

Jaarverslag 2019

KpVV-programma

CROW-KpVV

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

Over CROW

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

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



Jaarverslag 2019

KpVV-programma

CROW

Postbus 37, 6710 BA Ede

Telefoon (0318) 69 53 00

E-mail klantenservice@crow.nl

Website www.crow.nl

Maart 2020

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

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

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

De auteursrechten berusten bij CROW.

Woord vooraf

Voor u ligt het jaarverslag 2019. Het eerste volledige jaar onder mijn verantwoordelijkheid. Met twee opdrachten was ik in oktober 2018 op pad gestuurd: een strakkere governance – mooi woord voor ‘aansturing’ – en een betere ophanging van het KpVV-programma aan de beleidsopgaven van de decentrale overheden. Na een volledig uitvoeringsjaar onder de ‘nieuwe’ governance, werd het tijd voor een evaluatie. Op het moment van schrijven loopt deze nog, en ik ben meer dan benieuwd naar wat ze zal opleveren. Voorts heb ik (en uiteraard ik niet alleen) in 2019 getracht het programma beter te verbinden met de beleidsopgaven van de decentrale overheden. Dit proces heeft geleid tot nieuwe projecten, soms zelfs tot complete thematische deelprogramma’s en/of kennisbijdragen aan bestaande programma’s. Daarmee hebben alle kenniswerkers bijgedragen aan een waardevollere positie van het KpVV-programma. En natuurlijk leveren we ook nog gewoon de vertrouwde kennisproducten. Wat 2019 heeft gebracht kunt u lezen in dit jaarverslag.

Veel leesplezier!

Utrecht, 31 maart 2020

CROW-KpVV
John Pommer
directeur

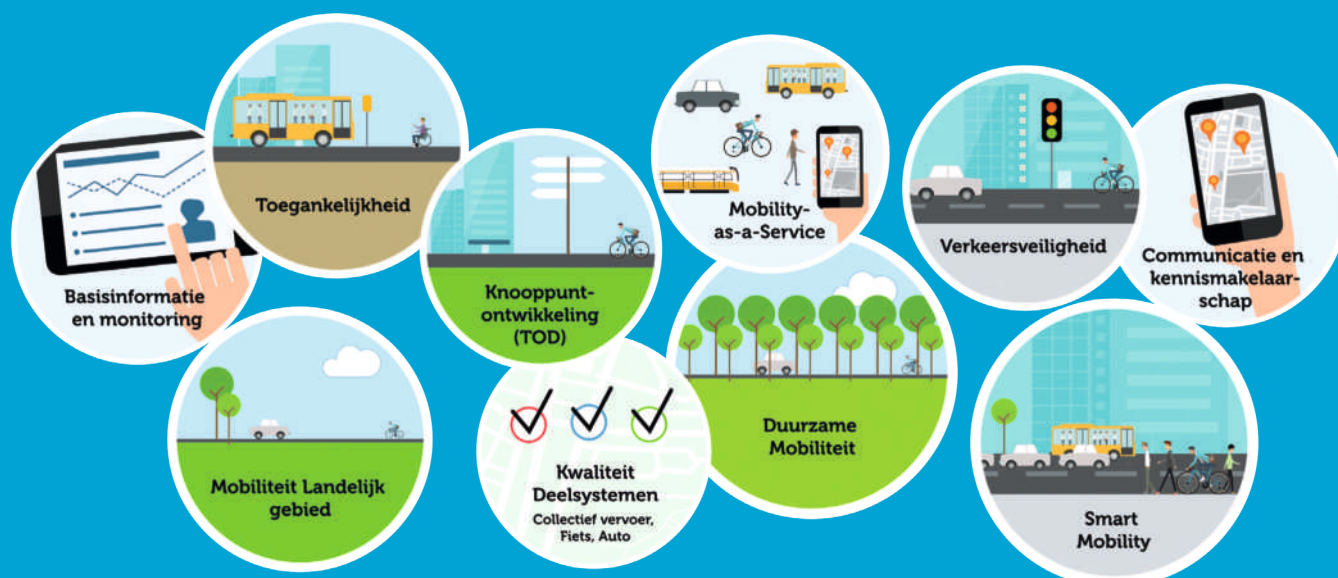
Leeswijzer

Het jaarverslag is opgebouwd uit de volgende onderdelen:

- inleiding op het werkprogramma
- resultaten per onderwerp op hoofdlijnen
- alle projecten die in 2019 zijn uitgevoerd
- projecten die we extra willen belichten

Van lange lijnen naar thema's

Het KpVV-jaarprogramma 2019 is voor het eerst gebaseerd op thema's. Om precies te zijn tien thema's. Ze vormen een uitwerking van de lange lijnen van het meerjarenprogramma dat loopt tot en met 2021: stedelijke bereikbaarheid, ITS/voertuigtechnologie, systeemintegratie, duurzaamheid, veiligheid.



De tien thema's uit het KpVV-programma.

Soms zijn de thema's hetzelfde gebleven (duurzaamheid, verkeersveiligheid), soms zijn ze een logische voortzetting uit het verleden (kwaliteit deelsystemen, basisinformatie en monitoring, communicatie en kennismakelaarschap), vaker een uitwerking van actueel beleid (knooppunten- en duurzame gebiedsontwikkeling, smart mobility, mobility as a service, toegankelijkheid, mobiliteit landelijk gebied). De lange lijnen van het meerjarenprogramma vormen nog altijd de basis, maar de tien thema's zijn nu meer onderscheidend. Belangrijk ook: ze sluiten aan bij de actuele beleidsopgaven van de decentrale overheden. De lange lijnen maken onderdeel uit van het verkeers- en vervoersysteem waar dit programma zich op richt. In onderstaande figuur geven we het verkeers- en vervoersysteem weer als lagenmodel. Het KpVV-programma

focust zich met name op de bovenste twee lagen (diensten en modaliteiten), in wisselwerking met de twee onderste lagen (infrastructuur en ruimte). Die interactie is cruciaal bij vrijwel alle thema's.

