



# KpVV-jaarprogramma 2027

September 2026

## **CROW-KpVV**

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

## **CROW maakt praktische kennis direct toepasbaar**

Kennisplatform CROW is de drijvende kracht achter een veilige, duurzame en toegankelijke fysieke leefomgeving in Nederland. We ontwikkelen en delen collectieve kennis over infrastructuur, openbare ruimte en mobiliteit; voor én met de sector. Onze richtlijnen, tools, opleidingen, netwerken en publicaties zorgen dat kennis actueel, gestandaardiseerd én direct toepasbaar is in de praktijk. Zo versnellen we innovatie, verbinden we partijen en maken we het verschil voor huidige en toekomstige generaties.

Werken aan praktische oplossingen die bijdragen aan maatschappelijke opgaven is voor ons vanzelfsprekend. Dat doen we met ruim 130 professionals in Ede (hoofdkantoor) en Utrecht. CROW is een onafhankelijke kennisorganisatie zonder winstoogmerk.

September 2026

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 mocht voortvloeien uit het gebruik van de gegevens.

De inhoud van deze publicatie valt onder bescherming van de auteurswet.  
De auteursrechten berusten bij CROW.

# Woord vooraf

Voor u ligt het Kennisprogramma Verkeer en Vervoer (KpVV) 2027. CROW-KpVV ontwikkelt, verspreidt en borgt collectieve kennis voor decentrale overheden en alle partijen die voor en met hen werken op het gebied van mobiliteit. Daarmee ondersteunen wij beleidsontwikkeling, uitvoering en evaluatie.

Sinds juni 2026 ben ik programmamanager KpVV. In die rol geef ik samen met het team en onze partners richting aan een programma dat bijdraagt aan de kwaliteit en toekomstbestendigheid van mobiliteit in Nederland. We werken in nauwe samenwerking met overheden, kennisinstellingen en praktijkpartners. Samen signaleren we ontwikkelingen, stellen we prioriteiten en zorgen we dat kennis toepasbaar is in de dagelijkse praktijk.

Nederland staat in 2027 voor grote en samenhangende opgaven in de fysieke leefomgeving. Woningbouw, bereikbaarheid en economische ontwikkeling leggen druk op de ruimte, terwijl klimaatadaptatie, energietransitie en digitalisering onverminderd doorgaan. Mobiliteit verbindt deze opgaven en staat zelf onder druk door veranderend reisgedrag, een veranderend aanbod van vervoersvormen, snelle ontwikkelingen op het gebied van data, digitalisering en AI, en een groeiende renovatie- en vervangingsopgave van infrastructuur.

Deze ontwikkelingen leiden tot kennisvragen die steeds vaker integraal van aard zijn en meerdere domeinen tegelijk raken. Dat vraagt om samenhang én vakinhoudelijke diepgang. De thema's van het programma zijn Duurzame mobiliteit, Veiligheidsveiligheid, Smart Mobility, Brede welvaart, Ruimte en mobiliteit, Logistiek en distributie, Toegankelijkheid, Voetganger, Fiets, Publieke mobiliteit, Parkeren (auto). Samen vormen zij het kader waarbinnen wij de kennisvragen oppakken.

In 2027 zetten we deze koers voort. Als laatste jaar van de programmaperiode 2024–2027 staat dit jaar in het teken van afronding, actualisatie en het stimuleren van het (juiste) gebruik van ontwikkelde kennis. We ronden trajecten af en zorgen dat opgebouwde kennis duurzaam beschikbaar en toepasbaar blijft. Tegelijkertijd is er gerichte ruimte voor nieuwe ontwikkelingen, wanneer deze aansluiten bij de bestaande thema's en aantoonbare meerwaarde hebben voor het collectief. Zo verbinden we continuïteit aan wendbaarheid.

Binnen CROW vervult het KpVV-programma een verbindende rol tussen beleid, onderzoek en uitvoeringspraktijk. In 2027 bereiden we bovendien de inhoudelijke koers voor de volgende strategische periode (2028–2031) voor. Daarmee markeert dit jaar niet alleen een afronding, maar ook een overgang naar een volgende fase van kennisontwikkeling en samenwerking.

Ik zie uit naar de verdere samenwerking en de gezamenlijke uitvoering van dit programma.

**CROW**

Annick de Lange

Programmamanager KpVV

# Inhoud

## Woord vooraf 3

### 1 Doel en werkwijze van het programma 5

- 1.1 Doel 6
- 1.2 Werkwijze 7

### 2 Thema's en dwarsverbanden binnen het jaarprogramma 8

### 3 De thema's uitgewerkt 10

- 3.1 Duurzame mobiliteit 11
- 3.2 Verkeersveiligheid 13
- 3.3 Smart Mobility 15
- 3.4 Brede welvaart 17
- 3.5 Ruimte en mobiliteit 19
- 3.6 Logistiek en distributie 21
- 3.7 Toegankelijkheid 23
- 3.8 Voetganger 25
- 3.9 Fiets 27
- 3.10 Publieke mobiliteit 31
- 3.11 Parkeren (auto) 34

### 4 Communicatie van het programma 36

### 5 Financiën 38

- 5.1 Algemene kosten 39
- 5.2 Budgetverdeling 39

### Bijlagen

- 1 Bronnenoverzicht 40
- 2 Websites 42

# 1 Doel en werkwijze van het programma



## 1.1 Doel

Het KpVV-programma heeft tot doel collectieve kennis op het gebied van mobiliteit te ontwikkelen, te ontsluiten en te borgen. Kennisplatform CROW is verantwoordelijk voor dit programma, dat wordt gefinancierd door provincies en vervoerregio's via een subsidie.

Van oudsher is het programma beleidsgeoriënteerd. Het beoogt een zichtbare en structurele bijdrage te leveren in de ondersteuning van de beleidsontwikkeling en -uitvoering binnen het beleidsdomein mobiliteit. De maatschappelijke opgaven van de overheden staan hierbij centraal. Iedere overheid, klein of groot, moet relevante kennis kunnen halen uit wat CROW-KpVV ontwikkelt en verspreidt, net zo goed als alle andere partijen die betrokken zijn bij beleidsontwikkeling en -uitvoering binnen het thema mobiliteit. De kennis die we aanbieden is vrij toegankelijk beschikbaar.

De basis van dit jaarprogramma is het Strategiedocument 2024-2027. In 2027 werken we nadrukkelijk aan het consolideren van de ingezette 'lange lijnen'. Deze lijnen vertalen we jaarlijks naar prioritaire thema's. In 2027 ligt de nadruk op verdieping, actualisatie en borging van ontwikkelde kennis. Daarnaast hechten we aan flexibiliteit om in te spelen op nieuwe ontwikkelingen. Dit vraagt blijvende wendbaarheid in de programmering en structurele aandacht voor actualisatie en onderhoud van kennis voor de langere termijn. Het gaat daarbij altijd om generieke vraagstukken, ofwel kennisvragen die we aanmerken als (voldoende) collectief.

Steeds staat centraal hoe we mobiliteitsprofessionals helpen om goede afwegingen te maken en hoe we abstracte onderwerpen vertalen naar praktische toepassingen. Dit doen we als volgt:

- We geven een overzicht van trends en ontwikkelingen én van de actualiteit, in de vorm van basisinformatie, thematische kennis en grensverleggende inzichten.
- We duiden maatschappelijke ontwikkelingen, zoals publieke mobiliteit, mobiliteit in relatie tot woningbouw en verstedelijking, en de transitie naar duurzame mobiliteit.
- We ondersteunen bij de vertaalslag naar beleid: hoe formuleer je het en hoe help je burgers en bestuurders bij zorgvuldige besluitvorming?
- In onze rol als kennismakelaar organiseren we digitale en fysieke bijeenkomsten en onderhouden we kennisnetwerken.

- Bij de totstandkoming van kennis staat samenwerking centraal: in het ontwikkelen van kennis, het stimuleren van de toepassing ervan en het delen van kennis van anderen. Deze opgave geldt voor alle thema's binnen het jaarprogramma. Daarom bevat ieder thema activiteiten die bijdragen aan het (beter) ontsluiten, delen, toepassen en borgen van kennis. Daarmee stimuleren we het juiste gebruik van kennis door decentrale overheden en alle partijen die met en voor hen werken, en versterken we de uitvoeringskracht in de praktijk.

### KpVV-programma in relatie tot andere activiteiten van CROW

CROW richt zich op uiteenlopende maatschappelijke (beleids)opgaven binnen de fysieke leefomgeving. Deze opgaven hangen nauw met elkaar samen en beïnvloeden elkaar in de praktijk. Om hier effectief aan bij te dragen, werkt CROW met verschillende programma's, elk met een eigen inhoudelijke focus en governance (zie figuur 1). Samen vormen zij een samenhangend geheel waarmee CROW structureel bijdraagt aan actuele en toekomstgerichte vraagstukken.

Het KpVV-programma is één van deze programma's. CROW ziet het als haar opgave om de samenhang tussen de programma's te borgen, zowel in de programmering als in de uitvoering. Per thema beschrijven integrale plannen het totaal aan activiteiten van CROW. We organiseren actief de dialoog tussen de programma's en onderliggende thema's en benutten synergievoordelen. Zo dragen de programma's gezamenlijk bij aan de ontwikkeling van praktische kennis voor een duurzame fysieke leefomgeving.

Naast deze programma's biedt CROW ook anders gefinancierde producten en activiteiten aan, zoals cursussen en de RAW-systematiek voor contracten in de weg- en waterbouw.

### Voortgang Integrale Bereikbaarheid

In het jaarprogramma 2026 staat dat CROW samen met het Directoraat-Generaal Mobiliteit van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt aan de totstandkoming van het kennisprogramma Integrale Bereikbaarheid. De uitwerking hiervan vraagt meer tijd dan voorzien. In 2026 is dit programma niet tot stand gekomen, CROW werkt nu aan een kennisprogramma voor 2027.



Figuur 1. De kennisprogramma's van CROW op het gebied van mobiliteit en ruimte

## 1.2 Werkwijze

Uitgangspunt van het KpVV-programma blijft dat betrokkenheid van en dialoog met netwerkpartijen (overheden, maatschappelijke organisaties, kennisinstellingen) cruciaal is om een maatschappelijk relevant programma op te stellen en uit te voeren. De dialoog vindt voortdurend plaats: via informele gesprekken in het netwerk en via diverse formele gremia, zowel extern als intern.

### Governance en gremia

CROW vraagt betrokken gremia om reflectie op activiteiten en voert overleg met (een vertegenwoordiging van) de subsidiegevers. Hieronder volgt de toelichting op de drie KpVV-gremia.

#### Strategisch Klankbord (SKB)

In het SKB zijn (vertegenwoordigers van) de subsidiegevers verenigd. Het SKB is gesprekspartner van CROW voor de uitvoering en voortgang van het jaarprogramma. Het vormt op verzoek van CROW het eerste aanspreekpunt voor de subsidieaanvraag en ziet toe op de verantwoording van de subsidiebesteding via het jaarverslag en het financiële jaaroverzicht. Ook is het SKB sparringpartner voor CROW op strategische inhoud en positionering van het KpVV-programma.

#### Onderzoeksadviesraad (OAR)

De OAR kent leden vanuit de onderzoekswereld en het onderwijs. Op verzoek van CROW reflecteert de raad op de inhoud van het KpVV-programma en stemt deze zo goed mogelijk af met eigen onderzoek. Gezamenlijk kijken we ook naar een goede doorwerking van de kennis.

#### Programmaraad (PR)

De leden van de Programmaraad vormen de oren en ogen van de beleidspraktijk en leveren op verzoek van CROW input voor de vraagarticulatie (dialoog). Zij geven ook inhoudelijke feedback op door CROW ingebrachte jaarlijkse themaplannen.

### Sturing en organisatie

Het programmamanagement van KpVV berust bij de programmamanager, die verantwoordelijk is voor de voortgang, samenhang en uitvoering van het jaarprogramma.

De teammanager Verkeer en Vervoer is verantwoordelijk voor de inhoudelijke kwaliteit en integrale afwegingen binnen KpVV, en in relatie tot de overige CROW-programma's. Daarmee blijft het programma inhoudelijk consistent en strategisch geborgd binnen CROW.

De programmamanager en teammanager werken nauw samen in de aansturing van het programma, waarbij zij de samenhang bewaken van programmatische voortgang en inhoudelijke kwaliteit.

Een interim-secretaris verleent tot eind 2026 proces-ondersteuning en verzorgt de verslaglegging binnen de gremia. Eind 2026 bepalen we welke invulling voor 2027 het beste aansluit bij de behoeften en inrichting van het programma.

### Financiële kaders

De begroting van het jaarprogramma is waar nodig aanpasbaar, zodat we kunnen inspelen op nieuwe of urgente vraagstukken binnen de thema's. Aanpassingen vinden plaats na gedegen afstemming en binnen de vastgestelde financiële kaders.

In 2027 ligt het accent op:

- afronding van meerjarige trajecten uit de strategische periode 2024-2027
- borging en actualisatie van ontwikkelde kennisproducten
- stimuleren van het (juiste) gebruik van ontwikkelde kennis.

Het jaarprogramma bevat een financiële raming voor integrale thema's en overige posten.

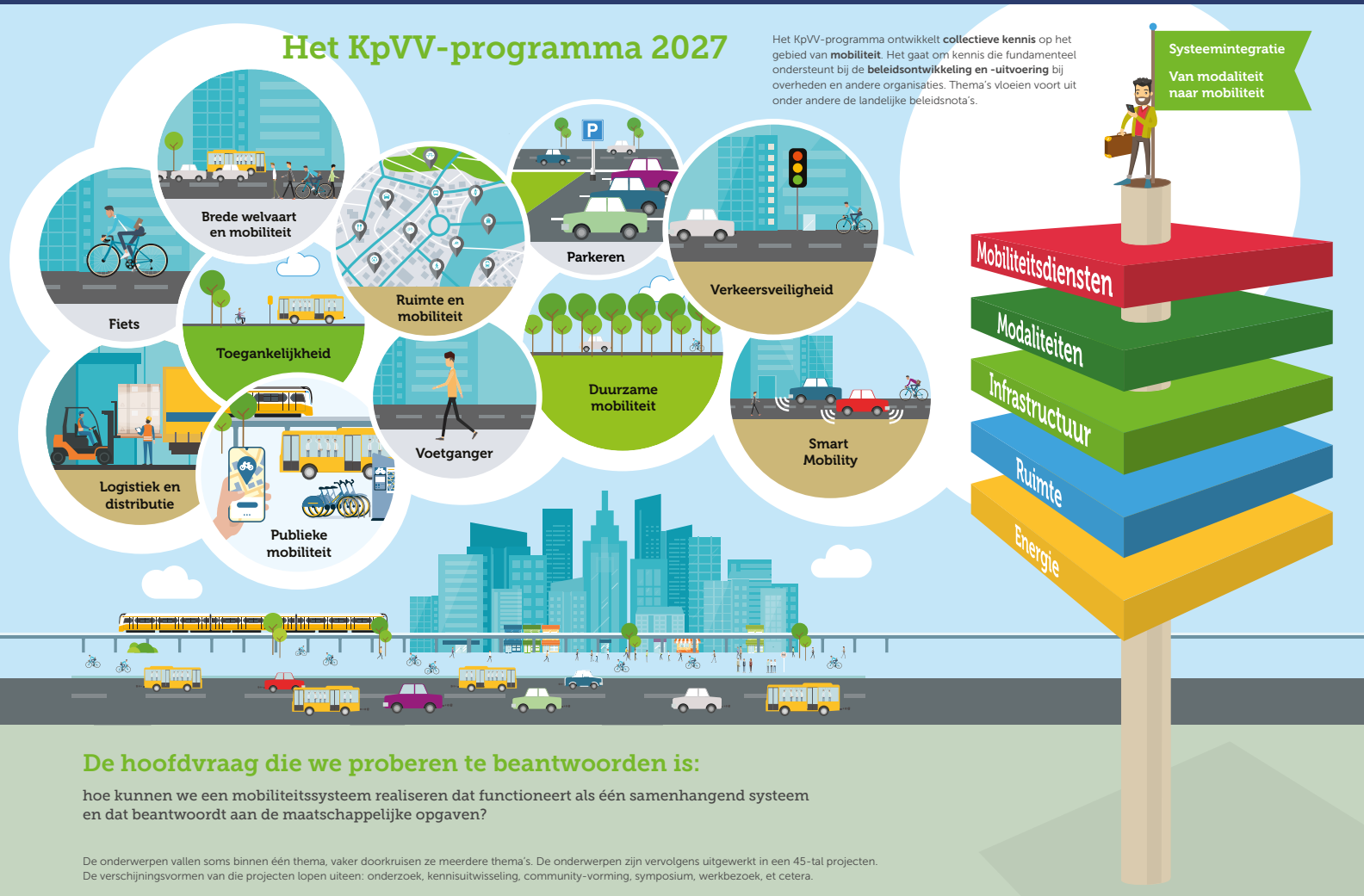
### Doorkijk 2028 en verder

In 2027 werkt CROW aan de inhoudelijke koers voor de volgende strategische periode (2028-2031). Dat geldt zowel voor het Kennisprogramma Verkeer en Vervoer (KpVV) als voor het Kennisprogramma Beheer en Bouw van Infrastructuur (KpBBI).

## 2 Thema's en dwarsverbanden binnen het jaarprogramma

De indeling naar beleidsthema's zou kunnen suggereren dat er geen verbanden worden gelegd daartussen. Niets is minder waar. Ter illustratie kijken we naar de samenhang tussen mobiliteit, ruimte en leefbaarheid. Die zien we bij mobiliteitshubs, waar ruimtegebruik, overstappen tussen vervoerwijzen, toegankelijkheid en bereikbaarheid samenkomen. Daarom zijn we binnen het jaarprogramma gespitst op dwarsverbanden.

Figuur 2. Thema's van het jaarprogramma



De thema's in dit jaarprogramma hebben onderlinge relaties met elkaar. De samenhang in de programmering van 2027 komt tot uiting in kennisproducten, monitors, netwerken, bijeenkomsten, verkenningen en doorontwikkeling van instrumenten. Een onderwerp als Mobiliteitshubs vormt een belangrijk dwarsverband binnen het KpVV-jaarprogramma 2027. Het heeft een plek binnen het thema Ruimte en mobiliteit, waar het Kennisnetwerk Mobiliteitshubs wordt voortgezet en verdiept, onder meer voor rurale gebieden en parametrisch ontwerp van de openbare ruimte. Tegelijkertijd raken hubs aan meerdere andere thema's. De rol van hubs in de verplaatsingsketen, gebiedsontwikkeling en bereikbaarheid van voorzieningen vraagt om kennis vanuit Publieke mobiliteit, Fiets, Voetganger, Toegankelijkheid en Brede welvaart. Daarbij gaat het onder meer om de deur-tot-deurreis en het overstappen tussen vervoerwijzen, fietsparkeren en fietsparkeerdata, looproutes naar haltes en hubs, en toegankelijke knooppunten en hubs.

Vraagstukken rond parkeren en logistiek hebben raakvlakken met Ruimte en mobiliteit en met de inrichting van de openbare ruimte. Binnen Parkeren werken we aan vrachtwagenparkeren en aan de verdeling en rechtvaardigheid van schaarse parkeer ruimte. Daarmee komen thema's als laden en lossen, vrachtwagenparkeren, bereikbaarheid, bedrijventerreinen, gebiedsontwikkeling en het gebruik van schaarse openbare ruimte bij elkaar. Verkeersveiligheid kan daarbij een aandachtspunt zijn.

