de afstemming op andere kennisprogramma's en met andere kennisinstituten, zoals van SWOV, KiM en Platform 31, onder deze titel.

Werkbudget

Om input voor het programma naar binnen te halen en daarvoor de goede netwerken te onderhouden is een werkbudget beschikbaar voor bijvoorbeeld lidmaatschappen.

6.2 Projectenlijst

De daadwerkelijke doorvertaling van dit jaarprogramma 2021 naar projectplannen gebeurt in de laatste maanden van 2020. Bedragen die in de projectenlijst zijn opgenomen (zie hierna) zijn derhalve *indicatief*. Sinds 2019 werken we ook met prognoses die gedurende het jaar worden bijgesteld. Programmeren gebeurt gedurende het hele jaar, mede op verzoek van onze opdrachtgevers, zodat er flexibiliteit is in het reageren op nieuwe ontwikkelingen. In de lijst is onderscheid gemaakt tussen 'S'- en 'P'-projecten. De 'S' staat voor 'structureel'. Dit zijn basisactiviteiten die terugkerend zijn. Dat wil niet zeggen dat die geen voortgang moeten hebben, ze zijn 'bekend' en behoeven derhalve geen nadere uitleg. P-projecten zijn projecten die nog een nadere uitwerking en concretisering nodig hebben. Zoals gezegd doen we dat in nauwe samenspraak met netwerkpartners. In de budgettering is ook rekening gehouden met kosten voor Programmamanagement, Communicatie en Vrije Ruimte. Hoe wordt omgegaan met de Vrije Ruimte staat beschreven in de in Hoofdstuk 1 genoemde 'governance-notitie' [2]. Door deze mee te nemen sluit het budget op de beschikbare € 3,6 miljoen. Daarbovenop komt dan nog de extra projectfinanciering. Dit bedrag wisselt van jaar tot jaar, maar komt doorgaans grofweg uit op zo'n € 1,4 miljoen. Enkele voorbeelden hiervan zijn de bijdrage van de ov-autoriteiten aan de OV-klantenbarometer, het ministerie van IenW aan kennisontwikkeling Tour de Force, de partners in het platform Ruimte voor Lopen aan het kennisprogramma Voetganger.

KpVV programma 2021				
	Status	KpVV	Derden	Totaal
Duurzame Mobiliteit		400	40	440
Klimaataakkoord en regionale mobiliteitsprogramma's	P			
Monitoring Duurzame Mobiliteit	S			
Met projecten als:				
- Duurzaamheidsscore				
- Dashboards duurzame en slimme mobiliteit				
- Dashboard deelauto's				
- Monitoring Bestuursakkoord Zero Emissie Bus				
Uitvoering Kennisagenda BAZEB 2030	P			
Knooppunten en Duurzame Gebiedsontwikkeling		200		200
Toepassing STOMP in Duurzame Gebiedsontwikkeling	P			
Kennisprogramma van Knooppunten naar Mobiliteitshubs	P			
Smart Mobility		200	350	550
Kennisagenda Krachtenbundeling	P			
SUMMALab (vertaling wetenschap naar praktijk)	P			
Micro-mobiliteit: vervolg op position paper	P			
Mobility-as-a-Service	P			
- Kenniscafés				
- Maaswaardig maken deelsystemen				
- Keurmerk voor MaaS				
Verkeersveiligheid		100	100	200
Gedragbeïnvloeding	P			
Verkeerseducatie	S			
Inclusieve Samenleving		200		200
Van Kennisportaal naar Kennisnetwerk Toegankelijkheid	P			
Kennisalliantie Mobiliteit Landelijk Gebied	P			
Integrale Kijk op Bereikbaarheid		200	100	300
Opzet Ecosysteem en Ontwikkeling IKOP (aanpak, methode, gedachtegoed)	P			
Strategische Ontwikkelagenda	P			
Collectieve Modelontwikkeling	P			
Voetganger		200	50	250
Kennismanagement Ruimte voor Lopen	P			
Kennisprogramma Voetganger	P			
Met projecten als:				
- Beleids- en Ontwerpwijzer				
- Ruimteclaim lopen				
- Medegebruik loopruimte				
- Walkability (beloopbaarheid)				
- Looproutes naar ov-haltes				
- Lopen in MaaS-keten				
- Lopen en fietsen in de omgevingswet (ook onderdeel Tour de Force)				

KpVV programma 2021 (vervolg)

	Status	KpVV	Derden	Totaal
Fiets		600	300	900
Fietsveiligheid en infrastructuur	S			
Fietsparkeren en deelfietsen	S			
Datacomponent fiets	S			
Tour de Force	S			
Programmaraad Fiets	S			
Collectief Vervoer		600	600	1200
Dashboard Deur tot Deur	S			
Integratie OV-DGV	P			
Kennismodule Opdrachtgeverschap Stads- en Streekvervoer	P			
OV-Klantenbarometer	S			
Staat van het Regionaal OV	S			
Dag van het OV 2021	S			
OV-Forum	S			
Actualisatie Model Informatieprofiel OV (MIPOV)	P			
Update MaaS-teksten OV	P			
Monitoring Toekomstbeeld OV 2040	S			
Auto		200	150	350
Kennisnetwerk Parkeren	P			
Integraal Verkeersmanagement	P			
Betalen voor Gebruik	P			
Ontwerptransitie	P			
COVID- 19		100	30	130
LT-verkenning systeemeffect COVID- 19	P			
Onderzoek structurele gedragsverandering	P			
Communicatie		100		100
Nieuwsbrieven, factsheets	S			
Websites (Fietsberaad.nl, KpVV-website)	S			
Deelname overleggrema, contacten in de regio en internationaal	S			
Programmamanagement en algemene kosten		400		400
Programmamanagement	S			
Huisvesting	S			
Werkbudget	S			
Vrije ruimte		100		100
Totaal		3600	1720	5320