Afgelopen jaar was het eerste volledige uitvoeringsjaar van de nieuwe governance, neergelegd in de eind 2018 verschenen notitie 'Nadere uitwerking programmering, beheersing en sturing KpVV-jaarprogramma 2019'. De evaluatie van de governance stond op het programma voor eind 2019 en is na de zomer van 2019 grondig voorbereid. De uitvoering is begonnen in het eerste kwartaal van 2020. In het volgende jaarverslag tonen we de resultaten.

De koppeling van het KpVV-programma aan de beleidsopgaven van de regionale overheden is verder vormgegeven in 2019. Dat was ook een expliciete wens van de financiers. Het KpVV-programma haakt bijvoorbeeld aan bij de uitwerking van het Klimaatakkoord naar regionale mobiliteitsplannen.

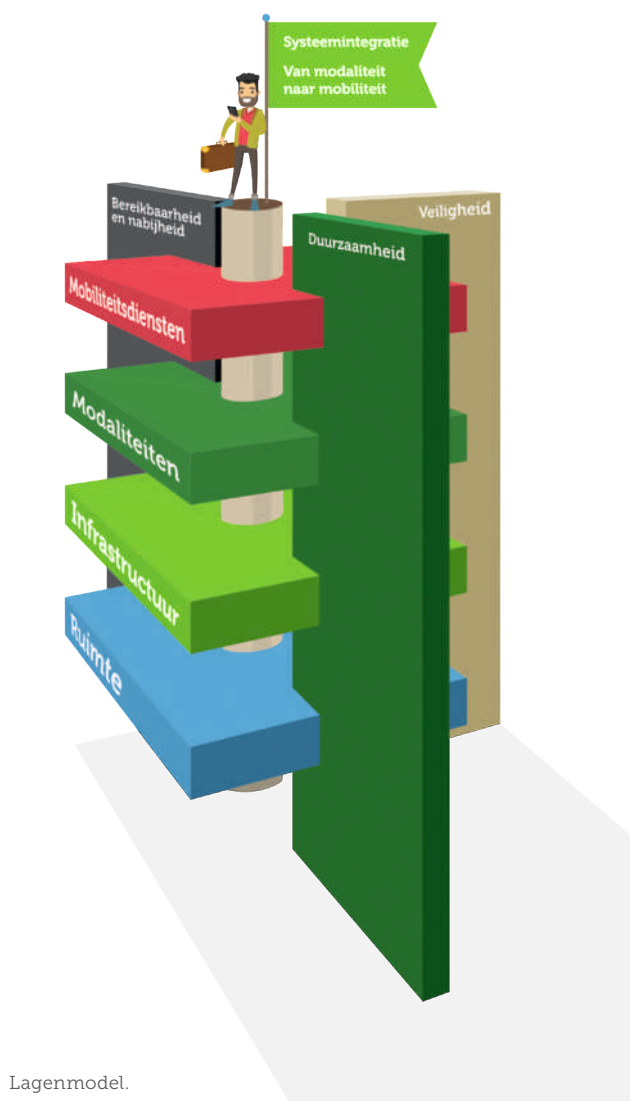
Ook monitoren we, samen met KIM, het Toekomstbeeld OV 2040, we voeren de kennisagenda uit van het Bestuursakkoord Zero Emissie Bus en stellen concessieteksten op om het openbaar vervoer gereed te maken voor mobility as a service (MaaS). Dit zijn maar enkele voorbeelden. Bij de beschrijving per thema leest u hier meer over.

In 2018 hebben we minder prioriteit gegeven aan ITS/voertuigtechnologie. Inmiddels is deze lange lijn actueler dan ooit door de beleidsopgaven die smart mobility met zich meebrengt.

De tien thema's van 2019 zijn:

- basisinformatie en monitoring
- knooppunten- en duurzame gebiedsontwikkeling
- duurzame mobiliteit
- smart mobility
- mobility as a service
- kwaliteit deelsystemen
- verkeersveiligheid
- mobiliteit landelijk gebied
- toegankelijkheid
- communicatie en kennismakelaarschap

Op elk van de thema's zijn diverse activiteiten georganiseerd en publicaties verschenen. De activiteiten bestonden veelal uit het organiseren van kennisbijeenkomsten, hetzij om de kennisvragen te formuleren (bijvoorbeeld kennisagenda voetganger), hetzij om kennis te ontwikkelen (bijvoorbeeld ov-concessieteksten MaaS), hetzij om kennis te delen (bijvoorbeeld het Fietsparkeercongres).



2019 in hoofdlijnen

Het KpVV-jaarprogramma 2019 is opgesteld als afgeleide van het meerjarenprogramma voor de periode 2018-2022. De actuele beleidsopgaven en de daarbij horende beleidsnota's zijn de basis geweest voor een groot deel van de centrale thema's in dit programma. Hiernaast volgen de tien thema's waar het KpVV-programma in 2019 op is gebaseerd.