Ook onderwerpen als mobiliteitsdata en digitalisering, toegankelijkheid en deur-tot-deurreis komen in meerdere

thema's terug. Waar dat past binnen de bestaande programmering, maken we deze samenhang zichtbaar in kennisvragen, activiteiten, duiding en kennisdeling.

Telkens waar we verbanden kunnen leggen, zoeken we die op binnen CROW (en daarbuiten). Dat geldt niet alleen voor de samenhang tussen de KpVV-thema's onderling (zie Figuur 3), maar ook voor de relatie met andere kennisprogramma's en werkzaamheden van CROW (zie figuur 1 op pagina 6).

#### KpVV-thema's binnen CROW

CROW werkt aan een integraal aanbod van kennis waarmee het bredere werkveld verkeer en vervoer geholpen is, van beleidsontwikkeling tot beheer en onderhoud op straat. De samenhang tussen deze aspecten is belangrijk om een relevante kennisbijdrage te kunnen leveren aan maatschappelijke opgaven. Daarom leggen we binnen het KpVV-programma nadrukkelijk de verbinding met andere CROW-werkzaamheden.

CROW werkt naar verwachting in 2027 aan het nieuwe Handboek parkeren. Dit handboek valt buiten het KpVV-programma en wordt anders gefinancierd. Binnen het KpVV-thema Parkeren richten we ons op vrij toegankelijke kennisdeling, netwerkvorming en praktijkgerichte ondersteuning, onder meer via het Kennisnetwerk Parkeren, parkeertafels en kennisproducten. Waar relevant stemmen we deze activiteiten af met andere CROW-werkzaamheden, zodat het kennisaanbod inhoudelijk consistent is en dubbelingen worden voorkomen.

|                          | Voetganger                                                 | Fiets | Publieke mobiliteit | Parkeren (auto) |
|--------------------------|------------------------------------------------------------|-------|---------------------|-----------------|
| Duurzame mobiliteit      | RMP-monitor en RMP-rekentool                               |       |                     |                 |
|                          | Congres Duurzame Mobiliteit en Dag voor nieuwe medewerkers |       |                     |                 |
| Verkeersveiligheid       | Integrale veiligheidsaanpak (de 3E's)                      |       |                     |                 |
|                          | Verkeerseducatie                                           |       |                     |                 |
| Smart Mobility           | Autonoom Vervoer                                           |       |                     |                 |
|                          | Ladder van Smart Mobility                                  |       |                     |                 |
| Brede welvaart           | Optimaliseren IKOB-software                                |       |                     |                 |
|                          | Community of Practice                                      |       |                     |                 |
| Ruimte en mobiliteit     | Mobiliteitshubs                                            |       |                     |                 |
|                          | Hubs in rurale gebieden                                    |       |                     |                 |
| Logistiek en distributie | Kengetallen bedrijventerreinen                             |       |                     |                 |
|                          | Verkenning ruimtevraag                                     |       |                     |                 |
| Toegankelijkheid         | Kennisnetwerk Toegankelijkheid                             |       |                     |                 |
|                          | Doorbreken barrières inclusieve samenleving                |       |                     |                 |

**Figuur 3.** Matrix met hoofdthema's: de integrale (beleids)thema's links, de modaliteiten (aanbod) boven.

# 3 De thema's uitgewerkt



## 3.1 Duurzame mobiliteit

### Beleidsopgaven

De aandacht voor duurzame mobiliteit komt voort uit de afspraken in het Klimaatakkoord, waarin is vastgelegd dat de mobiliteitssector een belangrijke bijdrage moet leveren aan de reductie van CO<sub>2</sub>-uitstoot. Omdat deze opgave niet alleen met elektrificatie kan worden gerealiseerd, is een integrale aanpak nodig waarin overheden, werkgevers en andere partijen samenwerken aan duurzame, veilige, ruimte-efficiënte en inclusieve mobiliteit. Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP's) spelen hierin een belangrijke rol door maatregelen te ontwikkelen die bijdragen aan zowel CO<sub>2</sub>-reductie als leefbaarheid. Tegelijkertijd groeit, mede door Europese ontwikkelingen zoals de invoering van Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP), de behoefte aan actuele kennis, betrouwbare data en praktische instrumenten die overheden ondersteunen bij het maken van onderbouwde keuzes.

Binnen het thema Duurzame mobiliteit staat de ambitie centraal om bij te dragen aan een zorgeloos mobiliteits-systeem in 2050: emissievrij, bereikbaar, toegankelijk, veilig en leefbaar. Dit vraagt om een samenhangende benadering van het mobiliteitssysteem, waarbij alle vervoervormen en infrastructuur in onderlinge samenhang worden ontwikkeld en benut. Met het oog op de naderende klimaatdoelen voor 2030 groeit bovendien de behoefte aan inzicht in de voortgang en effecten van maatregelen.

### Beleidskaders

Op Europees niveau is de duurzaamheidsopgave te vinden in de Europese Klimaatwet. Zie verder ook het plan Fit for 55 en de Europese Green Deal.

De Nederlandse vertaling van de Klimaatwet is neergelegd in de Nederlandse Klimaatwet en het Klimaatakkoord. Verder is duurzaamheid nadrukkelijk uitgangspunt in de Omgevingswet en de daaruit voortvloeiende Nationale Omgevingsvisie.

De Klimaatwet stelt als eis dat de overheid een Klimaatplan moet maken met de hoofdlijnen voor klimaatbeleid voor de komende tien jaar. Dat is gebeurd voor de jaren 2025-2035.

Voor een aspect als zero-emissie stadslogistiek heeft Nederland, vooruitlopend op Europese regelgeving, een eigen Green Deal gesloten.

De koppeling met de energietransitie is te vinden in het nationale programma Regionale Energiestrategie en de Nationale Agenda Laadinfrastructuur.

Verdere links zijn er met het Schone Lucht Akkoord en de Klimaat- en Energieverkenning 2025. Vanuit de modaliteiten gaat het om nota's als het Nationaal Toekomstbeeld Fiets van Tour de Force, de agenda van het platform Ruimte voor Lopen, het Nationaal Masterplan Lopen, het Toekomstperspectief Automobility en

Toekomst openbaar vervoer 2040 waarvan het streven naar zero-emissie en circulariteit onderdeel is. Deze modaliteiten dragen nadrukkelijk bij aan het bereiken van de duurzaamheidsopgaven.

### Kennisvragen

Binnen het thema Duurzame mobiliteit staat de vraag centraal hoe decentrale overheden en partijen die met en voor hen werken, beter kunnen worden ondersteund bij het maken van onderbouwde keuzes binnen de mobiliteits-transitie. Daarbij is het van belang dat regio's en gemeenten de beschikbare informatie uit monitoren, dashboards en bestaande kennisproducten optimaal kunnen benutten om beleid te ontwikkelen, te onderbouwen en effectief in de praktijk toe te passen. Een belangrijke uitdaging is om de beschikbare data en kennis toegankelijk en toepasbaar te maken, zodat ze daadwerkelijk bijdragen aan beleidsvorming en besluitvorming.

Daarnaast bestaat behoefte aan inzicht in de effecten van mobiliteitsmaatregelen voordat ze worden ingevoerd. Regio's en gemeenten willen beter kunnen voorspellen welke bijdrage maatregelen leveren aan CO<sub>2</sub>-reductie en welke bredere maatschappelijke effecten zij hebben, bijvoorbeeld op het gebied van leefbaarheid, bereikbaarheid, gezondheid en inclusiviteit. Het vooraf inzichtelijk maken van deze effecten ondersteunt decentrale overheden en alle partijen die met en voor hen werken bij het maken van afgewogen keuzes en het prioriteren van maatregelen die het meeste maatschappelijke rendement opleveren.

Tegelijkertijd is het van belang om goed zicht te houden op de actuele kennisbehoeften die leven in de uitvoeringspraktijk van duurzame mobiliteit. De mobiliteitstransitie is voortdurend in ontwikkeling, waardoor nieuwe vraagstukken ontstaan rond bijvoorbeeld gedragsverandering, slimme mobiliteitsoplossingen en de integratie van mobiliteit met andere ruimtelijke opgaven. Het is daarom noodzakelijk om deze kennisbehoeften tijdig te signaleren en te vertalen naar concrete, bruikbare kennisproducten die aansluiten bij de dagelijkse praktijk.

Tot slot vraagt het thema aandacht voor het versterken van kennisdeling en netwerkvorming binnen het werkveld van duurzame mobiliteit. Door de grote dynamiek in het vakgebied stromen regelmatig nieuwe medewerkers in bij gemeenten en regio's. Daarom is inzicht nodig in effectieve vormen van onboarding, kennisdeling en netwerkontwikkeling, zodat nieuwe professionals snel hun weg vinden binnen het mobiliteitsdomein, over de juiste kennis beschikken, en eenvoudig aansluiting vinden bij bestaande netwerken en expertisegemeenschappen. Op deze manier wordt niet alleen de kennisbasis van individuele medewerkers versterkt, maar ook de uitvoeringskracht van decentrale overheden als geheel. In het strategisch document van KpVV is reflexieve monitoring benoemd als mogelijke werkwijze binnen dit thema. Na afstemming met het veld kiezen we voor de invulling van een dag voor nieuwe medewerkers om zo de toepassing van de kennis te vergroten.

## Doelen

Het thema Duurzame mobiliteit heeft als doel om professionals van Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP's) in hoofd- en subregio's, gemeenten en andere betrokken organisaties die werken met RMP's en Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) te ondersteunen bij het vormgeven en uitvoeren van de mobiliteitstransitie. Dit gebeurt door het beschikbaar maken en ontsluiten van actuele, betrouwbare en eenduidige gegevens en kennis, zodat regio's en gemeenten beleidskeuzes kunnen baseren op een gezamenlijke informatiebasis. Daarbij speelt de ontwikkeling en toepassing van instrumenten zoals de RMP-monitor een belangrijke rol. Door te werken met actuele cijfers en een uniforme rekenmethodiek ontstaat meer inzicht in de bijdrage van mobiliteitsmaatregelen aan CO<sub>2</sub>-reductie en andere maatschappelijke doelen, en kunnen resultaten beter worden gemonitord, vergeleken en geëvalueerd.

Daarnaast stimuleert het thema kennisontwikkeling, kennisdeling en het versterken van netwerken tussen betrokken partijen. Hiermee willen we de uitvoeringskracht van decentrale overheden vergroten en ervoor zorgen dat professionals beschikken over de juiste kennis en hulpmiddelen om effectief bij te dragen aan een duurzame en toekomstbestendige mobiliteitstransitie.

## Activiteiten

### ■ RMP-monitor

De RMP-monitor gaan we actualiseren, beheren en doorontwikkelen. De monitor ondersteunt regio's en gemeenten bij het inzichtelijk maken van de voortgang van Regionale Mobiliteitsprogramma's en de ontwikkeling van duurzame mobiliteit.

### ■ RMP-rekentool

De RMP-rekentool wordt eveneens geactualiseerd, beheerd en doorontwikkeld. De tool ondersteunt regio's en gemeenten bij het vooraf inzichtelijk maken van de effecten van mobiliteitsmaatregelen op CO<sub>2</sub>-reductie.

### ■ Congres Duurzame Mobiliteit en Dag voor nieuwe medewerkers

Het jaarlijkse Congres Duurzame Mobiliteit organiseren we om kennisdeling tussen overheden en andere betrokken partijen te ondersteunen. Daarnaast draagt het congres bij aan het gebruik van de beschikbare monitorings- en rekeninstrumenten. In 2027 gaan we ook een dag voor nieuwe medewerkers organiseren. Wellicht in combinatie met het jaarlijkse congres door dit uit te breiden met de middag ervoor. We zullen hierbij ook het IPO en VNG betrekken.

### ■ Inhoudelijk kennisproduct

De hierboven genoemde kennisvragen bespreken we eind 2026 met de decentrale overheden en partijen die met en voor hen werken om daarna te besluiten welk kennisproduct CROW in 2027 voor het brede veld gaat ontwikkelen. Niet alleen de inhoud van het product ook de verschijningsvorm is onderdeel van de afstemming met het brede veld.

## Dwarsverbanden binnen de activiteiten 2027

De activiteiten binnen Duurzame mobiliteit hebben vooral betrekking op monitoring, effectinschatting en kennisdeling. De RMP-monitor en RMP-rekentool kunnen maatregelen uit andere thema's ondersteunen bij het inzichtelijk maken van voortgang en effecten. De sterkste verbinding heeft dit thema met Publieke mobiliteit, onder meer via monitoring van duurzaam openbaar vervoer. Relaties met Fiets, Voetganger, Smart Mobility en Logistiek en distributie zijn vooral relevant waar deze thema's onderdeel zijn van RMP's of SUMP's.



## 3.2 Verkeersveiligheid

### Beleidsopgaven

De verkeersveiligheidsopgave in Nederland blijft onverminderd groot. De urgentie is zichtbaar in de cijfers. Volgens het CBS kwamen in 2025 759 mensen om het leven door een verkeersongeval, 84 meer dan in 2024. Daarmee is het aantal verkeersdoden gestegen naar het hoogste niveau sinds 2007. Fietzers vormen met 281 slachtoffers de grootste groep verkeersdoden, gevolgd door inzittenden van personenauto's (228). Vooral onder ouderen neemt het aantal slachtoffers toe, met name onder fietsende mannen van 70 jaar en ouder. Van de overleden fietsers reed ten minste 41% op een e-bike. Ook het aantal ernstig verkeersgewonden blijft stijgen: in 2024 werden circa 7.800 ernstig verkeersgewonden opgenomen in het ziekenhuis, waarvan ongeveer 71% fietser was. Zonder aanvullende maatregelen verwacht SWOV dat deze stijgende lijn doorzet.

Veel slachtoffers vallen op gemeentelijke 30- en 60km/h-wegen. Als belangrijke verklaringen wijst SWOV op vergrijzing, toenemend fietsgebruik, onveilig ingerichte infrastructuur en risicovol verkeersgedrag. Ook afleiding in het verkeer blijft een structureel probleem. Deze ontwikkelingen onderstrepen de noodzaak om verkeersveiligheid niet alleen beleidsmatig te benaderen, maar structureel te verankeren in ontwerprijlijnen, uitvoeringsprogramma's en gedragsgerichte interventies van wegbeheerders.

De inhoudelijke ontwikkeling van de risicogestuurde aanpak vindt plaats binnen Aanpak SPV, gefinancierd door het ministerie van IenW. Binnen het KpVV-programma ligt de nadruk op de praktische vertaling naar decentrale overheden en alle partijen die met en voor hen werken. De inzet richt zich op versterking van de gedragscomponent en de samenhang tussen infrastructuur, educatie en handhaving.

Technologische ontwikkelingen, waaronder e-bikes, lichte elektrische voertuigen, intelligente verkeersregelinstanties (iVRI's) en voertuigassistentiesystemen, bieden kansen om de verkeersveiligheid te verbeteren, maar vragen tegelijk om monitoring, beleidsmatige duiding en aanpassing van ontwerpprincipes. Verkeersveiligheid blijft daarmee een integraal aandachtspunt binnen de thema's Smart Mobility, Fiets, Voetganger en Wegontwerp.

### Beleidskaders

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030) vormt het landelijk beleid voor het verbeteren van de verkeersveiligheid. Een belangrijk uitgangspunt uit het SPV 2030 is de risicogestuurde aanpak.

In mei 2026 is de nieuwe versie van Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2026-2030 verschenen met de acties vanuit het Rijk voor deze periode.

In juli 2025 zijn de nieuwe bestuurlijke afspraken over de aanpak volgens het Strategisch Plan Verkeersveiligheid opnieuw gemaakt voor de periode tot 2030.

In Europees verband is het EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 de basis voor Europees beleid met daarin ook de risicogestuurde aanpak.

Vanuit de modaliteit Fiets heeft het ministerie van IenW het Meerjarenplan fietsveiligheid 2025-2029 uitgebracht. Daarnaast is er de Uitvoeringsagenda Fiets van het ministerie voor acties vanaf 2025.

Tour de Force heeft met al haar partners een Nationaal Toekomstbeeld Fiets gepubliceerd en de Fietzersbond bracht de Fietsvisie 2040 uit. Op voertuiggebied vormt het LEV-kader de wettelijke basis voor de plaats op de weg van lichte elektrische voertuigen. De veiligheid van de voetganger komt aan bod in de Agenda Ruimte voor Lopen en het Nationaal Masterplan Lopen.

### Kennisvragen

Binnen het thema Verkeersveiligheid staat de vraag centraal welke kennis en handvatten decentrale overheden en partijen die voor en met hen werken nodig hebben om verkeersveiligheidsbeleid praktisch toepasbaar, integraal en effectief vorm te geven.

De kennisvragen die zich voordoen zijn niet alleen inhoudelijk maar ook procesmatig van aard. Vragen rond de risicogestuurde aanpak verkeersveiligheid worden beantwoord vanuit Aanpak SPV en staan niet in onderstaand overzicht. Specifieke kennisvragen over verkeersveiligheid binnen de andere thema's zijn in de betreffende paragrafen te vinden.

- Welke handvatten hebben betrokkenen in de verkeersveiligheidsaanpak nodig om tot een meer effectieve integrale verkeersveiligheidsaanpak te komen?
- Welke doorontwikkeling van de kwaliteitstoetsing van verkeerseducatie en de bijbehorende toolkit is nodig om aan te blijven sluiten bij een effectieve en efficiënte verkeersveiligheidsaanpak?
- Op welke wijze kan de veiligheid van met name de fietser worden vergroot?

### Doel

CROW stelt zich met het thema Verkeersveiligheid ten doel professionals praktisch toepasbare producten, kennis en ondersteuning te bieden om invulling te geven aan de ontwikkeling, uitvoering en evaluatie van hun verkeersveiligheidsbeleid.

Binnen het KpVV-programma focussen we bij dit thema op drie zaken. De Toolkit Verkeerseducatie, waarbij we ons nadrukkelijk alleen richten op het uitvoeren van toetsingen en dus niet op toekomstige invulling van deze toolkit. Die invulling geven we vorm middels een apart traject dat geen onderdeel is van dit jaarprogramma. We maken een praktische uitwerking van de drie E's. Hiermee zorgen we voor actuele kennis en concrete handvatten waarmee professionals verkeersveiligheid structureel kunnen versterken in beleid en uitvoering. Daarnaast starten we een verkenning om te zien of optimalisatie van het huidig kennisaanbod (van derden en van ons zelf) wenselijk is, en zo ja, op welke manier we daar invulling aan kunnen geven

in de toekomst. De fysieke kant van verkeersveiligheid vullen we deels in bij thema's als Voetganger en Fiets binnen dit jaarprogramma, maar vooral ook vanuit de bredere CROW-activiteiten als wegontwerp en gladheidsbestrijding.

## Activiteiten

In 2027 ligt de focus binnen de KpVV-programmering op:

### ■ Toolkit Verkeerseducatie

Voortzetten van de Toolkit Verkeerseducatie in 2027. Deze activiteit richt zich op verkeersveiligheidsbeleid, kennis over gedrag in het verkeer en ondersteuning van professionals bij het bevorderen van verkeersveilig gedrag. We voeren een tiental toetsingen uit en beheren en onderhouden de website [toolkitverkeerseducatie.nl](https://toolkitverkeerseducatie.nl).

### ■ Integrale toepassing 3 E's-handvatten

Afronding van het project dat in 2026 is gestart op basis van de discussienotitie over de 3 E's. Het project richt zich op het beschikbaar maken van concrete handvatten voor een integrale verkeersveiligheidsaanpak in de praktijk.