Bijlage 1 Bronnenoverzicht

1. KpVV-meerjarenprogramma 2018-2022, verschenen oktober 2017
2. Notitie Nadere uitwerking programmering, beheersing en sturing KpVV-jaarprogramma 2019, Vastgesteld februari 2019
3. Samenwerkingsovereenkomst KpVV 2018-2021, 2017
4. Evaluatie Governance KpVV-programma, augustus 2020

[Klimaatakkoord](#)
[Schone Lucht Akkoord](#)
[Programma Aanpak Stikstof](#)
[Omgevingswet](#)
[Regionale energiestrategie](#)
[Ontwerp-Nationale Omgevingsvisie](#)
[Schone Lucht Akkoord](#)
[Bestuursakkoord Zero Emissie Busvervoer \(BAZEB\) 2030](#)
[Regionale uitwerking OV-sprong; provincies en gemeenten](#)
[Thuis in de toekomst, NEPROM](#)
[Toekomstbestendige mobiliteit \(onderdeel van de serie 'Brede maatschappelijke heroverwegingen'\)](#)
[Nationaal programma landelijk gebied](#)
[Kamerbrief Smart Mobility, Dutch Reality](#)
[Mobility as a Service: regionale pilots](#)
[Gezamenlijke ambities en samenwerkingsprincipes voor Smart Mobility, Dutch Reality](#)
[Intentieverklaring Krachtenbundeling Smart Mobility, 4 oktober 2018](#)
[Website van de digitale overheid](#)
[Project SUMMAlab](#)
[Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030](#)
[Landelijk actieprogramma bij Strategisch Plan Verkeersveiligheid](#)
[Startakkoord bij Strategisch Plan Verkeersveiligheid](#)
[EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards "Vision Zero"](#)
[Platform Ruimte voor Lopen](#)
[VN-verdrag "Rechten voor mensen met een beperking](#)
[Programma 'Onbeperkt Meedoen, ministerie van VWS](#)
[Vitaal platteland: de kracht van platteland benutten, CROW/Platform31](#)
[Het Interbestuurlijk Programma Vitaal Platteland \(IBP VP\)](#)
[Ontwerp-Nationale Omgevingsvisie](#)
[Schets Mobiliteit naar 2040: veilig, robuust, duurzaam](#)
[Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse 2017](#)
[Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport](#)
[Beleidskader Mobiliteit VRA 2018](#)
[Strategische Agenda MRDH 2018-2022](#)
[Kansrijk Mobiliteitsbeleid, PBL 2020](#)
[Nationaal Preventieakkoord](#)
[Sportakkoord van VWS](#)
[VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap](#)
[Naar een gezonde stad te voet' College van Rijksadviseurs](#)
[Platform Ruimte voor lopen](#)

[Tweede Etappe van de Tour de Force](#)
[Uitvoeringsprogramma bij Tweede Etappe vanuit Tour de Force](#)
[Innovatieprogramma Fietsparkeren](#)
[Bestuursakkoord fietsparkeren bij stations](#)
[Intentieverklaring Fietsdata](#)
[Contouren Toekomstbeeld OV 2040](#)
[Vernieuwingsagenda Iedereen Onderweg](#)
[Actieagenda de Sprong](#)
[Bestuursakkoord Zero Emissie Bus](#)
[Kansrijk Mobiliteitsbeleid 2020, CPB en PBL](#)
[Green Deal autodelen](#)
[Nationale woonagenda](#)

Bijlage 2 Aansturing KpVV-programma

Programmaraad

Conny Broeyer, Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Will Clerx, gemeente Rotterdam
Michel Duinmayer, Ministerie van Infrastructuur en Milieu
Jasper Hoogeland, Provincie Utrecht (Voorzitter)
Machiel Kouwenberg, Vervoerregio Amsterdam
Mavis Leter, Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG)
Marcus Popkema, Hogeschool Windesheim Zwolle
Kees Slabbekoorn, Waterschap Scheldestromen
Bert Slangen, Metropoolregio Rotterdam Den Haag
Astrid Weij, Interprovinciaal Overleg (IPO)
Vacature gemeente
Vacature gemeente

Ambtelijk KpVV-overleg (AKO)

Lode Goossens, Vervoerregio Amsterdam (VRA)
Jan Willem Immerzeel, Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) (voorzitter)
Ad Nederlof, Interprovinciaal Overleg (IPO)

Colofon

KpVV-jaarprogramma 2021

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.

 **Interprovinciaal Overleg**
van en voor provincies


METROPOOLREGIO
ROTTERDAM DEN HAAG

 **Vervoerregio**
Amsterdam

eindredactie

Wilma Slinger
Constant Stroecken

fotografie

Herman Stöver

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