1 Basisinformatie en monitoring

CROW-KpVV legt zich steeds meer toe op datagedreven beleidsinformatie en monitoring. Dit gebeurt bijvoorbeeld via dashboards, onderzoeken zoals de OV-Klantenbarometer, monitoringactiviteiten, een datastrategie fiets en andere dataprojecten. In 2019 hebben we de samenwerking met OV-Data (het oude NDOV) verder versterkt. Voor een overzicht van alle activiteiten op dit vlak zie de beschrijvingen bij de afzonderlijke thema's.

2 Knooppunten en duurzame gebiedsontwikkeling

Het aantal verplaatsingen in Nederland neemt nog steeds toe, de steden groeien en dat verandert het mobiliteitsgedrag. Willen we Nederland in de toekomst goed bereikbaar, leefbaar en veilig houden, dan vergt dit een brede aanpak van duurzame gebiedsontwikkeling.

Met name bij de ontwikkeling van hoogwaardige knooppunten en Transit Oriented Development (TOD) is een brede aanpak van duurzame gebiedsontwikkeling essentieel. Hierbij wordt ingezet op de koppeling tussen ruimtelijke ontwikkeling en ov, en een betere afstemming tussen ruimte en mobiliteit. Het samenbrengen van ruimtelijke ontwikkeling en openbaar vervoer zorgt voor het beter benutten van de ruimte en het mobiliteitssysteem, betere exploitatie van het ov en een hoger (maatschappelijk) rendement van vastgoed- en gebiedsontwikkeling. Om dit te realiseren is samenwerking nodig bij de integrale aanpak van ruimte en mobiliteit rond knooppunten en mobiliteitsnetwerken. De komst van de Omgevingswet in 2021 helpt hierbij.

Vanuit het KpVV-programma hebben we in 2019 de volgende activiteiten ontplooid:

- een verkenning naar een Leidraad (stappenplan) mobiliteit en duurzame gebiedsontwikkeling. De leidraad verschijnt in april 2020.
- uitwerking en toepassing van een TOD-leeromgeving, inclusief knooppunten.
- diverse goedbezochte regionale bijeenkomsten, waaronder 14 februari in Zaanstad en 12 september in Nieuwegein. Tijdens deze bijeenkomsten kwam naar voren dat naast inhoud ook procesvaardigheden van belang zijn. Naast een proceswijzer/handleiding TOD/knooppunten was er ook aandacht voor spelvormen en het opzetten van een cursus.
- conferentie [Netwerkstad Nederland](#) in november in Madurodam inclusief bestuurlijk diner. Georganiseerd in

samenwerking met Platform31. 180 mensen met topsprekers en interactieve workshops. Waardering voor de inhoud: een acht.

3 Duurzame mobiliteit

Het doel van het Klimaatakkoord uit 2015, het terugdringen van de uitstoot van broeikasgassen met 49 procent ten opzichte van 1990, raakt de mobiliteit van mensen. Meer dan honderd partijen hebben vanaf dat moment gewerkt aan een samenhangend pakket aan voorstellen. Het ontwerp-Klimaatakkoord is in december 2018 opgeleverd. In dit akkoord staan doelstellingen gericht op CO₂-reductie en duurzame steden.

In 2019 zijn doelen geformuleerd aan vijf zogenoemde sectortafels, waaronder een over mobiliteit, waarmee het CO₂-reductiedoel in 2030 kan worden gerealiseerd. Het eindresultaat is in juni 2019 gepresenteerd.

Deze doelen worden uitgewerkt in regionale mobiliteitsplannen. Tot nu toe zijn de afdelingen mobiliteit van gemeenten hier nog niet voldoende op voorbereid. Uit overleg met IPO, VNG, GNMI en Rijkswaterstaat is duidelijk geworden dat afstemming en coördinatie van activiteiten ten behoeve van CO₂-reductie noodzakelijk zijn.

Een overleg met IPO, VNG, GNMI en Rijk over de benodigde kennisagenda voor het Klimaatakkoord leverde de vraag op of CROW-KpVV dit proces met reflexieve monitoring kon begeleiden. In 2019 is hier een pilot voor opgezet met Regio Foodvalley. De uitkomsten hiervan zijn meegenomen in de ontwikkeling van een congresdag en een cursus over het gebruik van reflexieve monitoring bij het opzetten van regionale mobiliteitsplannen. Voor deze cursus zijn we een samenwerking aangegaan met [DRIFT](#).

Vanuit het KpVV-programma werken we al meerdere jaren aan data en tools als ondersteuning voor het maken van beleid gericht op duurzaamheid. In 2019 bouwden we voort op de nauwe samenwerking met IPO om de klimaatdoelstellingen hanteerbaar te maken voor decentrale overheden onder de noemer 'Kennisagenda klimaatakkoord mobiliteit'.

In 2019 zijn de vertrouwde dashboards duurzame en slimme mobiliteit omgevormd tot de themawebsite [Duurzame en slimme mobiliteit](#). Het nieuwe dashboard schetst enerzijds een beeld van hoe duurzaam de mobiliteit in Nederland is, en geeft anderzijds handvatten om morgen aan de slag te gaan met het ontwikkelen van duurzaam mobiliteitsbeleid. Tijdens de conferentie Netwerkstad Nederland van Platform31 en CROW kreeg [Almere](#) de prijs voor de gemeente met de meest duurzame mobiliteit.