### ■ Actualisatie kennisaanbod verkeersveiligheid

Verkennen welke optimalisatie in kennisaanbod mogelijk is en welke actualisatie van huidig kennisaanbod gewenst is. Daarbij is aandacht voor het optimaliseren en mogelijk in andere vorm aanbieden van kennis van derden, en van onze eigen kennis. We stellen een notitie met aanbevelingen op.

## Dwarsverbanden binnen de activiteiten 2027

De activiteiten binnen Verkeersveiligheid raken vooral aan de thema's Fiets, Voetganger en Smart Mobility. De Toolkit Verkeerseducatie, de 3 E's-handvatten en de actualisatie van het kennisaanbod sluiten aan op fietsveiligheid, kwetsbare verkeersdeelnemers en gedragsgerichte verkeersveiligheidsaanpak. De relatie met Smart Mobility loopt via ontwikkelingen als ISA, rijtaakondersteuning, iVRI's, data en autonoom vervoer.



### 3.3 Smart Mobility

#### Beleidsopgaven

Smart Mobility richt zich op de ontwikkeling en toepassing van innovatieve data- en communicatietechnologieën om mobiliteit efficiënter, duurzamer en veiliger te maken. De snelle digitalisering van mobiliteitssystemen en de groeiende beschikbaarheid van realtime en historische data bieden overheden nieuwe mogelijkheden om beleidsdoelen effectiever te realiseren. Daarbij ligt de nadruk op het creëren van publieke randvoorwaarden die zorgen voor een verantwoorde digitalisering van mobiliteit. Zo kunnen marktpartijen mobiliteitsdiensten ontwikkelen die bijdragen aan het realiseren van publieke waarden.

Smart Mobility raakt aan meerdere maatschappelijke opgaven. Traditioneel betreft dit bereikbaarheid, verkeersveiligheid en duurzaamheid. In het huidige geopolitieke klimaat krijgt daarnaast het versterken van de Europese innovatie- en industriepositie meer aandacht. Tegelijkertijd brengen digitale mobiliteitstoepassingen nieuwe vraagstukken met zich mee rond privacy, cybersecurity, publieke waarden, interoperabiliteit en de verhouding tussen publieke en private partijen.

Voor decentrale overheden betekent dit dat zij niet alleen moeten investeren in fysieke infrastructuur, maar ook in digitale infrastructuur en data-ecosystemen. De integratie van deze twee werelden vraagt om nieuwe kennis, nieuwe competenties en een integrale benadering van beleid, uitvoering en beheer.

#### Beleidskaders

Smart Mobility ontwikkelt zich in sterke samenhang met Europese en nationale beleidskaders. De Europese Green Deal en de Sustainable and Smart Mobility Strategy vormen de strategische basis voor de digitalisering en verduurzaming van het mobiliteitssysteem. Hieruit vloeit een reeks aan regelgeving voort, waaronder de ITS-richtlijn en onderliggende verordeningen (zoals RTTI, MMTIS, SSTP, SRTI en C-ITS).

Andere Europese kaders zijn onder andere de Data Act, de AI-verordening en de Europese richtlijn over intelligente vervoerssystemen. Vanuit deze laatste zijn er diverse gedelegeerde handelingen van de Europese Commissie zoals de Richtlijn voor Real Time Traffic Information (RTTI), van de Multi Modal Transport Information Systems (MMTIS). De Europese Commissie heeft tevens een visie gepubliceerd over Cooperative, Connected and Automated Mobility (CCAM) en een strategie voor Sustainable and Smart Mobility. In 2026 is nieuw Europees beleid uitgebracht op het gebied van C-ITS. Daarnaast zal het Automotive Action Plan belangrijk gaan worden, nu de Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit grotendeels is uitgevoerd. Dit automotieve plan, gepresenteerd door de Europese Commissie in maart 2025, is een strategisch initiatief om de Europese auto-industrie te versterken te midden van wereldwijde concurrentie, technologische veranderingen en de overgang naar een klimaatneutrale economie.

Op nationaal niveau verschenen de afgelopen jaren meerdere Kamerbrieven over de ontwikkelingen rond Smart Mobility in relatie tot mobiliteit en infrastructuur in Nederland. Denk aan de brieven rond de voortgang van het Toekomstperspectief Automobilititeit, de Actieagenda auto en Toekomstperspectief Hoofdwegennet, de ontwikkelingen over voertuigautomatisering, het slim inpassen van automatisch vervoer, het Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata en over de slimme inpassing en introductie van geautomatiseerd vervoer. De Monitor Smart Mobility van 2026 geeft inzicht en laat de gevolgen zien voor het beleid. Voor een tijdlijn met alle beleidskaders zie ook de Beleidslijn van Smart Mobility. Vanuit de (inmiddels beëindigde) Krachtenbundeling Smart Mobility is de Beleidsvisie Toepassing geautomatiseerd wegvervoer en de Ontwikkelagenda geautomatiseerd openbaar vervoer verschenen. Voor decentrale overheden en alle partijen die met en voor hen werken hebben deze kaders directe gevolgen voor verkeersmanagement, data-uitwisseling en informatievoorziening. Nieuwe C-ITS-verordeningen en andere Europese verplichtingen vragen om tijdige duiding en vertaling naar de uitvoeringspraktijk.

#### Kennisvragen

Binnen het thema Smart Mobility staat de vraag centraal hoe we decentrale overheden en partijen die voor en met hen werken kunnen ondersteunen bij het duiden van ontwikkelingen en het maken van onderbouwde keuzes over data, digitalisering, Europese regelgeving en slimme mobiliteitstoepassingen.

Onderscheiden naar de zes deelthema's binnen het thema Smart Mobility geven de volgende kennisvragen richting aan de aanpak van het thema:

##### ■ Algemene kennis:

- Welke beleidsdoelen kan een overheid bereiken met de inzet van Smart Mobility? Hoe kan Smart Mobility helpen bij het vervullen van de mobiliteitsopgaven van decentrale overheden?
- Welke Europese regelgeving komt er op ons af op het gebied van Smart Mobility? Wat is de gedachte achter deze regelgeving? Wat betekent deze regelgeving voor beleid en beheer van decentrale overheden en alle partijen die met en voor hen werken?

##### ■ Data en digitalisering

Wat is de meerwaarde voor beleidsoverheden en wegbeheerders van het gebruik van data in mobiliteit? Hoe kan een decentrale overheid zijn datahuishouding op efficiënte en effectieve manier inrichten of laten inrichten?

##### ■ Zelfrijdend en ADAS

Welke ontwikkelingen en trends zien we de komende jaren op het gebied van rijtaakondersteuning en autonoom rijden? Hoe kunnen deze ontwikkelingen bijdragen aan het bereiken van beleidsdoelen op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en duurzame mobiliteit?

### ■ Toekomstige infrastructuur

Welke ontwerp- en beheeraspecten moeten nu al worden meegenomen bij het vormgeven van toekomstige infrastructuur om Smart Mobility-toepassingen te faciliteren? Wat is er nodig voor een landelijke strategie voor ontwikkeling en beheer en onderhoud van infrastructuur in de transitie naar autonoom verkeer en vervoer?

### ■ Verkeersmanagement

Met welke vormen van tactisch en operationeel verkeersmanagement kunnen we de beschikbare infrastructuur optimaal benutten?

### ■ Human factors & Human capital

Welke rol spelen Human factors in de effectiviteit van Smart Mobility-maatregelen? Hoe moet in de praktijk rekening worden gehouden met Human factors bij de ontwikkeling en implementatie van Smart Mobility-maatregelen en multimodaal verkeersmanagement?

## Doelen

In 2027 richt CROW-KpVV zich op het consolideren en toepasbaar maken van de opgebouwde kennis over Smart Mobility. CROW-KpVV vervult daarbij de rol van verbindende kennispartner tussen Europese beleidsontwikkelingen, nationale afspraken en de praktijk van decentrale overheden en alle partijen die met en voor hen werken..

De inzet van CROW-KpVV heeft als doel om Europese regelgeving tijdig en begrijpelijk te vertalen naar concrete handelingsperspectieven door:

- bestaande kennis te actualiseren en beter vindbaar te maken
- beleidsmakers en uitvoerders te ondersteunen bij implementatie
- kennis en vaardigheden te versterken binnen decentrale overheden, en voor alle partijen die voor en met hen werken.

## Activiteiten

Voor Smart Mobility legt CROW-KpVV de volgende accenten:

- het stimuleren van publiek-private kennisuitwisseling
- het bieden van inzicht in beleidseffecten van slimme mobiliteit
- het ondersteunen van de digitaliseringsopgave.

Deze uitgangspunten vormen de basis voor de volgende activiteiten in 2027:

- **Kennisontwikkeling, kennistoepassing en communicatie**  
CROW participeert actief in relevante nationale en internationale overleggen, waaronder tafels binnen het LVMB, VIAB, NEN en POLIS. Doel is het volgen en duiden van ontwikkelingen en het vertalen daarvan naar een actuele kennisagenda. We verkennen in 2027 welke kennisproducten het meest relevant zijn om op te stellen. Denk daarbij aan ontwikkelingen rond ITS-regelgeving, waaronder SSTP, SRTI en C-ITS-verordeningen, die we vertalen naar begrijpelijke en toepasbare kennis. Daarmee

ontstaat meer duidelijkheid over wat regelgeving betekent voor beleid, beheer en uitvoering.

Naast het uitwerken van een of enkele kennisproducten zetten we ons in om de impact van bestaande kennis te vergroten. Daartoe gaan we de communicatiestrategie rond dit thema aanpassen. Onderdelen van de strategie zijn de vindbaarheid van kennisproducten in de kennisbank en via andere kanalen, en het organiseren van kennisdeling (een mix van bijvoorbeeld CROW-bijeenkomsten en webinars). Dit doen we om de toepassing in de praktijk te bevorderen. Op basis van deze strategie kiezen we de precieze invulling van de communicatie in 2027.

Daarnaast gaat CROW de Ladder van Smart Mobility verder actualiseren en positioneren als richtinggevend instrument voor beleidsontwikkeling en programmering. Zo versterken we de toepasbaarheid voor decentrale overheden en alle partijen die met en voor hen werken.

### ■ Digitalisering en AI in verkeer en vervoer

CROW gaat de publicatie over AI in verkeersmanagement actualiseren. Daarnaast verkennen we de wenselijkheid om te komen tot een praktische methodiek om overheden te ondersteunen bij de verantwoorde inzet van AI, met aandacht voor veiligheid, privacy en governance. Tevens voeren we een verkenning uit naar de mogelijkheden van Smart Mobility-toepassingen voor de rijdende fiets, zoals slimme detectie en datagebruik. De verkenning resulteert in een richtinggevende notitie voor mogelijke vervolgstappen, die we grotendeels vanaf 2028 gaan zetten.

### ■ ISA, rijtaakondersteuning en autonoom vervoer

De landelijke werkgroep ISA blijft actief als platform voor kennisdeling en afstemming. We actualiseren de CROW-publicatie over ISA, in samenhang met richtlijnen voor wegontwerp en infrastructuur. Uitgangspunten zijn uniformiteit en eenduidigheid. Verder gaan we door met de uitwerking van autonoom vervoer vanuit het perspectief van decentrale overheden (en alle partijen die voor en met hen werken). Doel is om kennis over autonome systemen te verbinden met beleidsvisies en deze te laten aansluiten bij nationale en Europese ontwikkelingen. Uiteraard kunnen we dit alleen uitvoeren bij belangstelling voor use cases en dus bij medewerking van de provincies.

## Dwarsverbanden binnen de activiteiten 2027

De activiteiten binnen Smart Mobility raken vooral aan de thema's Verkeersveiligheid, Fiets en Ruimte en mobiliteit. De relatie met Verkeersveiligheid betreft ISA, rijtaakondersteuning, autonoom vervoer en de samenhang met wegontwerp en infrastructuur. De link met Fiets is de verkenning naar Smart Mobility-toepassingen voor de rijdende fiets, zoals slimme detectie en datagebruik. De verbinding met Ruimte en mobiliteit loopt via de Ladder van Smart Mobility en vragen rond toekomstige infrastructuur voor Smart Mobility-toepassingen.



### 3.4 Brede welvaart

#### Beleidsopgaven

Overheden benaderen mobiliteitsbeleid niet langer sectoraal, maar wegen het integraal af tegen doelen op het gebied van bereikbaarheid, veiligheid, gezondheid en leefomgeving. Brede welvaart biedt hiervoor het sturings- en afwegingskader.

Per 1 januari 2027 moeten gemeenten en provincies hun omgevingsvisies integraal gereed en gepubliceerd hebben. Strategisch beleid voor bereikbaarheid is daarmee formeel onderdeel geworden van de omgevingsvisie. Dit markeert een fundamentele verschuiving in het mobiliteitsbeleid van decentrale overheden. De vraag is niet langer óf brede welvaart een rol speelt, maar hoe dit thema daadwerkelijk wordt toegepast in beleidsontwikkeling, besluitvorming en monitoring.

Centraal daarbij staan de uitruil tussen de dimensies bereikbaarheid, veiligheid, gezondheid en leefomgeving, de verdelingseffecten tussen groepen inwoners en de effecten op 'hier en nu', 'elders' en 'later'. Specifieke aandacht gaat uit naar verschillen in bereikbaarheid tussen sociaal-economische groepen en gebieden, en de mate waarin beleidskeuzes deze verschillen verkleinen of vergroten.

#### Beleidskaders

Binnen het thema Brede welvaart zijn verschillende beleidskaders richtinggevend voor de toepassing in het mobiliteitsdomein.

Brede welvaart gaat over duurzaamheid en eerlijkheid. Dat vraagt naast inhoudelijke kennis om inzicht in hoe overheden verschillende beleidsprocessen vanuit één brede blik kunnen verbinden, bijvoorbeeld door kennis uit RMP's en SUMP's over en weer te benutten.

Op rijksniveau vormen het kabinetsstandpunt Bereikbaarheid op peil en de Mobiliteitsvisie 2050 belangrijke kaders. Deze documenten benadrukken het belang van bereikbaarheid in relatie tot brede welvaart en vragen om nadere uitwerking in regionale en lokale beleidspraktijk.

Deze beleidsnota's vormen gezamenlijk het kader waarbinnen CROW-KpVV brede welvaart in 2027 verder concreetiseert en toepast in mobiliteitsbeleid.

#### Kennisvragen

Binnen het thema Brede welvaart staat de vraag centraal hoe decentrale overheden en partijen die voor en met hen werken brede welvaart kunnen meewegen in mobiliteitsbeleid, besluitvorming en monitoring.

De kennisvragen die in 2027 spelen, bewegen zich op meerdere niveaus. Voor een grote groep gemeenten (het 'peloton') gaat het om praktische implementatievragen. Hoe neem je brede welvaart op in een omgevingsvisie? Hoe vertaal je doelen uit een Regionaal Mobiliteitsprogramma naar concrete omgevingswaarden? Hoe maak je gebruik van bestaande dashboards en analysetools om inzicht te krijgen in bereikbaarheidsopgaven en verdelingseffecten? Voor de kopgroep en grotere stedelijke regio's verschuift de aandacht naar verdiepingvragen. Daar gaat het om het optimaliseren van investeringen in openbaar vervoer en hubs vanuit bereikbaarheidsongelijkheid, het toepassen van Integrale Kijk op Bereikbaarheid (IKOB) in complexe scenarioanalyses en het benutten van het bereikbaarheidspeil in interbestuurlijke afstemming, bijvoorbeeld in MIRT-overleggen.

Voor de 'urban nodes' spelen daarnaast specifieke vragen rond de integratie van de Europese SUMP-vereisten in de Nederlandse beleidspraktijk. Hoe sluiten Sustainable Urban Mobility Indicators (SUMI's) aan op bredewelvaarts-indicatoren en hoe organiseer je monitoring als structureel onderdeel van het beleidsproces?

Rond IKOB komen deze kennisvragen samen in een behoefte aan verdere professionalisering. Gebruikers willen weten hoe zij IKOB effectief kunnen inzetten voor scenarioanalyses en standaardrapportages, hoe ze het rekenhart kunnen integreren in hun eigen werkomgeving en hoe ze de uitkomsten transparant en reproduceerbaar kunnen gebruiken in beleidsafwegingen. Vanuit het KpVV-programma zorgen we vooral dat de basis van de software op orde en toepasbaar is, bijvoorbeeld voor de RMP-rekentool.

## Doelen

In 2026 hebben we een stevige basis gelegd met de Community of Practice, de verdere documentatie van IKOB en de koppeling met dashboards. In 2027 ligt de nadruk op consolidatie, verbreding en verankering in de reguliere werkprocessen van overheden. CROW-KpVV heeft hierbij geen normstellende rol, maar ondersteunt decentrale overheden en alle partijen die voor en met hen werken met kennisontwikkeling, instrumentarium en netwerkvorming. Eind 2027 is de Community of Practice een stabiel en breed gedragen netwerk waarin kennis wordt gedeeld én toegepast. Gemeenten passen brede welvaart aantoonbaar toe in omgevingsvisies, RMP's en SUMP's.

IKOB is beschikbaar als online, professioneel toepasbare rekentool met een werkend governance- en financieringsmodel. Regio's en adviesbureaus gebruiken de tool actief bij scenarioanalyses en onderbouwing van beleidskeuzes. Daarmee ondersteunt CROW-KpVV het daadwerkelijk sturen op brede welvaart in mobiliteitsbeleid.

## Activiteiten

### ■ Community of Practice Brede welvaart en mobiliteit

#### *Netwerkvorming*

In 2027 organiseren we ten minste vier reguliere bijeenkomsten en twee thematische verdiepingssessies. De nadruk ligt op het stimuleren van praktijkgerichte toepassing van brede welvaart in omgevingsvisies, SUMP-processen en regionale programma's. De binnen CROW-KpVV ontwikkelde kennis en het instrumentarium ontsluiten we ook via het CoP-netwerk. De Community of Practice fungeert als platform voor kennisdeling, vraagarticulatie en toetsing van instrumenten aan de praktijk. Ook de internationale kennisuitwisseling, onder meer via POLIS en contacten met Oostenrijk en België, zetten we voort.

#### *Kennisontwikkeling*

Onderzoek en verdieping maken integraal onderdeel uit van de CoP. Het vervolg van de studie 'Bereikbaarheid voor iedereen' en het living lab met TU Eindhoven leveren kennisinzichten op rond investeringsvraagstukken en verdelingseffecten. Deze inzichten vertalen we naar handelingsperspectieven voor beleidsprofessionals.

### ■ Doorontwikkeling IKOB

In 2027 realiseren we het online rekenhart van IKOB en maken we dit via een API aanroepbaar vanuit GIS-omgevingen zodanig dat deze bron vrij toegankelijk wordt voor iedereen. De algoritmiek gaan we verder documenteren en onderbouwen.

## Dwarsverbanden binnen de activiteiten 2027

Hoewel we Brede welvaart bevorderen via vrijwel alle activiteiten binnen het KpVV-programma, verbindt Brede welvaart het meest direct via de Community of Practice, onderzoek naar bereikbaarheid en verdelingseffecten, en de doorontwikkeling van IKOB. Daarmee is de link het sterkst met de thema's Duurzame mobiliteit, Ruimte en mobiliteit en Publieke mobiliteit.