Het [dashboard Autodelen](#) maakt onderdeel uit van de Green Deal Autodelen II. In juni 2015 werd de eerste Green Deal Autodelen ondertekend, die in oktober 2018 is opgevolgd door de Green Deal Autodelen II voor nog eens drie jaar samenwerking. Het doel is om bedrijven, overheden en burgers te stimuleren hun mobiliteitsbehoefte zoveel mogelijk in te vullen met autodelen. Het Dashboard deur tot deur is geactualiseerd waarbij zowel landelijk als per landsdeel een basisrapportage is opgesteld. Deze 'Staat van de keten' geeft inzicht in een schat aan informatie die dit dashboard te bieden heeft. Met de regio's hebben we gesprekken gevoerd om hen te helpen datagedreven beleid te ontwikkelen. Met het Planbureau voor de Leefomgeving is een overleg gestart om tot integratie te komen van cijfers uit het Dashboard deur tot deur en cijfers rond ov-beschikbaarheid in het [Compendium voor de Leefomgeving](#) en de [Staat van het OV](#).

Naast deze dashboards was in 2019 veel aandacht voor zero-emissie busvervoer. CROW-KpVV heeft een kennisagenda opgesteld in het kader van het Bestuursakkoord Zero Emissie Bus 2030. Deze agenda draagt bij aan een succesvolle implementatie van het akkoord met als doel om de hele bussenvloot emissievrij te hebben in 2030. De kennisagenda concentreert zich vooral op de inzet in 2019 en 2020 en geeft een doorkijkje naar 2030.

Uit het Klimaatakkoord komt de sectortafel mobiliteit voort. De visie en ambitie luiden als volgt: Zorgeloze mobiliteit, voor alles en iedereen in 2050. Geen emissies, uitstekende bereikbaarheid toegankelijk voor jong en oud, arm en rijk, valide en mindervalide. Betaalbaar, veilig, comfortabel, makkelijk én gezond. Slimme, duurzame, compacte steden met optimale doorstroming van mensen en goederen. Mooie, leefbare en goed ontsloten gebieden en dorpen waarbij mobiliteit de schakel is tussen wonen, werken en vrije tijd. Dit is de visie die de deelnemers aan de Mobiliteitstafel willen bereiken door in te zetten op een integrale benadering van het mobiliteitsstelsel, waarbij alle modaliteiten en de infrastructuur optimaal worden ontwikkeld en benut én uiteindelijk alle modaliteiten schoon zijn. Hiermee wordt niet alleen voldaan aan de afspraken van Parijs, maar wordt ook een significante bijdrage geleverd aan de terugdringing van overige milieuschade.



4 Smart mobility

Op 3 juni 2019 werden de gezamenlijke ambities op het gebied van smart mobility gepresenteerd door het Rijk, de provincies, de G5 en de vervoerregio's op het ITS-congres in Noord-Brabant. Deze samenwerking staat bekend als [Krachtenbundeling smart mobility](#) waarbij gezamenlijke ambities, koppeling naar praktijk en gebruiken van wat al bestaat centraal staan. CROW-KpVV is vanaf het begin betrokken bij deze samenwerking en neemt deel aan een aantal bundels vanuit de optiek van kennisdeling en kennisontwikkeling.

Parallel liep in 2019 de verkenning naar de rol van CROW in het veld van smart mobility waarbij duidelijk de samenwerking is gezocht met andere kennisinstellingen zoals Connekt en bij lopende initiatieven als de Krachtenbundeling smart mobility. De verkenning, in oktober als document verschenen, maakt duidelijk wat de meerwaarde van CROW is in het ondersteunen van overheden bij de (technologische) ontwikkelingen die op hen afkomen. We hebben deelgenomen aan een studiereis naar ITS World in Singapore die werd georganiseerd door Connekt. Samen met Connekt hebben we gewerkt aan een position paper over micromobiliteit, een thema waar veel steden mee worstelen en waar landelijke regelgeving voor in de maak is. Deze position paper is een doorvertaling van een eerdere [position paper van Polis](#) en verschijnt begin 2020.

5 Mobility as a service (MaaS)

Mobility as a service is een systeeminnovatie voor mobiliteit. MaaS combineert verschillende, meestal bestaande vervoerwijzen in een op de reiziger toegesneden aanbod, inclusief planning, reservering en betalingsmogelijkheden via één account. Het gaat om een rit van deur tot deur, waarbij het bezit van een eigen voertuig geen voorwaarde meer is. De wens van de klant staat centraal. MaaS staat volop in de belangstelling, waarbij behoefte blijkt aan aandacht voor flankerend beleid en het belang van transfers en stationsomgevingen.

In 2018 al leverde KpVV de volgende MaaS-producten op: de notitie Wie is de baas van MaaS?, een MaaS manifest, een forumdebat MaaS op het Nationaal Verkeerskundecongres en het eerste MaaS kenniscafé. Het hoofddoel van het project is inzicht geven in wat MaaS betekent voor de overheid en wat de gevolgen hiervan zijn. In 2019 stond het volgende centraal:

- meer inzicht in de rolverdeling ov-autoriteit en vervoerders in het MaaS-concept, onder meer ten aanzien van concessieverlening en privacybescherming
- optimaliseren van het beheer en uitbouw van de open data voor het MaaS-concept binnen de ov-concessies
- organiseren en beheren van een stimulerende kennisomgeving MaaS waar deelnemende partijen elkaar ontmoeten en met goede praktijkervaringen elkaar inspireren
- bijdragen aan de monitoring van de verschillende MaaS-pilots (onder andere via het ministerie van IenW) en verspreiding van de opgedane kennis voor de rest van Nederland.

In 2019 is een drietal succesvolle MaaS kenniscafés georganiseerd. Dat deden we in nauwe samenwerking met het ministerie van IenW. Eind 2019 is in overleg besloten de samenwerking uit te breiden met Connekt en KpVV vanuit de gedachte dat de kennisagenda steeds meer een publiek-private agenda is.

Daarnaast is CROW-KpVV betrokken bij de kennisagenda MaaS en de afstemming tussen MaaS en smart mobility. Verder is een conceptnotitie opgesteld over MaaS en concessieverlening ov.

In 2019 hebben we [MaaS-waardige bestekseisen](#) opgesteld in teksten die bruikbaar zijn voor de nieuwe ov-concessies, mede op verzoek van de decentrale ov-autoriteiten. Zoals eerder gemeld troffen we voorbereidingen voor een position paper over micromobiliteit, die begin 2020 verschijnt.

De laatste jaren is er een toenemende behoefte bij decentrale overheden en andere stakeholders aan ondersteuning bij het vertalen van CROW-publicaties naar maatschappelijke toepassingen en meer gelegenheden om kennis te delen, goede praktijkervaringen te borgen en collega's te ontmoeten. Dit proberen we te vertalen naar diverse thema's, bijvoorbeeld naar parkeren..

In november 2019 hebben we een verkenning opgeleverd naar de mogelijkheden van een kennisnetwerk Parkeren. Op dit moment verloopt de kennisontwikkeling, kennisdeling en kennisborging over parkeren versnipperd en niet gestructureerd.

We hebben twee parkeerbijeenkomsten georganiseerd: 'Parkeren en MaaS' en 'Parkeren en gebiedsontwikkeling'. Van beide bijeenkomsten zijn artikelen geschreven in vakbladen als Parkeer24. De laatste bijeenkomst was op 31 oktober tijdens het [Nationaal Verkeerskundecongres 2019](#).

6 Kwaliteit deelsystemen

Onder 'kwaliteit deelsystemen' vallen de modaliteiten collectief vervoer, fiets, voetganger en auto. We gaan hieronder in op fiets en voetganger en beginnen met collectief vervoer; dat bestaat uit openbaar vervoer, doelgroepenvervoer en buurtbussen.

Collectief vervoer

In het KpVV-programma is collectief vervoer al jaren een speerpunt, omdat de rol van de decentrale overheid als opdrachtgever op dit thema groot is. Het pakket van activiteiten kent een aantal traditionele onderdelen rond de basisinformatievoorziening (OV-Klantenbarometer, [concessieposter](#), [Staat van het regionale ov](#)) en kennisnetwerken (Smaakmakers doelgroepenvervoer, OV Forum, [KOSS](#)). In 2019 is de samenwerking met OV-Data (het oude NDOV) verder versterkt.

Op 11 april 2019 was het eerste [OV-Campus Jaarcongres](#), samen met DOVA, in aanwezigheid van staatssecretaris Stientje van Veldhoven van het ministerie van IenW. De OV-Campus trok meer dan 300 professionals uit het openbaar vervoer, onderwijs, wetenschap en reizigersorganisaties. Het congres is inmiddels doorontwikkeld tot de Dag van het OV, met Toekomstbeeld OV 2040 als nieuwe samenwerkingspartner.

De [OV-Klantenbarometer](#), het klanttevredenheidsonderzoek in het openbaar vervoer, liet tijdens de OV-Campus voor het eerst rapportcijfers zien van reizigers op het hoofdrailnet en de Friese Waddenveren. Nieuw was verder dat het reizigersonderzoek – na 17 jaar najaarsmetingen – in vier kwartalen is uitgevoerd. En de vragenlijst was voor het eerst beschikbaar in het Engels.

Alle ov-concessies in Nederland moeten in beginsel per 1 januari 2022 toegankelijk zijn voor MaaS-dienstverleners. Met input van ov-autoriteiten, ov-bedrijven, MaaS-aanbieders en reizigersorganisaties hebben CROW-KpVV en DOVA [acht eisen](#) opgesteld voor mobility as a service in ov-concessies.

De kennis over ontwerp en inrichting van de ov-infrastructuur is geactualiseerd en gebundeld tot één nieuwe [kennis-module Openbaar vervoer](#); in december gereed gekomen en begin februari 2020 gepubliceerd. Dit is een voorbeeld van gecombineerde financiering vanuit KpVV, DOVA en het Fonds Collectieve Kennis. Een ander voorbeeld is de deelname van CROW-KpVV in de eerder genoemde Krachtenbundeling smart mobility.

Fiets

CROW-Fietsberaad is al heel lang het toonaangevende kenniscentrum op het gebied van fietsbeleid. De activiteiten binnen dit thema in 2019 sloten naadloos aan op de





agenda fiets van de gezamenlijke overheden: de Tour de Force.

Op 20 juni 2019 is de [Tweede etappe van de Tour de Force](#) ondertekend door de Nederlandse overheden en alle andere organisaties in het samenwerkingsverband. In deze Tweede etappe gaat Tour de Force de positieve aandacht voor de fiets gebruiken om meer ruimte te maken voor de fiets als een vanzelfsprekende, aantrekkelijk en veilige manier van verplaatsen, sporten en recreëren. De accenten lagen in 2019 onder andere op de aanpak van het fietsparkeerprobleem, bijvoorbeeld tijdens het [Fietsparkeercongres](#). Ook de fietsveiligheid stond weer hoog op de agenda. Verder is een eerste uitwerking gemaakt van de hoofdeis 'aantrekkelijkheid' (voor een fietsvriendelijke infrastructuur) en zijn stappen gezet om de fiets een plek te geven in alle activiteiten rond de Omgevingswet.

Tour de Force heeft eind 2019 een fietsdatastrategie opgeleverd (gefinancierd door KpVV en IenW). Deze is begin 2020 besproken in een strategische sessie. Acht gemeenten hebben zich gemeld voor deelname aan een pilot met het [Deelfietsdashboard](#) om ervaring op te doen met data over deelfietsen. Zo wordt duidelijk welke bijdrage deelfietsystemen leveren aan maatschappelijke vraagstukken, zoals ruimtegebruik en duurzame mobiliteit.