### 3.5 Ruimte en mobiliteit

#### Beleidsopgaven

Door klimaatverandering, verstedelijking, economische groei, demografische ontwikkelingen en de opgave om 1 miljoen woningen te bouwen, staat de kwaliteit van de leefomgeving onder druk. Daarbij lopen we aan tegen maatschappelijke grenzen, zoals ruimtegebrek, vergrijzing, personeelstekorten, overbelaste energienetten, en planetaire grenzen zoals klimaatverandering, milieuvervuiling en biodiversiteitsverlies.

Binnen het thema staan vraagstukken rond ruimtegebruik, leefbaarheid, inclusiviteit en bereikbaarheid centraal. Doel is een gezonde, veilige en aantrekkelijke leefomgeving met een toekomstbestendig mobiliteitssysteem. De relatie tussen mobiliteit en gebiedsontwikkeling vormt daarbij een belangrijk aandachtspunt. Hoewel het belang hiervan breed wordt erkend, ontbreekt vaak nog een gezamenlijke taal en systematiek om belangen integraal af te wegen. Bestaande kaders zijn veelal gebaseerd op autobereikbaarheid en parkeernormen, waardoor kansen voor lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit niet altijd optimaal worden benut.

De uitvoering van de afspraken uit het programma Woningbouw en Mobiliteit vraagt om een samenhangende benadering van mobiliteit en gebiedsontwikkeling en blijft de komende jaren een belangrijke opgave. Tegelijkertijd nemen de beschikbare middelen voor bereikbaarheid af. Juist daarom wordt het steeds belangrijker om bestaande kennis, netwerken en instrumenten beter te benutten, te verbinden en op te schalen, waar mogelijk ondersteund door alterna-

tieve financieringsvormen. De opgaven spelen niet alleen in stedelijke gebieden, maar ook in kleinere en landelijke gemeenten, waar behoefte bestaat aan praktisch toepasbare kennis en ondersteuning vanwege beperkte capaciteit. De combinatie van inhoudelijke kennis, proceskennis en samenwerking blijft daarom een cruciale succesfactor.

Bij de samenhangende benadering van mobiliteit en gebiedsontwikkeling hoort een integrale aanpak van de boven- en ondergrond. Gebiedsontwikkeling vraagt steeds vaker om afwegingen waarin mobiliteit, klimaatadaptatie, energie-infrastructuur, stedelijk waterbeheer en andere ruimtelijke functies samenkomen. Voor 2027 ligt hier een belangrijke opgave om kennis en instrumenten verder te ontwikkelen die deze samenhang inzichtelijk maken en ondersteunen.

#### Beleidskaders

Diverse (beleids)documenten en initiatieven markeren deze ontwikkeling.

De Ontwerp-Nota Ruimte en de aanpak in de NOVEX-gebieden geven richting aan deze ontwikkeling. Tegelijkertijd groeit de aandacht voor de samenhang tussen mobiliteit, verstedelijking en digitalisering, onder meer via Slimme duurzame verstedelijking en het DMI-ecosysteem.

Ook neemt de behoefte toe aan nieuwe indicatoren voor multimodale en inclusieve bereikbaarheid, zoals de mobiliteitscore, het bereikbaarheidsspeil en SUMP-indicatoren. De SUMP-verplichting voor urban-nodemunicipalities versterkt deze ontwikkeling.



Daarnaast krijgen de Kennisinstructuur Mobiliteit in Gebiedsontwikkeling (zie kader), het principe water en bodem zijn sturend en een integrale benadering van de boven- en ondergrond een steeds belangrijkere rol. Nieuwe kennis, instrumenten en samenwerking zijn noodzakelijk om ruimtelijke en mobiliteitsopgaven in samenhang aan te pakken.

Recente onderzoeken en publicaties van onder meer PBL, Rli en de Reiswijzer Gebiedsontwikkeling 2026 onderstrepen het belang van integrale gebiedsontwikkeling, waarbij woningbouw, mobiliteit, klimaat, energie, water en leef-omgevingskwaliteit gezamenlijk worden afgewogen.

### Samenwerking met derden in nationale programma's

Vanuit het thema Ruimte en mobiliteit is CROW, buiten het KpVV-programma, als kennispartner betrokken bij deze landelijke programma's:

- De kennisborging en doorwerking van de City Deal Integrale Aanpak Openbare Ruimte. Dit doen we samen met Platform31, Stadswerk en Rioned.
- Platform Integraal Samenwerken Openbare Ruimte (ISOR). In dit verband komen gemeenten, Rijksoverheid en kennisinstellingen samen om kennis te delen, te experimenteren, te innoveren en op te schalen, en zo de professionalisering van integrale samenwerking aan te jagen en te versnellen.
- Ook werkt CROW samen in het Dutch Metropolitan Innovations (DMI)-ecosysteem. Dit doen we onder andere op het gebied van een monitor gebiedsontwikkeling. Dit samenwerkingsverband voorziet de domeinen mobiliteit, openbare ruimte en woningbouw van nieuwe digitale instrumenten.
- Een andere ontwikkeling is de voorgestelde Kennisinstructuur Mobiliteit in Gebiedsontwikkeling, waarvoor CROW en Platform31 in maart 2026 een gezamenlijk voorstel aan de minister van IenW hebben aangeboden. Deze kennisinstructuur moet helpen om mobiliteit in gebiedsontwikkeling sneller, consistent en beter onderbouwd toe te passen.

### Kennisvragen

Binnen het thema Ruimte en mobiliteit staat de vraag centraal hoe decentrale overheden en partijen die voor en met hen werken mobiliteitsknooppunten beter kunnen inzetten binnen gebiedsontwikkeling en daarbij onderbouwde keuzes kunnen maken over bereikbaarheid, ruimtegebruik en leefbaarheid.

Ruimte en mobiliteit is een groot en complex veld waar veel verschillende vragen spelen. Onderstaande drie hoofdvragen passen het meest bij CROW-KpVV. Deze vragen zijn opgesteld na afstemming met het brede werkveld. Zie ook het kader dat een beeld geeft van de actieve programma's binnen dit thema.

- Welke rol kunnen mobiliteitsknooppunten (mobiliteitshubs) spelen om het mobiliteitssysteem toekomstbestendig te maken, in relatie tot duurzame gebiedsontwikkeling en de bouwopgave van de komende jaren?
- Welke kennis en informatiebehoefte is er specifiek rond toepassing van mobiliteitshubs in meer rurale gebieden?
- Welke inrichting en ontwerpeisen zijn passend voor mobiliteitshubs? Waar moet rekening mee worden gehouden bij het (beleid maken voor) parametrisch ontwerp?

### Doelen

Vanuit het thema Ruimte en mobiliteit werkt CROW-KpVV, in samenspraak met andere partijen, aan het ontsluiten en toepassen van relevante kennis. We concentreren ons daarbij op mobiliteitsknooppunten omdat in het brede veld behoefte is aan kennis en van elkaar leren. De activiteiten voor 2027 bouwen voort op bestaande activiteiten en sluiten aan op actuele beleidsmatige en maatschappelijke opgaven. Het programma bestaat uit een combinatie van doorlopende projecten en twee nieuwe initiatieven binnen dit onderwerp.

### Activiteiten

#### ■ Algemene werkzaamheden Kennisnetwerk Mobiliteitshubs

Het Kennisnetwerk Mobiliteitshubs wordt voortgezet. We verspreiden nieuwsberichten, beheren en onderhouden de website en we organiseren diverse kennissessies voor het brede veld. Verder gaan we door met het in kaart brengen van alle mobiliteitshubs in Nederland in relatie tot het multimodale netwerk.

#### ■ Verdieping Kennisnetwerk Mobiliteitshubs: rurale gebieden

Ontwikkeling kennisaanbod specifiek op het gebied van hubontwikkeling in kleinere kernen en het landelijk gebied. We bepalen in afstemming met het brede veld welke vorm van kennisaanbod het best passend is.

#### ■ Verdieping Kennisnetwerk Mobiliteitshubs: parametrisch ontwerp openbare ruimte

Verdere uitwerking van parametrisch ontwerpen gebaseerd op data, informatietechnologie en gestandaardiseerde algoritmen, verknoopt met STOMP in de praktijk waar we afgelopen jaren aan hebben gewerkt.

### Dwarsverbanden binnen de activiteiten 2027

De activiteiten binnen Ruimte en mobiliteit raken aan de thema's Publieke mobiliteit, Fiets, Voetganger en Toegankelijkheid. Bij mobiliteitshubs komen overstappen, looproutes, fietsparkeren, toegankelijkheid en bereikbaarheid samen. De relatie met Logistiek en distributie en Parkeren wordt zichtbaar in activiteiten binnen die thema's rond ruimte-vraag, vrachtwagenparkeren en schaarse openbare ruimte.

## 3.6 Logistiek en distributie

### Beleidsopgaven

Logistiek speelt een belangrijke rol in de bereikbaarheid en leefbaarheid van steden en regio's. Gemeenten worden geconfronteerd met vraagstukken rond stedelijke distributie, laden en lossen en de ruimtelijke inpassing van logistieke functies. Deze vraagstukken vragen om beleidsmatige afwegingen waarin mobiliteit, ruimte en economie samenkomen.

Nederland groeit richting ruim 20 miljoen inwoners. Dit leidt tot een toename van logistieke activiteiten, zowel in ruimtebeslag als in verkeersbewegingen. Logistieke bedrijvigheid hangt sterk samen met ruimtelijke, geografische en economische factoren. Goederenstromen volgen uit dienstverlening en waardeketens rond productie. Bedrijven vestigen zich bij voorkeur nabij knooppunten, goed bereikbare corridors en locaties met beschikbare arbeidskrachten. Tegelijkertijd vraagt de aan- en afvoer van goederen ook om aandacht in steden en dorpen, waar economische en maatschappelijke functies afhankelijk zijn van bevoorrading en dienstverlening.

Deze ontwikkeling vindt plaats binnen een schaarse (openbare) ruimte. De opgave ligt niet alleen bij het verduurzamen van logistieke ketens, maar ook bij een zorgvuldige ruimtelijke inpassing ervan in of nabij gemeenschappen. Naast zero-emissie krijgt het vraagstuk van *net zero impact* steeds meer aandacht bij overheden en bedrijfsleven. Daarbij spelen vraagstukken rond maatschappelijke acceptatie, de spanning tussen economische efficiëntie en brede welvaart, en de acceptatie van maatregelen die gericht zijn op reductie van voertuigbewegingen ten behoeve van emissie- en leefbaarheidsdoelen.

### Beleidskaders

TNO heeft in 2024 Outlook stadslogistiek 2035 opgesteld in opdracht van de Topsector Logistiek en het ministerie van IenW. CROW-KpVV was betrokken bij de verkenningen. Op Europees niveau zijn voor de logistieke sector met name de European Green Deal, Fit for 55, Mobility package en NextGenerationEU richtinggevend.

In 2024 is de herijkte Goederenvervoeragenda vastgesteld met aangescherpte doelstellingen. Het College van Rijksadviseurs (2023) publiceerde een Een nieuw logistiek verhaal. Het PBL besteedde in de Monitor Landschap (2023) aandacht aan de groei van distributiecentra.

De Interprovinciale Kennisagenda van 2026 (IPO) benadrukt het belang van een gebiedsgerichte aanpak van ruimte en mobiliteit. Dit sluit aan bij de toenemende druk op bedrijventerreinen. Volgens Behoeften bedrijventerreinen tot en met 2040 (EZ/STEC, 2025) heeft driekwart van de provincies in 2040 geen uitgeefbaar terrein meer beschikbaar. De landelijke ruimtebehoefte ligt tussen '1.200 en 6.380 hectare', met grote regionale verschillen. Gelderland heeft de grootste ruimtebehoefte, Drenthe heeft nog enige ruimte.

Het KIM (2026) onderstreept in Stadslogistiek en hubs het belang van logistieke hubs en slimme ruimtelijke inpassing voor een duurzame en bereikbare stadslogistiek.

### Kennisvragen

Binnen het thema Logistiek en distributie staat de vraag centraal hoe decentrale overheden en partijen die voor en met hen werken logistieke opgaven, waaronder de ruimte-vraag voor logistiek, beter kunnen meewegen in ruimtelijk en mobiliteitsbeleid en daarbij onderbouwde keuzes kunnen maken.

Het onderstaande is een samenvatting van wat is opgehaald in afstemming met het veld in 2026 en eerdere jaren.

#### Basiskennis logistiek

Logistiek integraal meenemen in beleid is een belangrijke opgave, immers alleen door er aandacht aan te geven kunnen we zaken verbeteren. Logistieke activiteiten horen bij de inrichting en levensloop van een gebied en moeten worden meegenomen in de ruimtelijke planvorming. Hoe krijgen we het belang van logistiek en distributie goed op het netvlies en verankerd? Waar moeten partijen rekening mee houden bij nieuwe gebiedsontwikkeling en bij aanpassingen in bestaande gebieden, zoals stadscentra? Wat zijn de stromen die horen bij welke vormen van logistiek? Er is behoefte aan kengetallen. De uiteenlopende belangen vragen om aandacht.

#### Praktische oplossingen en handelingsperspectief

Naast het verkrijgen van basiskennis is er behoefte aan kennis over het toepassen van praktische oplossingen. Een flink aantal partijen werkt hier al aan en die kennis kan breder worden gedeeld met het hele veld. Het gaat om praktische vragen als: wat is de ruimte-vraag die we van logistiek kunnen verwachten bij nieuwe gebiedsontwikkelingen? Wat is ruimte-vraag voor het laden en het lossen in bestaande (stads)centra? Wat zijn nieuwe maatregelen om meer grip op logistiek te krijgen? Welke rol kan licht elektrisch vervoer spelen en hoe kan het brede veld van logistiek de inzet van LEV's faciliteren?

### Doelen

Binnen het thema Logistiek en distributie richt CROW-KpVV zich op de bestuurlijke en ruimtelijke dimensie van logistiek. Daarbij zijn we selectief in het oppakken van kennisvragen en ligt de nadruk op vraagstukken die verband houden met duurzame gebiedsontwikkeling. In 2027 zetten we in op het afronden en verspreiden van eerder ontwikkelde kennis, het stimuleren van het gebruik daarvan en het oppakken van een concrete kennisvraag.

## Activiteiten

### ■ Handreiking stadslogistiek

In 2024/2025 heeft CROW-KpVV een concepthandreiking stadslogistiek opgesteld. De betrokken organisaties konden zich niet allemaal voldoende vinden in dit concept. Daarom besloten we om de handreiking niet te publiceren. In 2026 zijn we gestart met een vernieuwde aanpak voor een passend product waar partijen zich wel in kunnen vinden. Dat product biedt basiskennis over stadslogistiek. We brengen de publicatie in 2027 onder de aandacht van overheden en bedrijven. Mogelijk werken we in dat jaar nog aan de afronding van de handreiking.

### ■ Kengetallen bedrijventerreinen

In 2025 en 2026 hebben we de kengetallen bedrijven-terreinen geactualiseerd. In 2027 zorgen we ervoor dat relevante partijen weten dat de nieuwe kengetallen beschikbaar zijn. Afhankelijk van aanvullende financiering stimuleren we ook het gebruik ervan.

### ■ Verkenning ruimtevraag logistiek

De ruimtevraag logistiek speelt zowel bij nieuwe gebieds-ontwikkelingen als bij het laden en lossen in bestaande centra. Wanneer overheden, en de partijen die met en voor hen werken, goed inzicht hebben in welke ruimte-vraag ze kunnen verwachten voor logistiek, dan kunnen

ze daar rekening mee houden in het eigen beleid en mogelijk in het ontwerpproces. We starten in 2027 met een verkenning naar zowel de bestaande kennis en informatie, als naar de specifieke kennisbehoefte. De verkenning geeft inzicht in welke informatie voorhanden is en waar behoefte aan is in het veld. Zo ontstaat inzicht in welke vervolgstappen nuttig en nodig zijn. De verkenning verschijnt naar verwachting in de vorm van een notitie.

### Dwarsverbanden binnen de activiteiten 2027

De activiteiten binnen Logistiek en distributie hebben vooral een link met de thema's Ruimte en mobiliteit en Parkeren. De Handreiking stadslogistiek, kengetallen bedrijventerreinen en de verkenning ruimtevraag logistiek ondersteunen ruimtelijke afwegingen rond gebiedsontwikkeling, bedrijven-terreinen, bevoorrading, laden en lossen. De verbinding met Parkeren ligt bij vrachtwagenparkeren en het gebruik van schaarse openbare ruimte.



## 3.7 Toegankelijkheid

### Beleidsopgaven

Toegankelijkheid raakt iedereen. Want het gaat niet alleen om de meer dan twee miljoen mensen met een blijvende beperking en de groei daarvan door de vergrijzing. Daarnaast gaat het ook om mensen die lopen met een kinderwagen of bijvoorbeeld een gebroken enkel waardoor je uiteindelijk kan spreken van een veelvoud van die twee miljoen.

Wat betreft een toegankelijke openbare ruimte zijn programma's als ISOR relevant, evenals ontwikkelingen binnen de domeinen ruimte, mobiliteit en fysieke leefomgeving. De toegankelijkheid van gebouwen en de inrichting van de openbare ruimte hangen nauw met elkaar samen.

Toegankelijk openbaar vervoer en doelgroepenvervoer vormen ook belangrijke voorwaarden om deel te nemen aan de maatschappij. Goede routes naar ov-haltes zijn van grote invloed op het ov-gebruik en op de tevredenheid van reizigers. Speciale aandacht is daarbij nodig voor knooppunten en hubs. De themarapportage Onderzoek Doelgroepenvervoer van het College voor de Rechten van de Mens laat zien dat er nog veel te doen valt in het toegankelijk maken van het openbaar vervoer en doelgroepenvervoer.

Ook het belang van digitale toegankelijkheid neemt toe. In 2025 zijn nadere eisen onder de European Accessibility Act in werking getreden op het gebied van toegankelijkheid, klantenservice en bejegening. Dit heeft consequenties voor onder andere online dienstverlening.

In het KpVV-programma leggen we bij dit thema de nadruk op de toegankelijkheid van de openbare ruimte (samen met het thema Voetganger) en de overkoepelende activiteiten over alle thema's heen. Denk aan toegankelijkheidsaspecten van specifieke vervoerwijzen en thema's als Smart Mobility of Brede welvaart (bijvoorbeeld vervoersongelijkheid).

### Beleidskaders

Toegankelijkheid is een belangrijke opgave binnen het mobiliteits-, woon- en inclusiebeleid. Om ervoor te zorgen dat iedereen kan deelnemen aan de maatschappij, is een goede bereikbaarheid van maatschappelijk belangrijke bestemmingen essentieel. Voor een deel van de bevolking kan dat alleen te voet, al dan niet in combinatie met collectief vervoer. Dit komt onder meer terug in Naar een integraal bereikbaarheidsbeleid en het Bestuursakkoord Toegankelijkheid OV 2022–2032. Veel overheden geven hier invulling aan door compact te bouwen rond ov-voorzieningen, bijvoorbeeld volgens het principe van de 15-minutenstad.

Ook de Ontwerp-Nota Ruimte benadrukt het belang van een kwalitatief hoogwaardige leefomgeving. Dit vraagt om een omgeving die primair gericht is op aangenaam wonen en verblijven en minder op een zo snel mogelijke auto-ontsluiting.

De toegankelijkheid van voorzieningen is eveneens van belang voor de zelfredzaamheid van ouderen. Het Nationaal Preventieakkoord, het Programma Wonen en zorg voor ouderen en het advies Ruimte voor ouderen gaan uit van het uitgangspunt dat ouderen langer zelfstandig thuis wonen. Dat vereist goed bereikbare voorzieningen en toegankelijke en veilige looproutes. Ook de opgave om 290.000 woningen voor senioren te realiseren heeft gevolgen voor de inrichting van de leefomgeving.