Ten slotte is de website van CROW-Fietsberaad in 2019 doorontwikkeld en zijn functionaliteiten zoals de webtools in een nieuw jasje gestoken.

Voetganger

In 2018 is de basis gelegd voor een krachtenbundeling van partijen om lopen hoger op de agenda te krijgen, de kennis over voetgangers te vergroten en de toepassing van beschikbare kennis te stimuleren. Dit leidde in 2019 tot de lancering van het [Platform ruimte voor lopen](#) tijdens het internationale voetgangerscongres Walk21 in Rotterdam. Het platform Ruimte voor Lopen is een initiatief van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Wandelnet en CROW. Inmiddels zijn meer dan 30 partners bij het platform aangesloten: ministeries, provincies, gemeenten, kennis- en onderwijsinstellingen en een brede groep maatschappelijke groeperingen. Het platform biedt een plek voor uitwisseling en samenwerking, bedoeld voor organisaties en professionals die meer ruimte voor lopen willen creëren. In 2019 is gezamenlijk gewerkt aan het opstellen van een agenda, een bijbehorend actieplan, het opstapen van een organisatiestructuur en een communicatiestrategie.



7 Verkeersveiligheid

De dalende trend is gestopt. In 2018 waren er 678 dodelijke slachtoffers en naar schatting 21.700 ernstig gewonden bij verkeersongevallen. Het dodelijk aantal is 11 procent hoger dan in 2017, toen er 613 verkeersdoden vielen, de grootste toename sinds 1989. En er waren 1000 meer ernstig gewonden. Bijna twee derde van het aantal ernstig gewonden bestaat uit fietsers. Het overgrote deel betreft enkelvoudige ongevallen door ouderen.

In 2019 stond verkeersveiligheid volop in de belangstelling vanwege de doorvertaling van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid naar een risicogestuurde aanpak. Vanuit het KpVV-programma is ervoor gekozen om zoveel mogelijk activiteiten te laten plaatsvinden binnen het Kennisnetwerk SPV (gefinancierd door het ministerie van IenW). Daar waar 'gaten' vallen in de kennisontwikkeling bij SPV, kan het KpVV-programma bijdragen.

Opnieuw zijn tijd en middelen beschikbaar gesteld vanuit

het KpVV-programma om de kwaliteit van verkeerseducatie verder te verbeteren. De [toolkit Verkeerseducatie](#) en de toetsing van producten is verder doorontwikkeld door nu ook de kwaliteit van effectevaluaties scherper te toetsen. Het project [WEVER](#) ging een nieuwe fase in: de toetsmodule voor de basisschool is gereed en provincies treffen voorbereidingen om dit instrument in de eigen regio in 2020 te gaan inzetten als 'thermometer'. Met de uitslagen van deze toets kunnen ze monitoren hoe het staat met de competenties van leerlingen om veilig naar de middelbare school te fietsen.

De activiteiten op het gebied van verkeerseducatie werpen ook Europees hun vruchten af. CROW-KpVV is gevraagd als expert in het Europese project LEARN (Leveraging Education to Advance Road safety Now!) dat loopt tot de zomer van 2020. In 2019 kwam daar een eerste uitgave van uit over [de stand van verkeerseducatie in Europa](#).

In 2019 was er meer belangstelling voor het thema hand-

having. Vanuit het KpVV-programma is eind 2019 een project gestart om de samenwerking tussen de kolommen integrale veiligheid en verkeersveiligheid te onderzoeken. Dit doen we aan de hand van gesprekken in drie gemeenten samen met de noordelijke provincies, politie, OM, CVOM en meer partners. Resultaten worden in april 2020 verwacht.

Verkeersveiligheid stond natuurlijk ook centraal bij een aantal projecten binnen het thema fiets en er zijn verbanden met andere KpVV-thema's als smart mobility, voetganger en toegankelijkheid.

8 Mobiliteit landelijk gebied

In 2018 is de notitie [Vitaal platteland](#) uitgekomen. De doelen voor 2019 waren:

- een verkenning uitvoeren voor een programmatische, integrale aanpak van de mobiliteitsvraagstukken in het landelijk gebied waarbij duidelijk wordt op welke wijze en door wie een bijdrage wordt geleverd in het verbeteren van de leefbaarheid en bereikbaarheid van het platteland
- komen tot een conceptprogramma Vitaal Platteland dat draagvlak heeft onder alle stakeholders met betrokkenheid van IPO, vervoer(regio's), plattelandsgemeenten, Rijk, ov-autoriteiten en andere kennisinstellingen (zoals Platform31 en het KiM).

Zowel plattelandsgemeenten als het IPO erkennen het belang van de notitie. De kwartiermaker landelijk gebied vanuit het IPO is in de loop van 2019 aangesteld. In het [programma Vitaal platteland](#) is mobiliteit niet opgenomen. Hier valt dus nog werk te doen. In 2019 is op meerdere bijeenkomsten een workshop/presentatie gegeven over mobiliteit en vitaal platteland en er is een gastcollege over dit thema verzorgd op de Universiteit Wageningen. CROW heeft in 2019 het product [Plattelandswegen, mooi en veilig](#) gepubliceerd en in de kennismodule Wegontwerp Bubeko opgenomen.