Toegankelijkheid is daarnaast een belangrijke randvoorwaarde voor een hoger gebruik van openbaar vervoer en doelgroepenvervoer. Het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022–2032 en de Verbeteragenda Doelgroepenvervoer benadrukken het belang van goede looproutes naar haltes, knooppunten en hubs. Het Onderzoek Doelgroepenvervoer van het College voor de Rechten van de Mens laat zien dat er nog veel te doen valt om het openbaar vervoer en doelgroepenvervoer toegankelijk te maken.

Een centrale beleidsopgave is verder het verbeteren van de positie van mensen met een beperking. Het VN-Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap, het programma Doe onbeperkt mee, het Europees akkoord gehandicaptenkaart de Werkagenda VN-verdrag Handicap 2025–2030 en de Aanbevelingen van het VN-comité geven hier invulling aan. Het VN-verdrag heeft als doel de positie van mensen met een beperking te verbeteren en is vertaald naar nationale wet- en regelgeving, een nationale strategie, een werkagenda en diverse programma's. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat werkt daarnaast aan een nieuw kader voor gehandicaptenvervoer.

Ook het toegankelijk maken van de openbare ruimte is een belangrijke beleidsopgave. Relevante documenten zijn de NEN-richtlijnen voor toegankelijke gebouwen, de Leidraad Toegankelijkheid van CROW en het advies van de Raad van Ouderen. Een toegankelijke openbare ruimte is een belangrijke voorwaarde om mee te kunnen doen in de samenleving.

Ten slotte stelt de European Accessibility Act (EAA) aanvullende eisen aan digitale toegankelijkheid. Sinds 2025 gelden nieuwe eisen voor toegankelijkheid, klantenservice en bejegening, wat gevolgen heeft voor onder meer online dienstverlening. Daarmee wordt toegankelijkheid steeds nadrukkelijker onderdeel van zowel de fysieke als de digitale leefomgeving.

### Kennisvragen

Binnen het thema Toegankelijkheid staat de vraag centraal welke kennis decentrale overheden (en partijen die voor en met hen werken) nodig hebben om toegankelijkheid structureel mee te nemen in beleid, ontwerp, uitvoering en beheer van de fysieke en digitale leefomgeving. Toegankelijkheid heeft een sterke relatie met het thema Voetganger. De nadruk ligt binnen CROW-KpVV op zowel kennisontwikkeling als het beter benutten van bestaande kennis.

Een belangrijke vraag is hoe kennis over een toegankelijke leefomgeving beter kan worden toegepast binnen beleid, ontwerp, realisatie, onderhoud en beheer, en hoe toegankelijkheid sterker kan worden verankerd in opleidingen en bijscholingstrajecten. Ook vraagt de relatie tussen toegankelijkheid, openbaar vervoer en mobiliteitshubs om verdere uitwerking, zodat toegankelijkheid in de gehele reis beter wordt geborgd.

Daarnaast is er behoefte aan kennis over integraal toegankelijkheidsbeleid. Daarbij gaat het onder meer om de afweging van belangen in de schaarse openbare ruimte, de toepassing van STOMP en inclusief ontwerpen (Design for All), verschillen in reisgedrag en mobiliteitsbeleving tussen groepen, en de combinatie van opgaven zoals inclusie en duurzaamheid. Ook zijn er vragen over juridische belemmeringen en over het vervoer van hulpmiddelen in het openbaar vervoer.

Voor de openbare ruimte is meer inzicht nodig in de eisen waaraan looproutes naar haltes, stations en knooppunten moeten voldoen, de beschikbaarheid van gegevens over toegankelijkheid en de effecten van ontwikkelingen zoals 15-minutensteden, verkeersluwe wijken, 30 km/h-maatregelen en nieuwe vormen van openbare verlichting.

Ook voor beheer, verkeersmanagement en parkeren liggen er kennisvragen. Het gaat daarbij om het beter verankeren van toegankelijkheidsdoelen in beheer en assetmanagement, het aanpakken van obstakels op voetpaden, het toegankelijker maken van verkeersregelinstallaties en het oplossen van knelpunten rond gehandicaptenparkeren. Daarnaast is er behoefte aan handvatten voor de afweging tussen parkeereisen, laden en lossen en de toegankelijkheid van de openbare ruimte voor voetgangers.

## Doelen

Vanuit het KpVV-jaarprogramma zetten we in 2027 in op de volgende doelen:

- Ondersteunen van overheden en andere professionals bij het realiseren van een toegankelijke en inclusieve leefomgeving, waarin iedereen zelfstandig kan reizen, voorzieningen kan bereiken en volwaardig kan deelnemen aan de samenleving. Daarbij richten we ons op de toegankelijkheid van de openbare ruimte, openbaar vervoer, doelgroepenvervoer en digitale dienstverlening in relatie tot mobiliteit.
- Ontwikkelen, bundelen, ontsluiten en vertalen van praktijkgerichte kennis, zodat toegankelijkheid structureel wordt meegenomen in beleid, ontwerp, uitvoering, beheer en dienstverlening. Daarbij hanteren we de principes van STOMP en Design for All, met bijzondere aandacht voor de toegankelijkheid van looproutes, ov-haltes, knooppunten en hubs, de zelfredzaamheid van ouderen, de positie van mensen met een beperking en het tegengaan van bereikbaarheidsarmoede.
- Ondersteunen van de toepassing van kennis in de praktijk met kennisprogramma's, praktijkvoorbeelden, kennisuitwisseling, netwerkvorming en praktische hulpmiddelen. Daarmee dragen we bij aan een kwalitatief hoogwaardige, toegankelijke en toekomstbestendige leefomgeving.

## Activiteiten

Om aan de doelen invulling te geven willen we in 2027 de volgende projecten uitvoeren:

### ■ Kennisnetwerk Toegankelijkheid

Het Kennisnetwerk Toegankelijkheid borgt en ontsluit oude en nieuwe kennis. Hiervoor maken we naast de website ook gebruik van (thema)nieuwsbrieven en (meestal digitale) bijeenkomsten. Ook valt onder dit project het beantwoorden van actuele vragen door middel van korte notities of andere publicaties, waar zinvol en naar verwachting passend bij genoemde inhoudelijke kennisvragen. Vanuit dit project nemen we ook actief deel aan het bredere netwerk van professionals om daarmee goed zicht te houden op de kennisbehoefte en de ervaringen met het gebruik van de bestaande kennis.

### ■ Deelnemen aan kennisnetwerken van derden

Kennisontwikkeling ten behoeve van het doorbreken van barrières voor een inclusieve leefomgeving gebeurt op diverse plekken in Nederland en ook internationaal. CROW neemt deel aan kennisontwikkeling van derden om zo direct toepasbare kennis toe te voegen aan dergelijke trajecten en om de daar opgedane kennis breed te kunnen delen. Vanuit dit project nemen we met BEAT- en BRIDGE-XR deel aan onderzoeksconsortia onder de vlag van NWO.

## Dwarsverbanden binnen de activiteiten 2027

De activiteiten binnen Toegankelijkheid hebben vooral een link met Voetganger, Publieke mobiliteit, Ruimte en mobiliteit en Parkeren. Het Kennisnetwerk Toegankelijkheid ondersteunt kennisdeling over toegankelijkheid in looproutes, openbare ruimte, haltes, knooppunten en hubs. De relatie met Parkeren komt terug bij gehandicaptenparkeerplaatsen in de verdeling van schaarse parkeerruimte.



## 3.8 Voetganger

### Beleidsopgaven

De afgelopen jaren is landelijk het besef gegroeid dat investeren in lopen bijdraagt aan beleidsopgaven op meerdere terreinen. Denk bijvoorbeeld aan gezondheid, sociale cohesie en bereikbaarheid. Dit draagt bij aan een duurzame leefomgeving en een breder verdeelde welvaart. Daarnaast is er groeiende aandacht voor inclusie: iedereen moet kunnen deelnemen aan de samenleving, ongeacht leeftijd, gender of een eventuele tijdelijke of blijvende beperking. De mogelijkheid om je te verplaatsen en de toegankelijkheid die daarbij komt kijken zijn belangrijke randvoorwaarden.

Om te zorgen dat iedereen kan deelnemen aan de maatschappij is een goede bereikbaarheid van maatschappelijk belangrijke bestemmingen dan ook essentieel. Voor een flink deel van de mensen kan dat alleen te voet, al dan niet in combinatie met collectief vervoer. Veel overheden geven hier beleidsmatig invulling aan door compact te bouwen in de buurt van ov-voorzieningen. Een concept als de 15-minutenstad geeft daar invulling aan. Daarmee krijgen ook vraagstukken rond bereikbaarheidsarmoede en nabijheid steeds meer aandacht.

De vergrijzing en het langer zelfstandig thuis wonen van ouderen versterken deze ontwikkeling. Dit vraagt om goed bereikbare voorzieningen. Toegankelijke en veilige looproutes zijn dan een voorwaarde.

Het thema voetganger is de afgelopen jaren steeds verder geprofessionaliseerd. Steeds meer overheden en andere partijen maken serieus werk van integraal loopbeleid en investeren in een loopvriendelijke omgeving, met aandacht voor de hierboven genoemde zaken zoals nabijheid van bestemmingen, toegankelijkheid, veiligheid, comfort en aantrekkelijkheid. Het volwassen worden van het thema komt ook tot uiting in de groei van het aantal partners van het Platform Ruimte voor Lopen. Het platform telt inmiddels bijna negentig partners, een groei van twintig partners in een jaar. Deze partners zorgen samen voor de uitvoering van het Nationaal Masterplan Lopen.

### Beleidskaders

Voor het thema Voetganger zijn verschillende nationale beleidsnota's en programma's relevant. Een belangrijke opgave is het tegengaan van bereikbaarheidsarmoede en het vergroten van nabijheid, zoals beschreven in Naar een integraal bereikbaarheidsbeleid en het Bestuursakkoord Toegankelijkheid OV 2022–2032. Om maatschappelijke deelname mogelijk te maken, moeten belangrijke bestemmingen goed bereikbaar zijn. Voor een deel van de bevolking kan dat alleen te voet, eventueel in combinatie met collectief vervoer. Compacte ruimtelijke ontwikkeling rond ov-knooppunten en concepten als de 15-minutenstad dragen hieraan bij.

Ook de Ontwerp-Nota Ruimte onderstreept het belang van een kwalitatief hoogwaardige leefomgeving. Dit vraagt om een inrichting die primair is gericht op prettig wonen en verblijven en minder op een zo snel mogelijke auto-ontsluiting.

De opgave rond 'zelfredzaamheid van ouderen' komt terug in het Nationaal Preventieakkoord, het Programma Wonen en Zorg voor Ouderen en het advies Ruimte voor ouderen. Omdat ouderen langer zelfstandig thuis wonen, moeten voorzieningen goed bereikbaar zijn. Toegankelijke en veilige looproutes vormen daarbij een belangrijke randvoorwaarde. Ook de realisatie van 290.000 senioren geschikte woningen vraagt aandacht voor de kwaliteit van de directe leefomgeving.

Lopen is daarnaast nauw verbonden met een hoger gebruik van het collectief vervoer. Het Bestuursakkoord Toegankelijkheid OV 2022–2032 en de Verbeteragenda Doelgroepenvervoer benadrukken het belang van goede looproutes naar haltes, knooppunten en mobiliteitshubs. Deze zijn van grote invloed op zowel het gebruik van het openbaar vervoer als de tevredenheid van reizigers.

Het Programma Woningbouw en Mobiliteit wijst op de noodzaak van efficiënt ruimtegebruik. In zowel bestaande wijken als nieuwe gebiedsontwikkelingen concurreren verschillende functies om ruimte. Loopinfrastructuur neemt relatief weinig ruimte in beslag en kan tegelijkertijd bijdragen aan mobiliteit, leefbaarheid en gezondheid.

Ook vanuit het Klimaatakkoord is lopen relevant. Het is een schone vervoerwijze die bijdraagt aan het verminderen van lokale emissies en de uitstoot van CO<sub>2</sub>. Meer lopen ondersteunt daarmee de doelstellingen voor duurzame mobiliteit.

Vanuit gezondheidsperspectief stimuleren het Sportakkoord en het advies Nederland, sta op! een actieve leefstijl. Meer lopen, zowel functioneel als recreatief, draagt bij aan de fysieke en mentale gezondheid. Een loopvriendelijke omgeving, bijvoorbeeld de beschikbaarheid van ommetjes in de directe woonomgeving, kan mensen daarbij ondersteunen.

Ook voor sociale cohesie is lopen van belang. Het advies Ruimte maken voor ontmoeting benadrukt dat een uitnodigende openbare ruimte mensen in staat stelt elkaar te ontmoeten, wat bijdraagt aan leefbaarheid en mentale gezondheid.

Ten slotte dragen goede loopvoorzieningen bij aan vitale binnensteden. Volgens Duurzame en leefbare kernen richting 2025 en de Retailagenda 2024–2027 zorgen een aantrekkelijk verblijfsklimaat en een goede bereikbaarheid te voet voor meer bezoekers, hogere omzetten en sterkere binnensteden. Ook in het landelijke gebied, onder meer binnen het Programma Groene Metropool van Staatsbosbeheer, blijft het belangrijk dat voorzieningen laagdrempelig bereikbaar zijn.

## Kennisvragen

Binnen het thema Voetganger staat de vraag centraal hoe we decentrale overheden en partijen die voor en met hen werken beter kunnen ondersteunen bij het maken van onderbouwde keuzes voor een loopvriendelijke leefomgeving. Binnen het thema voetgangers zijn de kennisvragen gebundeld in een vijftal blokken.

Het eerste blok gaat over **toepassingsbevordering**. Hoe kan de beschikbare kennis over lopen en een loopvriendelijke leefomgeving beter doorwerken in beleid, ontwerp, beheer en uitvoering? En hoe kan lopen een plek krijgen binnen opleidingen en professionaliseringstrajecten?

Het tweede blok richt zich op **integraal voetgangersbeleid**. Wat is de rol van lopen binnen ruimtelijke en mobiliteitsafwegingen? Wat zijn de baten van investeren in lopen? Hoe pas je het STOMP-principe toe, de juridische borging daarvan en de afweging van belangen tussen verschillende gebruikers van de openbare ruimte? Ook voetgangersdata, monitoring, en verschillen in behoeften en gedrag van diverse doelgroepen vallen binnen dit blok.

Het derde blok betreft de **loopvriendelijke inrichting** van de openbare ruimte. Hoe ontwerpen we toegankelijke, veilige en aantrekkelijke loopomgevingen en voetgangersnetwerken? Hoe vullen we het Design for All-principe in? Hoe richt je schoolomgevingen in, looproutes voor kinderen, routes naar haltes en hubs? En wat is de invloed van openbare verlichting op het gebruik en de beleving van de openbare ruimte?

Het vierde blok heeft betrekking op **loopvriendelijk beheer** van de openbare ruimte. Hoe kunnen beheer en assetmanagement bijdragen aan een kwalitatief hoogwaardig voetgangersnetwerk en hoe kunnen hinderlijke obstakels op voetpaden worden voorkomen en aangepakt?

Tot slot richt het vijfde blok, **loopvriendelijk verkeersmanagement**, zich op de positie van voetgangers binnen verkeerskundige afwegingen. Hoe weeg je looptijden bij de prioritering van verkeersstromen gelijkwaardig mee en stem je verkeersregelininstallaties en andere verkeerskundige maatregelen beter af op de behoeften van voetgangers?

Deze kennisvragen vormen gezamenlijk het kader waarbinnen CROW, samen met partners, werkt aan de verdere ontwikkeling en toepassing van kennis over lopen en een loopvriendelijke leefomgeving. Een deel van de kennisvragen is en wordt ingevuld vanuit het KpVV-jaarprogramma, andere vragen pakt CROW in ander verband op. We sluiten daarbij aan bij relevante acties uit het Nationaal Masterplan Lopen.

## Doelen

Vanuit het KpVV-jaarprogramma zetten we ook in 2027 in op de volgende doelen:

- Vergroten van de bewustwording van het belang van een voetgangersvriendelijke omgeving en het bevorderen van de toepassing van het kennisaanbod dat daaraan kan bijdragen
- Kennisvergroting door invulling van een aantal prioritaire kennisvragen.

## Activiteiten

Om aan de doelen invulling te geven, willen we in 2027 de volgende projecten uitvoeren:

### ■ Kennisvergroting en ondersteuning Ruimte voor Lopen

In 2027 gaat CROW binnen het KpVV-programma door met het vergroten van de bewustwording en de kennisvergroting. Onder meer door het verzorgen van een aantal webinars en sessies tijdens congressen. Maar ook doordat we al sinds de start in 2019 actief bijdragen aan het Platform Ruimte voor Lopen. Dit betekent deelname aan het ondersteunend bureau van het platform, deelname aan bijeenkomsten en werkgroepen, het beheer van kennisaanbod op de website, het meewerken aan de nieuwsbrief en het organiseren van partnerbijeenkomsten.

### ■ Kennisprogramma Voetgangers KpVV

Dit programma bestaat uit een aantal projecten gericht op het samen met betrokken partijen invullen van een aantal prioritaire kennisvragen. Voorzienne projecten in 2027 binnen dit kennisprogramma zijn:

- Afronding/vervolg Handreiking mengen fietsers en voetgangers? Wanneer en hoe is het verantwoord fietsers en voetgangers gemengd gebruiken te laten maken van dezelfde infrastructuur?
- Afronding herziening Leidraad voetgangersnetwerken.
- Publicatie over de beschikbaarheid en toepassingsmogelijkheden van data en tools met betrekking tot voetgangers en toegankelijkheid.
- Verkenning van prioriteringsmogelijkheden voor voetgangers bij verkeersregelininstallaties.
- Een deel van het budget houden we beschikbaar voor kennisvragen die zich voordoen.

## Dwarsverbanden binnen de activiteiten 2027

De activiteiten binnen het thema Voetganger hebben vooral een link met Toegankelijkheid, Fiets, Verkeersveiligheid, Publieke mobiliteit, Ruimte en mobiliteit en Smart Mobility. De handreiking Mengen fietsers en voetgangers raakt Fiets en Verkeersveiligheid. De Leidraad voetgangersnetwerken en de publicatie over data en tools voor voetgangers en toegankelijkheid linken met Toegankelijkheid en looproutes naar haltes, stations en hubs. De verkenning naar prioritering van voetgangers bij verkeersregelininstallaties raakt Verkeersveiligheid en Smart Mobility.

## 3.9 Fiets

### Beleidsopgaven

Nederland staat voor grote ruimtelijke en maatschappelijke opgaven op het gebied van wonen, klimaat, bereikbaarheid, gezondheid, veiligheid, inclusiviteit, brede welvaart en leefbaarheid. Tegelijkertijd groeit de mobiliteitsvraag. De fiets speelt een cruciale rol in het opvangen van deze groei en krijgt een steeds prominenter positie binnen het mobiliteitssysteem en de fysieke leefomgeving. Het Nationaal Toekomstbeeld Fiets vormt hierbij het uitgangspunt voor de beleidsopgaven binnen het thema Fiets. Het toekomstbeeld geeft richting aan de ontwikkeling van een samenhangend, veilig en toekomstbestendig fietssysteem en fungeert als strategisch kader voor investeringen, samenwerking en prioritering. Meer fietsgebruik draagt bij aan bereikbaarheid, vermindert uitstoot en geluidhinder, stimuleert bewegen en gezondheid en ondersteunt economische vitaliteit en een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Daarmee is fietsbeleid niet alleen mobiliteitsbeleid, maar ook een instrument om brede welvaart, kansengelijkheid en duurzame stedelijke ontwikkeling te versterken.

Het fietsgebruik is sterk toegenomen, mede door onder andere de populariteit van het recreatieve fietsen (ongeveer de helft van het aantal fietskilometers heeft betrekking op vrije tijd) en de opkomst van de elektrische fiets en andere lichte elektrische voertuigen. Dit vraagt om uitbreiding en verbetering van het fietssysteem, in lijn met de ambities en netwerkbenadering van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets. Hoogwaardige infrastructuur, zoals doorfietsroutes, veilige en sociaal toegankelijke fietsroutes, klimaatbestendig ingerichte straten en voldoende, goed ingerichte fietsparkeerplaatsen bij stations, voorzieningen en nieuwe woningbouwontwikkelingen zijn essentieel. Ook de koppeling met openbaar vervoer en deelmobiliteit speelt een centrale rol. In een tijd van stedelijke verdichting en schaarse ruimte draagt de fiets bij aan efficiënt ruimtegebruik en kwaliteit van de openbare ruimte. Daarnaast vraagt de mobiliteits transitie om gerichte gedragsaanpakken, samenwerking met werkgevers en onderwijsinstellingen en het benutten van data en digitalisering voor monitoring en sturing.

Tegelijkertijd dwingt de toenemende drukte op het fietspad overheden tot maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid. Onder de verkeersdoden vormen fietsers de grootste groep, met name ouderen zijn oververtegenwoordigd. Het creëren van veilige fietsroutes, het verminderen van conflicten tussen verschillende weggebruikers en het terugdringen van enkelvoudige ongevallen (70% de ongevallen waarbij een fietser is betrokken) zijn daarom belangrijke beleidsopgaven. Bijzondere aandacht is nodig voor kwetsbare groepen, zoals ouderen, kinderen en mensen met een beperking. Met een combinatie van infrastructuraanpassingen, educatie, handhaving en technologische innovaties werken we aan een fietssysteem dat voor iedereen veilig, toegankelijk en aantrekkelijk is en bijdraagt aan gezonde, inclusieve en toekomstbestendige steden en dorpen.

### Beleidskaders

Het thema Fiets speelt in tal van beleidsnota's en -programma's een steeds belangrijkere rol. Ook krijgt het thema fiets steeds meer een rol in bredere/overkoepelende beleidsnota's toebedeeld. Hieronder staan de belangrijkste.

#### Nationaal

- 2019 – 2030: Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) en het bijbehorend Landelijk actieplan.
- 2019 – heden: Programma Doortrappen (ministerie van IenW)
- 2023: Nationaal Toekomstbeeld Fiets (Tour de Force). Rapport over hoe de fiets kan bijdragen aan de toekomstige ruimtelijke inrichting en welke investeringen daarvoor nodig zijn, onder andere op het gebied van samenwerking.
- 2023 – 2027: Actieagenda Toekomstperspectief recreatief fietsen van het Fietsplatform.
- 2023 – 2027: City Deal Fietsen voor Iedereen (Rijksoverheid). Met de City Deal Fietsen voor Iedereen willen partijen bereiken dat zoveel mogelijk mensen gaan fietsen. Om dit te bereiken, concentreert de City Deal zich op de toegang tot een veilige fiets en de vaardigheid om te kunnen fietsen.
- 2023: Programma Woningbouw en Mobiliteit (WoMo) (Rijksoverheid): De implementatie van WoMo-afspraken tussen Rijk en gemeenten vraagt om een samenhangende aanpak van mobiliteit in gebiedsontwikkeling.
- 2024: Uitvoeringsagenda Fiets (ministerie van IenW). De uitvoeringsagenda geeft aan welke acties het ministerie van IenW in 2025 en verder op het gebied van de fiets onderneemt in samenwerking met belanghebbenden.
- 2025: Bereikbaarheid op peil (Rijksoverheid). Aanpak om de bereikbaarheid van voorzieningen, banen en goederen op peil te houden en waar mogelijk te verbeteren.
- 2026 – 2033: Programma Fietsveiligheid Voorop (ZonMw). Met als vertrekpunt de Kennisagenda fietsveiligheid richt het programma Fietsveiligheid Voorop zich op het ontwikkelen en toepassen van kennis over effectieve maatregelen om de fietsveiligheid in Nederland te verbeteren. Het programma stimuleert praktijkgericht onderzoek, vult kennishiaten en maakt kennis beter toepasbaar in beleid en praktijk, met als doel het aantal ernstige en dodelijke fietsongevallen te verminderen. Daarbij ligt de focus op het verminderen van valrisico en risicogedrag en op het versterken van de kennisinfrastructuur rond fietsveiligheid.

#### Europees

- European declaration on cycling
- Netwerken voor vervoer en transport (TEN-T)
- Richtsnoeren voor Duurzame Stedelijke Mobiliteitsplannen (SUMP)
- VN-verdrag rechten voor mensen met een handicap
- Multimodal Travel Information Services (MMTIS). Deze verordening bevordert het aanbieden van multimodale reisinformatie. Dit houdt in dat reizigers toegang hebben tot betrouwbare en actuele informatie over diverse vervoersopties, waaronder trein, bus, fiets en deelvervoer.

Deze informatie en bijbehorende diensten bieden de reiziger de mogelijkheid om gemakkelijk en snel de beste reisoptie te kiezen en bevorderen een duurzame mobiliteitskeuze.

### Kennisvragen

Binnen het thema Fiets staat de vraag centraal hoe decentrale overheden en partijen die voor en met hen werken beter kunnen worden ondersteund bij het maken van onderbouwde keuzes voor een veilig, aantrekkelijk en toekomstbestendig fietssysteem.

De kennisvragen zijn zowel strategisch, tactisch als operationeel van aard. Het gaat daarbij om kennis over de fietser zelf (intensiteiten, veiligheid, gedrag, gebruik, et cetera), hoe je integraal fietsbeleid het beste kunt vormgeven en hoe je de openbare ruimte fietsvriendelijk kunt inrichten.

### Fietsveiligheid

De belangrijkste vraag binnen het thema fietsveiligheid is hoe we een echte trendbreuk kunnen realiseren in het stijgende aantal verkeersslachtoffers onder fietsers: wat moet er concreet gebeuren om die stijging om te buigen naar een duidelijke en blijvende daling? Welke kennis draagt bij aan het terugdringen van zowel enkelvoudige als meervoudige fietsongevallen? We pakken kennisvragen op uit de Kennisagenda Fietsveiligheid om gerichte en onderbouwde stappen te zetten richting een veiliger fietsklimaat. Ook is er een link met de Toolkit Verkeerseducatie waar een duidelijke fietscomponent in zit. Zie hiervoor het thema Verkeersveiligheid.

### Fietsinfrastructuur en -netwerk

Hoe kunnen we veilige, comfortabele en toekomstbestendige netwerken ontwerpen die aansluiten bij het groeiend fietsgebruik en diverse gebruikersgroepen? De opgave is zowel technisch als sociaal: het realiseren van samenhangende, veilige en aantrekkelijke fietsnetwerken die bijdragen aan gezondheid, duurzaamheid en leefbaarheid.

### Fietsparkeren (stilstaande fiets)

Binnen het thema fietsparkeren en fietsparkeerdata – in samenhang met de woningbouwopgave – spelen diverse kennisvragen. Een deel van deze vragen spitst zich toe op ruimtelijke verdichting/locatiekeuze, mobiliteitsgedrag, fietsbereikbaarheid en de fietsparkeervraag voor de diverse fietstypen. Tegelijkertijd speelt veiligheid een steeds grotere rol in de parkeervraag. Angst voor fietsdiefstal beïnvloedt het gebruik van de fiets direct. Hoe ontwerp je goede én veilige fietsparkeervoorzieningen en de route er naartoe? Tot slot zijn er kennisvragen rond fietsparkeerdata, over de kwaliteit, actualiteit, mogelijkheid tot standaardisatie en optimaal gebruik ervan.

### Fiets(stimulering) en gedrag

Fietsstimulering richt zich niet alleen op het verleiden tot ander reisgedrag, maar ook op het versterken van veilig en verantwoord gedrag in het verkeer. Welke gedragsgerichte maatregelen – zoals campagnes, educatie, nudging,

werkgeversaanpak of prijsprikkels – zijn effectief voor verschillende doelgroepen en contexten, en hoe dragen ze bij aan structurele gedragsverandering?

### Doelen

De doelstelling binnen het thema fiets is de ontwikkeling, verspreiding en uitwisseling van praktijkgerichte kennis specifiek voor fietsbeleid. We reiken de kennis aan waarmee de totale en zeer diverse doelgroep zich bewust raakt van de baten en kosten van investeren in een fietsvriendelijke omgeving om daarmee goede afwegingen te kunnen maken in de beleidsprocessen, met mogelijke doorvertaling naar de ontwerp- en beheerprocessen. Daarnaast dragen onze activiteiten bij aan algemene doelstellingen zoals:

- het realiseren van een fijnmazig, samenhangend en direct fietsnetwerk
- inzetten op verkeersveilige fietsinfrastructuur en de reductie van het aantal verkeersslachtoffers
- het terugdringen van fietsdiefstal door veiligere stallingen
- het realiseren van veilige, comfortabele en aantrekkelijke fietsroutes
- het vergroten van de toegankelijkheid van het fietsnetwerk voor alle gebruikersgroepen.

Alle kennis die CROW ontwikkelt, verspreidt of uitwisselt over het thema Fiets heeft het label 'CROW-Fietsberaad'. Partijen in het werkveld zien CROW-Fietsberaad al decennialang als het kenniscentrum voor fietsbeleid in Nederland. Wanneer een product of dienst is gemaakt vanuit het KpVV-programma, dan geven we dat aan.

Voor alle activiteiten binnen het thema Fiets geldt dat CROW-KpVV middelen uitsluitend inzet voor activiteiten en producten die gratis toegankelijk zijn voor het werkveld. Dit betreft producten die eerder uit het KpVV-budget zijn ontwikkeld of die binnen het KpVV-programma beschikbaar zijn. Betaalde CROW-producten, waaronder commerciële richtlijnen, handboeken, kennismodules en manuals, vallen buiten de subsidiabele activiteiten. Zij worden niet met KpVV-geld beheerd, geactualiseerd, aangepast, verrijkt, of gepromoot. Wel kunnen betaalde CROW-producten als context dienen, bijvoorbeeld om dubbeling te voorkomen of om het KpVV-aanbod goed af te bakenen.

De kennisvragen die CROW binnen het KpVV-programma oppakt, zijn gericht op kennisverspreiding en -uitwisseling, kennisborging en kennisontwikkeling, met de nadruk op de beleidsmatige aspecten van fietsen. Activiteiten zoals CROW-Fietsberaad on tour, de kennisbank op de website van Fietsberaad, de Programmaraad en kenniscafés dragen bij aan de verspreiding, uitwisseling en borging van kennis.

### Activiteiten

De activiteiten vanuit het thema Fiets stemmen we zo goed mogelijk af met Tour de Force, met name bij onderwerpen als fietsstimulering en fietsparkeren waar ook het samenwerkingsverband Tour de Force aan werkt. In grote lijnen bouwen we vanuit CROW-KpVV in 2027 voort op

de volgende subthema's en type activiteiten van de afgelopen jaren:

- deelnemen aan het actieve netwerk met betrekking tot het thema Fiets
- ontwikkelen van de in het werkveld benodigde kennis en tools
- zorgen voor een overzichtelijk, actueel en goed vindbaar KpVV-kennisaanbod binnen CROW-Fietsberaad.

Hieronder volgt voor elk van de drie aspecten een toelichting.

## 1 Bijdragen aan het actieve netwerk

### *Basisactiviteiten Fiets*

Voor gebruikers en belanghebbenden van collectieve kennis over het thema fiets is het belangrijk dat de (web)kennis-infrastructuur goed wordt onderhouden, beheerd en waar nodig doorontwikkeld. Zo blijft beschikbare kennis overzichtelijk toegankelijk en kan de infrastructuur optimaal worden ingezet voor zoveel mogelijk thema's en partners van Tour de Force.

Dit doen we onder meer via kennismanagement, de Programmaraad Fietsberaad, de kennisbibliotheek op [www.fietsberaad.nl](http://www.fietsberaad.nl), de nieuwsbrief van CROW-Fietsberaad, het relatiebestand en het organiseren van bijeenkomsten.

### *CROW-Fietsberaad on tour*

Ook in 2027 gaan we met CROW-Fietsberaad on tour langs overheden en andere partijen in het werkveld. Hiermee spelen we in op de behoefte aan actuele en toepasbare kennis over fietsbeleid en -infrastructuur. Tijdens deze

bijeenkomsten bieden we een overzicht van beschikbare kennis en hulpmiddelen en kijken we samen welke inzichten en instrumenten relevant zijn voor de vraagstukken van deelnemers.

Met de tour bezoeken we in 2027 een selectie van regio's in Nederland. Daarbij streven we naar een goede spreiding, omdat we niet alle regio's binnen één jaar kunnen bezoeken. Tegelijkertijd halen we op welke kennisvragen leven en waar behoefte bestaat aan verdere kennisontwikkeling.

Daarnaast blijven we kennis en praktijkervaringen delen via de nieuwsbrief van het Fietsberaad, andere KpVV-kanalen en publicaties en websites van partnerorganisaties. Daarbij verwijzen we, waar relevant, ook naar aanvullende kennisbronnen en verdiepmogelijkheden.

## 2 Ontwikkelen kennis en tools

### *Datacomponent Fiets(parkeren)*

Voor decentrale overheden en alle partijen die met en voor hen werken zijn actuele en betrouwbare fietsdata essentieel om effectief mobiliteitsbeleid te ontwikkelen en uit te voeren, bijvoorbeeld op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en stimulering van fietsgebruik. Aan de ontwikkeling en ontsluiting van fietsdata werken meerdere partijen samen. CROW neemt vanuit het KpVV-programma deel aan de Tactische tafel fietsdata, samen met onder andere NTM, NDW, Tour de Force en het LDKO. Tegelijkertijd legt CROW vanuit het KpVV-programma de nadruk op fietsparkeerdata, omdat op dit vlak nog relatief weinig partijen actief zijn. Door hier gericht op in te zetten, geven we een extra impuls aan dit thema voor de doelgroep.



We focussen ons hier met name op de volgende vragen die we willen beantwoorden in 2027: Hoe genereren en ontsluiten we meer open (fietsparkeer)data voor consumenten, beleidsmakers en handhavers? En hoe borgen we de kwaliteit van open data over veilige fietsenstallingen voor consumenten?

#### *Rotondes-onderzoek*

Hoewel rotondes als de veiligste kruispuntvorm gelden, bestaan er zorgen over de veiligheid voor kwetsbare verkeersdeelnemers, mede door ontwerpkeuzes zoals voorrang voor fietsers en de inrichting van fietspaden, waarvan de effecten op verkeersveiligheid niet altijd duidelijk zijn. Omdat recent kwantitatief onderzoek hiernaar beperkt is (huidige CROW-aanbevelingen zijn gebaseerd op onderzoek uit de jaren '90) en het verkeer sindsdien is veranderd door onder meer elektrische fietsen, is in 2024 een gezamenlijk initiatief tussen SWOV en CROW gestart gericht op rotondes van gemeenten en provincies. Het onderzoek beoogt de relatie tussen ontwerpelementen en verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers beter te onderbouwen en richtlijnen wetenschappelijk te versterken.

### **3 Kennisaanbod Fiets**

Voor decentrale overheden en de partijen die voor en met hen werken is actuele, betrouwbare en goed vindbare kennis essentieel voor het ontwikkelen en uitvoeren van fietsbeleid. Binnen het fietsdomein is de afgelopen decennia veel kennis ontwikkeld. Zo bevat het kennisaanbod van CROW-Fietsberaad ruim twintig jaar aan kennis en praktijkervaring. Daarnaast bieden ook andere organisaties en kennisbronnen relevante informatie aan. Voor gebruikers wordt het daardoor steeds lastiger om snel de juiste, actuele kennis te vinden die aansluit bij hun specifieke vraagstuk. In 2027 starten we daarom, in afstemming met het brede

fietswerkveld, een inventarisatie van het beschikbare kennisaanbod. Het doel is inzichtelijk maken welke kennis beschikbaar is, welke kennis actueel is, waar overlap bestaat en waar eventuele lacunes zitten. Op basis hiervan bepalen we samen met de sector welke kennisbehoeften prioriteit hebben.

Binnen de inventarisatie maken we onderscheid tussen de thema's rijdende fiets en stilstaande fiets, omdat hiervoor verschillende kennisvragen en behoeften bestaan binnen de doelgroep.

De inventarisatie en eventuele vervolgacties stemmen we af met de Programmaraad Fietsberaad. Hiermee borgen we de aansluiting op de behoeften van de sector en benutten we de inbreng van een brede vertegenwoordiging van het werkveld. De resultaten van de inventarisatie verschijnen via [www.fietsberaad.nl](http://www.fietsberaad.nl).

Vanuit de sector bestaat behoefte aan deze inventarisatie. Op voorhand is echter nog niet vast te stellen tot welke vervolgactiviteiten de resultaten aanleiding geven. Afhankelijk van de uitkomsten werken we vervolgstappen uit in afzonderlijke activiteiten.

#### **Dwarsverbanden binnen de activiteiten 2027**

De activiteiten binnen Fiets hebben vooral een relatie met Verkeersveiligheid, Voetganger, Publieke mobiliteit, Ruimte en mobiliteit, Smart Mobility en natuurlijk Duurzame mobiliteit, want fietsen is een van de meest duurzame vervoermiddelen. Het rotonde-onderzoek raakt naast Verkeersveiligheid ook aan Voetganger. Fietsdata en fietsparkeerdata linken met Smart Mobility, Publieke mobiliteit en Ruimte en mobiliteit, onder meer bij stations, hubs en monitoring. CROW-Fietsberaad on tour en de inventarisatie van het kennisaanbod ondersteunen de kennisdeling met decentrale overheden.



## 3.10 Publieke mobiliteit

### Beleidsopgaven

Het mobiliteitsgedrag binnen Nederland is sinds de Covid-pandemie veranderd. Dit raakt ook het ov. In de opgestelde situatieschets uit januari 2024 van het gezamenlijke Toekomstbeeld Openbaar Vervoer 2040 (TBOV) is een nieuwe uitgangssituatie ontstaan:

*“... gewijzigde reizigersvraag, prijsstijgingen, een gewijzigd ov-aanbod, een krappe arbeidsmarkt, dubbele vergrijzing en hogere eisen aan het ov, vraagt scherpe keuzes voor de korte termijn (vormgeving en bekostiging van het openbaar vervoer in relatie tot reizigersvraag), en de lange termijn (investerings in infrastructuur voor openbaar vervoer)...”*

Om die reden heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in 2025 een sectorbrede verkenning gestart naar de mogelijkheden om verschillende publiek gefinancierde vervoervormen beter met elkaar te integreren. Het doel hiervan is te komen tot een toegankelijk, inclusief en toekomstbestendig vervoersysteem dat de bereikbaarheid van voorzieningen voor alle reizigersgroepen waarborgt. Het geschetste toekomstbeeld richt zich op een vraaggestuurd, flexibel en regionaal aangestuurd vervoersaanbod.