9 Toegankelijkheid

In juni 2016 heeft Nederland het [VN-Verdrag](#) inzake rechten van personen met een handicap (hierna VN-Verdrag) geratificeerd. Een belangrijke stap om het doel van het VN-Verdrag te behalen: drempels voor personen met een beperking zo veel mogelijk wegnemen, zodat zij volledig kunnen deelnemen aan de samenleving.

Het VN-Verdrag is een uitwerking van de Universele verklaring van de rechten van de mens en daaropvolgende mensenrechtenverdragen. De Nederlandse staat is partij bij het VN-Verdrag en als zodanig verplicht het verdrag te implementeren. Gemeenten zijn als onderdeel van de staat verplicht het verdrag uit te voeren. Het ministerie van VWS heeft hierin een coördinerende rol. Omdat het VN-Verdrag de hele samenleving raakt, is voor een goede uitvoering de betrokkenheid van veel partijen nodig.

Vanuit het KpVV-programma hebben we in 2019 een deelprogramma opgezet waarin met veel partijen wordt samengewerkt waaronder belangengroeperingen als Iederin, Alzheimer Nederland, Bartiméus en ook de ministeries van VWS en IenW.

In 2019 is binnen dit deelprogramma de focus gelegd op de toegankelijkheid van het ov-systeem en toegankelijke looproutes. Er is een ov-netwerk toegankelijkheid opgericht dat een aantal keren bij elkaar is gekomen, er zijn kennisvragen geïnventariseerd, er is input geleverd om onder andere streefcijfers te bepalen voor de bus- tram- en metrohaltes en het onderwerp is in bijeenkomsten op de agenda gezet, zoals bij het [Nationaal congres doelgroepenvervoer](#) en het congres [Ruimte voor lopen](#).

10 Communicatie en kennismakelaarschap

Vanuit het KpVV-programma worden diverse nieuwsbrieven verspreid. Denk aan de maandelijkse V&V Flits, de nieuwsbrief van het Fietsberaad, die over effectieve verkeerseducatie en de nieuwsbrief Collectief vervoer. Doel van al deze uitingen is het informeren van onze doelgroepen over nieuwe initiatieven en producten van CROW-KpVV en over ontwikkelingen in het veld.

De nieuwsbrief van CROW-Fietsberaad is in het eerste kwartaal drie maal verschenen. Het aantal abonnees is sinds oktober 2018 met circa 17 procent gestegen tot 4.800 personen. Ongeveer een derde van de abonnees leest minimaal één bericht uit de nieuwsbrief. Daarnaast worden de nieuwsberichten goed gelezen dankzij links naar LinkedIn en Twitter.

Naast de reguliere uitgaven van nieuwsbrieven, posters (bijvoorbeeld de [milieuprestatie ov-bussen](#)) is in 2019 voor het eerst een [publieksversie van het jaarverslag](#) van het KpVV-programma uitgebracht.

Voor de community fiets is in eerste kwartaal de [website Tour de Force](#) gelanceerd. Ook is een aparte KpVV-website in voorbereiding.

Projecten KpVV-programma 2019

Op deze pagina staan alle projecten uit het KpVV-programma 2019.
De blauw gedrukte projecten lichten we nader toe op de volgende pagina's.

Projecten per thema

Knooppunten- en duurzame gebiedsontwikkeling

- [Deelprogramma Knooppunten- en duurzame gebiedsontwikkeling](#)

Duurzame mobiliteit

- [Klimaatakkoord, regionaal mobiliteitsprogramma](#)
- [Dashboards duurzame en slimme mobiliteit](#)
- Kennisagenda Bestuursakkoord Zero Emissie Bus (BAZEB) 2030
- Kennisagenda klimaatakkoord mobiliteit
- Monitoring autodelen
- Monitoring zero emissie busvervoer

Smart mobility

- Verkenning Smart Mobility
- Voorbereiding position paper micromobiliteit

Mobility as a service

- [Deelprogramma Mobility as a Service](#)
- [Eisen voor Maas-waardige concessie](#)

Kwaliteit deelsystemen

Collectief vervoer

- Congres doelgroepenvervoer
- Dashboard deur tot deur
- Integratie openbaar vervoer en doelgroepenvervoer (congres, community smaakmakers, publicatie WMO-vervoerregelingen)
- Kennismodule Opdrachtgeverschap Stads- en streekvervoer (KOSS)
- Kennisontwikkeling doorstroming openbaar vervoer
- Monitoring Contourennota OV-visie 2040
- [Jaarcongres OV-campus](#)
- OV-forum, excursie naar Soest (Duitsland)
- [OV-Klantenbarometer 2018](#)
- De staat van het OV 2018
- Verkenning kennisvragen domein sociale veiligheid

Fiets

- Analyse vraag en aanbod leermiddelen fiets
- [Deelfietsdashboard](#)
- Fenomeenonderzoek fietsendiefstal
- Fietsparkeereisen in stationsgebieden
- [Eindrapportage fietsgedrag kinderen](#)
- Inspiratiedocument fietsparkeren bij grootschalige woningen

- Inventarisatie toekomst van het fietspad
- Omgevingswet en fietsen en lopen
- Pilot ontsluiting data over bezetting stationsstallingen
- Pilot berichtenservice voor fietsparkeerders
- Start verkenning structurele financiering gemeentelijk fietsparkeerbeleid

Tour de Force

- Aantrekkelijkheid en beleving van fietsroutes
- Datacomponent Fiets (o.a. datastrategie parkeren en huren van fietsen)
- Fietsers over smalle wegen buiten de bebouwde kom
- [Fietsparkeercongres 2019](#)
- Kennisdelen fietsveiligheid (kennis delen, bijeenkomsten)
- [Omgevingswet en fiets vanuit Tour de Force](#)
- Netwerk SPI-fiets
- Veilige fietsoversteken