Het huidige openbaarvervoersysteem vormt een sterke basis, maar biedt niet in alle situaties een passend antwoord op de vervoervraag. Daarom is tenminste nauwere samenwerking en waar mogelijk integratie nodig tussen openbaar vervoer, doelgroepenvervoer, flexvervoer, meereisdiensten, deelmobiliteit en mobiliteitshubs. Samen vormen zij de pijlers onder publieke mobiliteit.

Binnen deze integrale benadering gaat het om bereikbaarheid én om bredere maatschappelijke aspecten, zoals veiligheid, inclusiviteit, brede welvaart, gezondheid, wonen, toegankelijkheid, duurzaamheid en circulariteit.

### Beleidskaders

We bevinden ons in een transitie naar publieke mobiliteit. In 2025 is, in afstemming met alle relevante stakeholders, een dynamische kennisagenda Publieke Mobiliteit opgesteld.

Het algemene beleidskader voor de toekomst van het openbaar vervoer is vastgelegd in Contouren Toekomstbeeld OV 2040. Hierin staan doelstellingen op het gebied van duurzaamheid en circulariteit.

De overstap naar zero-emissiematerieel in het openbaar vervoer is in 2016 beschreven in het Bestuursakkoord Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer per Bus. In 2030 moet al het busmaterieel in het regionale openbaar vervoer volledig zero-emissie zijn.

Voor circulariteit geldt dat in 2050 de hele economie circulair moet zijn. Zie het Nationaal Programma Circulaire Economie 2023-2030. In 2025 is met de stakeholders, als

tussentijdse versnelling, het Convenant Circulair Openbaar Vervoer 2025-2035 afgesloten.

Kaders voor toegankelijkheid in relatie tot ov zijn het VN-verdrag Handicap en het daaruit voortvloeiende Programma VN-verdrag Onbeperkt meedoen.

Het Bestuursakkoord Toegankelijkheid OV 2022-2032. Zie ook het thema Toegankelijkheid.

Hoofdpijnennotitie Mobiliteitsvisie 2050. In deze langetermijnvisie positioneert het Rijk deelmobiliteit (in combinatie met Mobility as a Service) als een cruciaal instrument om steden bereikbaar te houden en de CO<sub>2</sub>-uitstoot te reduceren.

Uitwerking bereikbaarheidsdoelen programma Mobiliteitsvisie 2050. Een concrete doorvertaling waarin scenario's worden geschetst hoe deelvervoer kan bijdragen aan de bereikbaarheid van zowel stedelijk als landelijk gebied. De uitvoering is belegd in het Nationaal Programma Natuurlijk!-Deelmobiliteit.

Publieke mobiliteit en samenwerking in alle regio's. Het Rijk (Infrastructuur en Waterstaat), provincies en gemeenten hebben hierin vastgelegd hoe regulier openbaar vervoer, flexvervoer en doelgroepenvervoer samensmelten tot één regionaal dekkend systeem via fysieke en digitale mobiliteitshubs.

Sturing geven aan publieke mobiliteit. Een formele rijksverkenning die juridische en organisatorische kaders biedt aan gemeenten en provincies om doelgroepenvervoer en publiek flexvervoer organisatorisch in elkaar te schuiven.

Het rapport Als je niet stuurt ga je nergens heen van ABDtopconsult over de betaalbaarheid van het ov leidt binnenkort tot een kabinetsstandpunt, met wellicht ook weer nieuwe kennisvragen.

### Kennisvragen

Binnen het thema Publieke mobiliteit staat de vraag centraal hoe decentrale overheden, vervoerders en partijen die voor en met hen werken beter inzicht krijgen in de ontwikkeling en samenhang van publieke mobiliteit, zodat zij onderbouwde keuzes kunnen maken voor een toegankelijk, inclusief en toekomstbestendig mobiliteitssysteem.

Hieronder hebben we uitsluitend de kennisvragen opgenomen die via de basisproducten, monitors, kennisprojecten en kennisdeling binnen het KpVV-programma worden beantwoord. Deze vragen hebben primair betrekking op inzicht, monitoring, duiding en begripsvorming binnen publieke mobiliteit.

Een eerste cluster van kennisvragen betreft de ontwikkeling van het openbaar vervoer en aanpalende vervoervormen. Hoe ontwikkelen reizigersaantallen, aanbod, prestaties en klantwaardering zich? Hoe staat het openbaar vervoer ervoor op het gebied van energiegebruik, uitstoot en zero-emissie? Welke kenmerken hebben concessies en hoe veranderen deze in de tijd?

Daarnaast spelen kennisvragen over de ketenreis. Hoe functioneert de deur-tot-deurreis in termen van bereik van haltes, frequenties, aansluitingen en bereikbaarheid van bestemmingen? Hoe ontwikkelt het aanbod en gebruik van deelmobiliteit zich en hoe verhoudt dit zich tot het reguliere openbaar vervoer?

Een belangrijk cluster van kennisvragen betreft het gebruik en de samenhang van data. Welke indicatoren zijn nodig om ontwikkelingen binnen publieke mobiliteit structureel inzichtelijk te maken? Hoe kunnen bestaande monitors en dashboards in onderlinge samenhang worden gezien? En welke gegevens zijn noodzakelijk om voortgang op het gebied van duurzaamheid en circulariteit te kunnen volgen?

Rond flexvervoer en doelgroepenvervoer liggen kennisvragen over positionering en inzicht. Welke rol speelt flexvervoer binnen het totale systeem van publieke mobiliteit? En welke data zijn nodig om ontwikkelingen binnen doelgroepenvervoer structureel in beeld te brengen?

Ook bij systeeminnovaties en begripsontwikkeling spelen afgebakende kennisvragen. Welke relevante innovaties in het openbaar vervoer dienen te worden gevolgd en geduid? En welk eenduidig begrippenkader is nodig om ontwikkelingen binnen publieke mobiliteit helder en vergelijkbaar te beschrijven?

Ten slotte zijn er kennisvragen rond circulariteit in het openbaar vervoer. Welke indicatoren maken voortgang meetbaar? En hoe kunnen we inzicht in circulaire prestaties verbinden aan bestaande monitorinformatie over het openbaar vervoer?

## Doel

CROW-KpVV ondersteunt vervoerders, overheden en andere stakeholders bij het vertalen van beleid naar concrete acties en projecten die de mobiliteit van reizigers verbeteren en de toegankelijkheid vergroten. Wij helpen iedereen die werkt in en aan publieke mobiliteit in Nederland met het voorbereiden, het ontwikkelen en het monitoren van beleid.

Op verzoek van het werkveld maken we jaarlijks actuele monitorproducten en organiseren we jaarlijks terugkerende bijeenkomsten. Dit zijn onze basisproducten, die het fundament vormen voor de kennisontwikkeling en uitwisseling met de sector.

Voor het thema publieke mobiliteit ligt voor ons de focus op de reis van deur tot deur. Het gaat dan om het samenspel van lopen, fietsen, ov, deelmobiliteit, hubs en knooppunten, reizigersservices, meerijddiensten, flexvervoer en doelgroepenvervoer.

## Activiteiten

We onderscheiden drie type activiteiten:

- 1 Activiteiten die een continuering van **basisproducten** inhouden. Deze producten leveren we op in 2027.
- 2 Activiteiten met een **ontwikkelopgave** waarbij we een advies, plan of verkenning voorzien in 2027.
- 3 Activiteiten die horen bij de uitwerking van onze visie op **publieke mobiliteit**. De invulling en uitvoering is afhankelijk van beschikbare capaciteit, financiering en bestuurlijke prioriteiten.

### 1 Basisproducten

#### Staat van het openbaar vervoer

De jaarlijkse publicatie Staat van het openbaar vervoer geeft een overzicht van alle ontwikkelingen in de ov-wereld van het afgelopen jaar. Een combinatie van uit data verkregen inzichten met extra uitleg en duiding maakt de Staat van het openbaar vervoer een complete basis van de huidige stand van zaken in de ov-wereld. Sinds 2025 voert CROW-KpVV ook de werkzaamheden uit ten behoeve van de eigen CROW-concessiedatabase binnen dit project. Hierin staan diverse kenmerken van de aanbestede concessies. In 2027 onderhouden en beheren we het dashboard Staat van het OV en brengen we een nieuwe rapportage uit.

#### Staat van de deelmobiliteit

CROW heeft de Staat van de deelmobiliteit voor het eerst uitgebracht in 2023: een overzicht van het aanbod van deervoertuigen. Met het partnerschap en de samenwerking met het Nationaal Programma Natuurlijk! Deelmobiliteit is de 'staat' vanaf de 2024-versie een coproductie geworden. Sindsdien wordt het aanbod verrijkt met kennis uit bijvoorbeeld het Landelijk Gebruikersonderzoek Deelmobiliteit.



## **Dashboard Deur tot Deur**

Het Dashboard Deur tot Deur biedt inzicht in de ketenreis. Opgenomen in het dashboard zijn data over het bereik van ov-haltes, frequenties, aansluitingen en bereikbaarheid van locaties. In 2027 onderhouden en beheren we deze monitor zodanig dat actuele gegevens vrij beschikbaar zijn.

## **Monitoring duurzaam openbaar vervoer**

Jaarlijks monitort CROW alle regionale ov-concessies wat betreft gereden aanbod, materieelinzet, uitstoot van CO<sub>2</sub> en stikstof, energieverbruik en CO<sub>2</sub>-footprint per reiziger. Deze monitoring hangt samen met het kennisgedeelte van het Bestuursakkoord Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer per Bus. Vanuit dit jaarprogramma leveren we inzet om de informatie uit deze monitoring te (kunnen) gebruiken in onder andere de Staat van het openbaar vervoer, de Kwartaalmonitor zero-emissiebussen, de milieuprestatieposter en in de RMP-monitor.

## **Dag van het OV**

De Dag van het OV is hét congres van en voor de professionals werkzaam in het openbaar vervoer. Dit evenement organiseren we jaarlijks samen met DOVA en Toekomstbeeld OV. We delen kennis, zorgen dat meer dan 400 professionals uit het brede ov-werkveld elkaar kunnen ontmoeten en kunnen netwerken.

## **2 Ontwikkelopgave**

### **Doorontwikkeling OV-Klantenbarometer**

Het jaarlijkse onderzoek naar de klantwaardering van de reizigers in het openbaar vervoer is de OV-Klantenbarometer. We gaan nadenken over doorontwikkeling van deze decennialang lopende monitor, met als beoogd resultaat een adviesnotitie met ontwikkelrichtingen voor de periode na 2027.

### **Kennisprogramma publieke mobiliteit**

In 2027 geven we een vervolg aan de reeks kenniscafés over publieke mobiliteit met naar verwachting drie nieuwe bijeenkomsten. De in 2026 opgezette mobiliteitskaarten per provincie worden geactualiseerd en verdiept in de richting van een Kansentaak publieke mobiliteit 2027. We onderhouden en beheren ons eigen overzicht van kennisvragen die in het veld leven als input voor de kenniscafés.

### **Flexvervoer**

Flexvervoer is een geschikte vorm voor de kleine vervoerstroom. In 2027 gaan we verkennen welke nieuwe kennisproducten aansluiten bij de vragen waarvoor de sector staat, zoals de integratie van flex en openbaar vervoer in concessies en het publieke mobiliteitssysteem.

### **Systeeminnovaties ov**

Continuering van diverse deelprojecten. We vullen vanuit de bundel AOV de kennisagenda automatisch op met nieuwe kennisvragen. Ook delen we internationale kennis vanuit de eBRT2030 Advisory Board met het brede werkveld via de V&V Flits.

Het Innovatienetwerk OV, waaraan CROW de afgelopen jaren vanuit het KpVV-programma heeft gewerkt, hebben we in 2026 geëvalueerd. Dit heeft geleid tot herbezinning van onze rol en positie. In 2027 verkennen we onze positie voor het vervolg. Een van de opties is dat CROW een rol krijgt binnen de Innovatiecyclus van het ministerie van IenW.

## **Uitbreiding OV-lexicon**

In 2027 brengen we een advies uit over de mogelijkheden tot uitbreiding van het OV-lexicon naar andere pijlers van publieke mobiliteit.

## **Circulair openbaar vervoer**

Ontwerp voor monitoring van circulariteitsafspraken. Uitwerking of organisatie van een bijeenkomst over circulair openbaar vervoer. Voorstel voor de inrichting van een community. Delen van kennis en bevorderen van de toepassing.

## **Kennisaanbod en informatievoorziening publieke mobiliteit**

De informatievoorziening over onze CROW-KpVV-kennisproducten willen we beter voor het voetlicht brengen. Samen met communicatie-experts geven we daar invulling aan. Zo zorgen we voor een passend (mogelijk integraal) kennisaanbod op het gebied van publieke mobiliteit. Verder blijven we het veld helpen bij het juist gebruiken van de data uit de Staat van het OV en het Dashboard Deur tot Deur. Het goed beheren en het gedegen intern afstemmen van de diverse activiteiten, en ook afstemming met het veld, is onderdeel van deze activiteit. Binnen dit project werken we aan de monitoring van de uitvoering van de Visie op publieke mobiliteit.

## **3 Invulling ambities publieke mobiliteit**

In 2026 hebben we met KpVV-middelen gewerkt aan een Visie op Publieke Mobiliteit 2040. Deze is in juni 2026 afgerond. Dit visiedocument is leidend bij de invulling van de activiteiten voor publieke mobiliteit voor de komende jaren. In 2027 maken we daar een begin mee. Het gaat om inventarisatie van kennisvragen over onder meer AI en autonoom vervoer, concessies en financiering. En we maken een voorstel voor de programmering vanaf 2028. Concrete projecten moeten nog vorm krijgen. Het gaat om het helpen organiseren van een samenhangend, datagedreven mobiliteitssysteem.

## **Dwarsverbanden binnen de activiteiten 2027**

De activiteiten binnen Publieke mobiliteit hebben raakvlakken met Verkeersveiligheid, Voetganger, Fiets, Toegankelijkheid, Ruimte en mobiliteit, Duurzame mobiliteit, Smart Mobility en Brede welvaart. De inzichten uit de Staat van het openbaar vervoer, Staat van de deelmobiliteit, het Dashboard Deur tot Deur, flexvervoer en het kennisprogramma publieke mobiliteit ondersteunen de deur-tot-deurreis. Monitoring duurzaam openbaar vervoer en circulair openbaar vervoer raken aan Duurzame mobiliteit. Systeeminnovaties ov en autonoom ov, en AI en digitalisering linken met Smart Mobility.

### 3.11 Parkeren (auto)

#### Beleidsopgaven

Parkeren van de auto is een wezenlijk onderdeel van het mobiliteitssysteem en raakt direct aan bereikbaarheid, leefbaarheid en ruimtegebruik. Gemeenten staan voor complexe afwegingen rond parkeerdruk, verdichting en woningbouw, waarbij keuzes rond normen en regulering steeds nadrukkelijker onderdeel zijn van bredere mobiliteits- en ruimtelijke strategieën.

Nederland staat immers voor grote ruimtelijke en maatschappelijke opgaven. Klimaatwet- en regelgeving, woningbouwopgaven en de mobiliteitstransitie leiden tot gebiedsgerichte aanpakken waarin verdichting, functiemenging en autoluwe inrichting centraal staan. Omdat voertuigen het grootste deel van de tijd stilstaan en daarmee ruimte vragen, geldt parkeerruimte steeds vaker als instrument om mobiliteitskeuzes te beïnvloeden. In samenhang met maatregelen zoals deelmobiliteit en mobiliteitshubs kan een verschuiving optreden naar lopen, fietsen en openbaar vervoer, dat voorzieningen binnen acceptabele reistijden bereikbaar maakt. Tegelijkertijd blijft de auto, naast andere vervoermiddelen, voor veel mensen en logistieke verplaatsingen een essentieel onderdeel van het mobiliteitssysteem. Dat betekent dat parkeren ook in de toekomst een relevant beleidsdomein blijft. De inrichting en het beheer van de openbare ruimte vormen hierbij een belangrijke basis.

De context waarin keuzes worden gemaakt verschilt per gebied. In Bereikbaarheid op peil van het ministerie van IenW is de boodschap dat er geen uniforme oplossing is voor alle regio's. In het buitengebied zijn openbaar vervoer en fiets vaak ontoereikend om voorzieningen te bereiken en is de auto veelal onmisbaar. In stedelijke gebieden wordt de auto eveneens veel gebruikt, maar zijn fiets en openbaar vervoer belangrijke alternatieven. Dit vraagt om maatwerk in parkeerbeleid.

Parkeren staat daarmee in directe relatie tot bredere opgaven rond bereikbaarheid, duurzaamheid, toegankelijkheid en ruimtegebruik en vraagt om zorgvuldige beleidsmatige afwegingen op lokaal niveau. Fietsparkeren komt aan de orde binnen het thema Fiets.

#### Beleidskaders

Nationale nota's die ingaan op de positie van de auto zijn de Mobiliteitsvisie 2050, een hoofdlijnennotitie met aandacht voor elektrificatie van het wagenpark, assetmanagement en data en digitalisering, de Schets Mobiliteit naar 2040 met de ambitie voor een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitsstelsel en het Toekomstperspectief Automobility met daarin een beschrijving van de rol van de auto in het mobiliteitssysteem van nu en de toekomst. Het document van het ministerie van IenW Bereikbaarheid op peil gaat in op de rol van de auto in diverse gebiedstypen in Nederland.

Het rapport Toekomstbestendige mobiliteit zet de kosten en baten van investeren in (benutting en aanleg van) infrastructuur op een rij en doet aanbevelingen aan het kabinet.

#### Europese regelgeving

- Energy Performance of Buildings Directive (EPBD): Europese richtlijn die doorwerkt in nationale regelgeving en eisen stelt aan onder meer laadpunten voor elektrische voertuigen en fietsparkeerplaatsen bij nieuwe gebouwen en ingrijpende renovaties.
- European Accessibility Act (EAA): Europese richtlijn gericht op het verbeteren van toegankelijkheid, met implicaties voor mobiliteit en daarmee ook voor parkeerbeleid.

#### Internationale afspraken

- VN-verdrag Handicap: Verdrag dat inzet op inclusieve en toegankelijke mobiliteit, en daarmee ook relevant is voor de inrichting van auto- en fietsparkeerplaatsen.

#### Kennisvragen

Binnen het thema Parkeren staat de vraag centraal hoe gemeenten en partijen die voor en met hen werken beter kunnen worden ondersteund bij het maken van onderbouwde en uitlegbare keuzes over autoparkeren, ruimtegebruik en regulering.

Via rondetafelgesprekken met parkeerexperts en in bijeenkomsten met de Programmaraad Parkeren hebben we kennisvragen opgehaald. Bij parkeren gaat het onder meer om de volgende vragen:

- Hoe kan invulling worden gegeven aan de verdeling van schaarse parkeerruimte bij nieuwe gebiedsontwikkelingen?
- Welke afwegingen kunnen worden gemaakt tussen betaalbaarheid en rechtvaardigheid van en binnen het parkeerbeleid?
- Op welke wijze kan de communicatie over parkeermaatregelen richting bewoners optimaal worden ingevuld?
- Welke stappen zijn mogelijk in de professionalisering van parkeerde data als onderdeel van de handhaving, waaronder de inzet van scanauto's?

Ook organisatorische vragen binnen gemeenten, zoals de samenwerking tussen mobiliteit, ruimtelijke ordening en handhaving, spelen een rol.

#### Doel

Binnen het KpVV-programma ligt de focus in 2027 op het versterken van de beleidskwaliteit. De opgave is niet primair het ontwikkelen van nieuwe instrumenten, maar het ondersteunen van gemeenten en de partijen die voor en met hen werken bij het maken van onderbouwde en uitlegbare keuzes. Kennisuitwisseling en netwerkvorming staan daarbij centraal.

## Activiteiten

Het Basisprogramma Parkeren vormt de kern van de KpVV-inzet op dit thema. De nadruk ligt op kennisdeling, netwerkversterking en het toegankelijk maken van bestaande en nieuwe kennis. In 2027 doen we het volgende:

- 'Handreiking parkeren van vrachtwagens in gemeenten en langs provinciale wegen', gestart in 2026, afronding en oplevering in 2027.
- Parkeertafels: vier regionale bijeenkomsten waarin gemeenten kennis en ervaringen uitwisselen.
- Kennisnetwerk Parkeren: verder uitbouwen van het digitale netwerk.
- Kennisverspreiding: via vier nieuwsbrieven, ongeveer 100 kennisberichten, het opnemen en verspreiden van tenminste twee podcasts, bijdrage(n) aan vakmedia alsmede aan congressen en bijeenkomsten van derden en aan landelijke tafels ontsluiten we actuele inzichten en praktijkervaringen.
- Kennisontwikkeling: in afstemming met het brede veld waaronder de Programmaraad Parkeren ontwikkelen we een tweetal inhoudelijke kennisproducten die aansluiten bij de meest urgente vragen uit het veld. We starten met het onderwerp Verdeling en rechtvaardigheid van schaarse parkeer ruimte. We gaan in op de vraag hoe we de schaarse (parkeer)ruimte bij nieuwe gebiedsontwikkelingen verdelen. Onderdeel daarvan is de toewijzing van gehandicaptenparkeerplaatsen.

Het beoogde resultaat is een handreiking voorzien van praktijkcases. Het onderwerp van het tweede inhoudelijke kennisdocument bepalen we in overleg met het brede werkveld, waaronder de programmaraad.

## Dwarsverbanden binnen de activiteiten 2027

De activiteiten binnen Parkeren linken vooral met Ruimte en mobiliteit, Logistiek en distributie en Toegankelijkheid. De handreiking parkeren van vrachtwagens verbindt Parkeren met Logistiek en distributie. Het kennisproduct over verdeling en rechtvaardigheid van schaarse parkeer ruimte raakt aan Ruimte en mobiliteit en Toegankelijkheid, onder meer via gehandicaptenparkeerplaatsen. Kennisnetwerk Parkeren, parkeertafels en kennisverspreiding ondersteunen gemeenten bij parkeerbeleid en openbare ruimte.



# 4 Communicatie van het programma

Professionals in het mobiliteitsveld moeten onze producten en diensten weten te vinden en zich uitgenodigd en geholpen voelen om deze kennis ook daadwerkelijk toe te passen in de praktijk. CROW communiceert op veel manieren over alles wat we doen vanuit het KpVV-programma.



## Jaarprogramma, jaarverslag

Het totaalbeeld van het programma communiceren we door middel van dit jaarprogramma en het jaarverslag van CROW-KpVV. We geven hier aandacht aan in onze media waaronder ook op de website [www.kpvv.nl](http://www.kpvv.nl).

## Nieuwsbrieven, direct mails

Over verkeer en vervoer communiceert CROW via de nieuwsbrief V&V Flits (met een kleine 1.700 abonnees). Een groot deel van de nieuwsbrief gaat over CROW-KpVV-activiteiten. De V&V Flits verschijnt grofweg tweewekelijks. Naast de algemene nieuwsbrief hebben we ook meer themagerichte nieuwsbrieven zoals over het thema Fiets (rond de 2.600 abonnees) en we genereren digitale 'updates' en soms themanieuwsbrieven bij de digitale kennisnetwerken over toegankelijkheid, parkeren en mobiliteitshubs. Bij de themanieuwsbrieven zorgen we regelmatig voor eigen content door middel van interviews, die ook in de V&V Flits verschijnen. Deze interviews worden goed gelezen, zien we in de webanalyses.

## Websites

De website [kpvv.nl](http://kpvv.nl) is de centrale plek waar de CROW-KpVV-kennis is te vinden, per jaargang en per thema. Daarnaast maken we kennis uit het KpVV-programma beschikbaar via verschillende thematische websites, dashboards, tools en kennisnetwerken. Voor zover beheer, onderhoud of doorontwikkeling hiervan onderdeel is van het KpVV-jaarprogramma 2027, staat dit vermeld bij de activiteiten van de betreffende thema's. De websites en tools die (deels) vanuit het KpVV-programma zijn gefinancierd, staan in bijlage 2 op pagina 42.

## LinkedIn

In 2027 blijven we onze kennis publiceren op LinkedIn op het algemene CROW-account en op de pagina van CROW-Fietsberaad.

## Bijeenkomsten en congressen

Vanuit de verschillende thema's organiseren we ieder jaartientallen eigen bijeenkomsten en verzorgen we (deel) sessies en presentaties op bijeenkomsten van andere partijen. Dit gebeurt in verschillende vormen: van grote congressen voor honderden mensen tot regiobijeenkomsten, van expertmeetings tot kenniscafés, zowel in fysieke als digitale vorm. Veelal betreft het bijeenkomsten op themaniveau. Hier wordt ook specifiek om gevraagd. Daar waar nuttig en nodig leggen we uiteraard dwarsverbanden.

## Deelname aan netwerken

Weten wat er leeft en wat eraan komt, is waar ons werk om draait. Dit houdt in dat we op allerlei niveaus contacten onderhouden. Komend jaar nemen we opnieuw actief deel aan diverse netwerken.

Op landelijk niveau zorgen we voor afstemming met onder andere het Nationaal samenwerkingsprogramma Natuurlijk!Deelmobiliteit, het Landelijk Verkeersmanagement

Beraad (LVMB), het samenwerkingsverband Verantwoorde Introductie Automatische Voertuigen (VIAB) en het Nederlands Normalisatie Instituut (NEN). Voor het thema Fiets werken we samen met Tour de Force, het Landelijk Dataketen Overleg (LDKO), het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata (NTM) en het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW).

Vanuit de provincies zijn onze partners de Ambtelijke Adviescommissie Mobiliteit (AAC), het vakberaad Verkeersveiligheid, het vakberaad Duurzame Mobiliteit, het OV-managersoverleg van de Decentrale OV-autoriteiten (DOVA), diverse netwerken van DOVA en het Landelijk Overleg Verkeersveiligheid en Gedragsbeïnvloeding (LOVG). Ook sluiten we op afroep vanuit de inhoud aan bij regionale of provinciale overleggen rond mobiliteit.

Op de gemeentelijke kennisbehoefte zijn we aangesloten via het Gemeentelijk Netwerk voor Mobiliteit en Infrastructuur (GNMI) met hun contactgroepen, de Intergemeentelijke Verkeerstechnische Werkgroep (IVW) en het Intergemeentelijk Verkeersoverleg (IVO).

Ook zijn we lid van Connekt, Railforum (sinds 2026 delen we de huisvesting in Utrecht met dit kennisnetwerk) en van internationale organisaties als POLIS en UITP. En we participeren 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. Zo zijn we lid van de Programma Adviesraad van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) en participeren we in programma's van bijvoorbeeld de Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek (NWO).

Over bezoeken in binnen- en buitenland en inzichten die we daaruit meenemen, publiceren we in de tweewekelijkse nieuwsbrief V&V Flits.

# 5 Financiën



## 5.1 Algemene kosten

De algemene kosten bestaan uit kosten voor programma-management, huisvesting, een klein werkbudget voor lidmaatschappen, congresbezoek en het niet-verrekenbare deel van de BTW.

### Huisvesting

CROW-KpVV werkt, naast de vestiging in Ede, ook op een locatie in Utrecht vlak bij Utrecht Centraal: kantoorgebouw Smakkelaarsburgt. Die noemen we de OV-Campus. Belangrijk voor het programma is samenwerken met het brede werkveld. Daar horen fysieke bijeenkomsten bij. Om niet regelmatig externe locaties hiervoor te hoeven inhuren, maken we zoveel mogelijk gebruik van de OV-campus. DOVA is de hoofdhuurder van deze op loopafstand gelegen van CS Utrecht locatie. Met DOVA is hiervoor een vaste bijdrage aan de huurkosten overeengekomen. Veel partijen maken gebruik van deze ontmoetingsplek. Dit kantoor is in 2025 uitgebreid met extra ruimte voor overleg op de vierde etage. Behalve CROW-KpVV zijn ook VDVN en Railforum onderhuurder.

### Programmamanagement

Het uitvoeren van het KpVV-programma vereist veel werk achter de schermen. De programmamanager en de secretaris hebben tot taak om te verbinden, te programmeren, uit te voeren en te rapporteren. Zij bewaken de samenhang tussen het Strategiedocument 2024-2027, het jaarprogramma 2027, de thematische activiteiten en de verantwoording richting subsidiegevers. Ook zorgen zij voor afstemming met de betrokken gremia en andere CROW-programma's. In 2027 hoort daar verder bij de voorbereiding van de inhoudelijke koers voor de strategische periode 2028-2031. Tot slot bewaakt het programmamanagement de samenhang met de communicatie over producten, bijeenkomsten en kennisdeling.

### Werkbudget

Om input voor het programma binnen te halen, en daarvoor de goede netwerken te onderhouden, is een werkbudget beschikbaar voor bijvoorbeeld lidmaatschappen van internationale kennisorganisaties zoals POLIS.

### Verantwoording

De verantwoording betreft de werkzaamheden ten behoeve van de subsidieverantwoording, inclusief controleverklaring door een externe accountant.

### Niet-verrekenbaar deel van BTW

De activiteiten binnen het KpVV-programma zijn vrijgesteld van BTW. Daardoor is de BTW op inkoopfacturen niet verrekenbaar. CROW rekent een naar rato bepaald deel van de BTW op indirecte kosten toe aan het programma. Deze kosten zijn onderdeel van de algemene programmakosten.

## 5.2 Budgetverdeling

| Thema 2027                                     | Budget 2027 (x€1.000) |
|------------------------------------------------|-----------------------|
| Logistiek                                      | 100                   |
| Parkeren                                       | 185                   |
| Voetganger                                     | 225                   |
| Toegankelijkheid                               | 155                   |
| Ruimte en mobiliteit                           | 150                   |
| Publieke mobiliteit (inclusief deelmobiliteit) | 735                   |
| Fiets                                          | 600                   |
| Verkeersveiligheid                             | 140                   |
| Smart Mobility                                 | 350                   |
| Brede welvaart                                 | 150                   |
| Duurzame mobiliteit                            | 250                   |
| Communicatie                                   | 100                   |
| Algemene kosten                                | 460                   |
| <b>Totaal</b>                                  | <b>3.600</b>          |

# Bijlage 1 Bronnenoverzicht

## Algemeen

- Bewust verplaatsen binnen één systeem, Strategiedocument 2024-2027, Kennisprogramma Verkeer en Vervoer (KpVV), CROW

## Belangrijkste nota's/publicaties

- Aanbevelingen van het VN-comité over VN-verdrag Handicap in Nederland, Verenigde Naties
- Aanpak NOVEX-gebieden, Rijksoverheid
- Actieagenda Auto, Ministerie van IenW
- Agenda Ruimte voor Lopen, platform Ruimte voor lopen
- Automotive Action Plan, Europese Commissie
- Behoefte bedrijventerreinen tot en met 2040, Stec Groep/Ministerie van EZ
- Beleidsvisie toepassing geautomatiseerd wegverkeer, Krachtenbundeling Smart Mobility
- Bereikbaarheid op peil, Ministerie van IenW
- Bestuurlijke afspraken Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2025-2029, Ministerie van IenW
- Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer 2022-2032, Tweede Kamer
- Bestuursakkoord Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer per Bus, diverse partijen
- Convenant Circulair Openbaar Vervoer, Ministerie van IenW
- Cooperative, Connected and Automated Mobility (CCAM), Europese Commissie
- Cooperative Intelligent Transport Systems (C-ITS), Europese Commissie
- Doe onbeperkt mee, Ministerie van VWS
- Duurzame en leefbare kernen, Retailagenda richting 2025, diverse partners
- Een nieuw logistiek verhaal, College van Rijksadviseurs
- Energy Performance of Buildings Directive, Europese Unie
- EU Road Safety Policy Framework 2021-2030, Europees Parlement
- European Accessibility Act (EAA), Europese Commissie
- Europese AI-verordening, Europese Commissie
- Europese Data Act, Europese Unie
- Europese gehandicaptenkaart, Raad van de Europese Unie
- Europese Green Deal, Europese Commissie
- Europese Klimaatwet, Europees parlement en de Raad
- Europese richtlijn voor Real Time Traffic Information, Europese Unie
- Europese strategie voor duurzame en slimme mobiliteit, Europese Commissie
- Fietsen voor Iedereen, City Deal
- Fietsveiligheid Voorop, ZonMw/Ministerie van IenW
- Fietsvisie 2040, Fietzersbond
- Fit for 55, Europese Commissie
- Integraal Samenwerken Openbare Ruimte (ISOR), platform
- Interprovinciale strategische kennisagenda, Interprovinciaal Overleg
- Invoering van intelligente vervoersystemen in Europa, Europese Unie
- ITS-regelgeving in de EU, Europese Unie
- Goederenvervoeragenda herijkt, Tweede Kamer
- Kennisagenda Fietsveiligheid, Ministerie van IenW
- Klimaatakkoord, Ministerie van EZK
- Klimaat en Energie Verkenning 2025, PBL
- Klimaatplan 2025-2035, Ministerie van EZK
- Klimaatwet Nederland, ministeries van EZK en JenV
- Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2026-2029, Ministerie van IenW
- Leidraad Toegankelijkheid, CROW
- LEV-kader, Ministerie van IenW
- Meerjarenplan fietsveiligheid 2025-2029, Ministerie van IenW
- Mobiliteitsvisie 2050, Ministerie van IenW
- Mobiliteitsvisie 2050, uitwerking bereikbaarheidsdoelen, Ministerie van IenW
- Mobility package, Europese Commissie
- Monitor Landschap 2023, Planbureau voor de Leefomgeving
- Monitor Smart Mobility 2026, Ministerie van IenW
- Multi Modal Travel Information Services (MMTIS), Europese Commissie

- Naar een integraal bereikbaarheidsbeleid, Raad voor de leefomgeving en infrastructuur
- Nationaal Masterplan Lopen, Citydeal en platform Ruimte voor Lopen
- Nationaal Preventieakkoord, Ministerie van VWS
- Nationaal Programma Circulaire Economie, Rijksoverheid
- Nationaal Programma Circulaire Economie 2023 – 2030, Rijksoverheid
- Nationaal Toekomstbeeld Fiets, Tour de Force
- Nationale Agenda Laadinfrastructuur, Rijksoverheid
- Nationale omgevingsvisie, Ministerie van BZK
- Nederland sta op!, Nederlandse Sportraad
- NEN 9120 Toegankelijkheid van gebouwen, NEN
- Netwerken voor vervoer en transport (TEN-T), Europese Unie
- NextGenerationEU, Europese Unie
- Omgevingswet, Rijksoverheid
- Onderzoek Doelgroepenvervoer, College voor de Rechten van de Mens
- Ontwerp-Nota Ruimte, Rijksoverheid
- Ontwikkelagenda geautomatiseerd openbaar vervoer, Krachtenbundeling Smart Mobility
- Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV, Ministerie van IenW
- Outlook stadslogistiek 2035, TNO
- Ov-systeem - Als je niet stuurt ga je nergens heen, ABDtopconsult
- Programma Doortrappen, Landelijk programmabureau Doortrappen
- Programma Groene Metropool, Staatsbosbeheer
- Programma VN-verdrag Onbeperkt meedoen!, Ministerie van VWS
- Programma Wonen en zorg voor ouderen, ministeries van BZK en VWS
- Programma Woningbouw en Mobiliteit, ministeries van BZK en IenW
- Publieke mobiliteit en samenwerking in alle regio's, Ministerie van IenW
- Publieke mobiliteit, sturing geven aan, Ministerie van IenW
- Regionale Energiestrategie, koepelorganisaties
- Reiswijzer Gebiedsontwikkeling 2026, diverse partijen
- Retailagenda Programma 2024-2027, diverse partijen
- Richtsnoeren voor Duurzame Stedelijke Mobiliteitsplannen (SUMP), Europese Commissie
- Ruimte maken voor ontmoeting, gezamenlijke adviseurs
- Ruimte voor Lopen, platform
- Ruimte voor ouderen, Raad van Ouderen
- Schets Mobiliteit naar 2024, Ministerie van IenW
- Sportakkoord, diverse partners
- Stadslogistiek en hubs, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid
- Sustainable and Smart Mobility Strategy, Europese Commissie
- Sustainable Urban Mobility Plans, Europese Commissie
- Schone Lucht Akkoord, Ministerie van IenW
- Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030, Ministerie van IenW
- Toekomstbestendige mobiliteit, Rijksoverheid
- Toekomst openbaar vervoer 2040, Ministerie van IenW
- Toekomstperspectief Automobilititeit, Ministerie van IenW
- Toekomstperspectief recreatief fietsen, Fietsplatform
- Uitvoeringsagenda Fiets, Ministerie van IenW
- Uitvoeringsagenda Zero-emissiezones, Ministerie van IenW
- Verbeteragenda Doelgroepenvervoer, ministeries van VWS, IenW en OCW
- Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap, Verenigde Naties
- VN-verdrag Handicap in Nederland, Ministerie van VWS
- Werkagenda VN-verdrag Handicap I 2025-2030, Ministerie van VWS

## Bijlage 2 Websites

Dit zijn de websites en tools die CROW (deels) vanuit het KpVV-programma heeft gefinancierd:

- [Dashboard Deur tot Deur](#)
- [Duurzaamheidsscore](#)
- [Fietsberaad](#)
- [IKOB-rekentool](#)
- [Kennisnetwerk Toegankelijkheid](#)
- [Kennisnetwerk Mobiliteitshubs](#)
- [Kennisnetwerk Parkeren](#)
- [Ladder van Smart Mobility](#)
- [Methode Wikken en Wegen](#)
- [OV-Klantenbarometer](#)
- [Platform Veilig Fietsen](#)
- [RMP-monitor](#)
- [RMP-rekentool](#)
- [Ruimte voor lopen](#)
- [Staat van de mobiliteitstransitie](#)
- [Staat van het OV](#)
- [Smart Mobility](#)
- [Toolkit autodelen](#)
- [Toolkit verkeerseducatie](#)
- [Zero-emissiebus](#)

# Colofon

KpVV-jaarprogramma 2027

**uitgave**

CROW, Ede

**tekst**

Annick de Lange

Guy Hermans

**eindredactie**

Constant Stroecken

**fotografie**

Otto van Boggelen

**vormgeving**

Inpladi bv, Cuijk

**productie**

CROW

**contact**

Kennisplatform CROW

klantenservice@crow.nl

Deze uitgave is (mede) mogelijk gemaakt door een bijdrage uit het KpVV-programma. Dit programma ontwikkelt, verspreidt en borgt collectieve kennis op het gebied van mobiliteit en wordt gefinancierd door de vervoerregio's en de provincies.



*provincie* Drenthe



provincie limburg

PROVINCIE UTRECHT



provinsje fryslân  
provincie fryslân

Provincie Noord-Brabant



provincie  
Gelderland

Provincie  
Noord-Holland