Voetganger

- [Kennisprogramma voetganger \(met lancering platform Ruimte voor lopen\)](#)

Verkeersveiligheid

- [LEARN! - Europees project](#)
- [Op Weg naar Effectieve VERkeerseducatie \(WEVER\)](#)
- Synergie integrale veiligheid en verkeersveiligheid door handhaving
- [Toolkit permanente verkeerseducatie](#)

Mobiliteit landelijk gebied

- Mobiliteitsvraagstukken landelijk gebied

Toegankelijkheid

- [Deelprogramma toegankelijkheid](#)

Communicatie en kennismakelaarschap

- Diverse websites en nieuwsbrieven

Extra thema

- Verkenning kennisnetwerk parkeren

Websites

In het voorjaar van 2020 lanceren we een nieuwe website: www.kpvv.nl. Daarop brengen we alle activiteiten en onderzoeken uit het KpVV-programma onder de aandacht. Deze informatie staat voor het overgrote deel ook op de algemene CROW-website maar is nu in één oogopslag bij elkaar te vinden. Daarnaast zijn verkeer- en vervoergerelateerde onderwerpen te vinden op tal van (thema)websites die met KpVV-middelen tot stand zijn gekomen. Hiernaast staan de bekendste.

- Fietsberaad.nl
- [Platform Veilig Fietsen](#)
- [Innovaties Fietsparkeren](#)
- [OV-Klantenbarometer](#)
- [Staat van het OV](#)
- [Doelgroepenvervoer](#)
- [Dashboard deur tot deur](#)
- [Duurzame mobiliteit](#)
- [Duurzaamheidsscore](#)
- [Mobiliteit en gedrag](#)
- [Toolkit verkeerseducatie](#)



Knooppunten- en duurzame gebiedsontwikkeling

titel	Deelprogramma Knooppunten- en duurzame gebiedsontwikkeling
doel	Een bijdrage leveren door middel van kennis en netwerken aan het toekomstbestendig maken van het mobiliteitssysteem in relatie tot duurzame gebiedsontwikkeling. Hierbij spelen nabijheid en bereikbaarheid van voorzieningen een grote rol, evenals de interactie tussen ruimte en mobiliteit.
resultaat/ eindproduct	Handreiking mobiliteit en duurzame gebiedsontwikkeling (verschijnt begin 2020). Inrichting TOD-leeromgeving (inhoud en proces), inclusief knooppunten, serious gaming knooppunten en een game mobiliteit en duurzame ontwikkeling. Succesvolle regionale bijeenkomsten TOD en Knooppunten in Zaanstad (februari) en Nieuwegein (september) met professionals van ruimte en mobiliteit en bestuurders van provincies en gemeenten. Daarnaast een drukbezochte bijeenkomst tijdens het Nationaal Verkeerskundecongres 2019 . Succesvolle conferentie Netwerkstad Nederland met bestuurlijk diner eind november in Den Haag. Gezamenlijke organisatie van CROW en Platform31. Aftrap van de beweging 'Ruimte voor succes' voor de aanpak van verschillende grote maatschappelijke opgaven zoals (stedelijke) bereikbaarheid en de bouw van 1 miljoen woningen.
impact	CROW-KpVV wordt regelmatig gevraagd om over dit thema een bijdrage te leveren bij congressen, bestuurlijke bijeenkomsten (zoals in 2019 Foodvalley en in Breda).
met wie samengewerkt	Provincies, gemeenten, PBL, DOVA, Universiteiten, NEPROM, Rijk (BZK en IenW), Bouwend Nederland, Deltametropool, NS, ProRail.
communicatie	Korte verslagen en presentaties van bijeenkomsten zijn opgestuurd naar deelnemers. In april 2020 komen de verslagen op de nieuwe website van CROW-KpVV.

Duurzame mobiliteit

titel	Klimaatakkoord, regionaal mobiliteitsprogramma
doel	Het doel van deze agenda is decentrale overheden te voorzien van kennis die ze nodig hebben voor de uitwerking van het Klimaatakkoord, met name de opgave om te komen tot een Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP).
resultaat/ eindproduct	In 2019 is verkend waar de behoefte ligt bij decentrale overheden. Hierbij is nauw samengewerkt met IPO, VNG en DRIFT , een kenniscentrum op het gebied van transitie. Resultaat van de verkenning naar kennisbehoefte is de voorbereiding van twee projecten: ■ een bijeenkomst (te houden begin 2020), die zowel als kick-off fungeert voor het proces rond RMP's als een inspiratie hieraan geeft. Hier kan onze doelgroep kennismaken met reflexieve monitoring als in te zetten middel bij dit proces. ■ een cursus om mensen die werken aan een RMP gericht op reflexieve monitoring, duurzame mobiliteit en ambtenaar 3.0 verder te scholen. Deze producten zullen in het eerste kwartaal 2020 worden aangeboden.
impact	Met deze producten zijn beleidsmedewerkers beter in staat de mobiliteitstransitie te managen.
met wie samengewerkt	IPO, VNG en DRIFT.
communicatie	De communicatie voor beide activiteiten is eind 2019 voorbereid via CROW-kanalen en die van IPO en VNG.

titel	Dashboards duurzame en slimme mobiliteit
doel	Het bieden van een up-to-date online omgeving waarin data en informatie te vinden zijn op het gebied van slimme en duurzame mobiliteit. Hiermee voeden we overheden met kennis waarop ze hun beleid kunnen stelen. Gekoppeld aan deze data is de Duurzaamheidsscore, die aangeeft hoe gemeentes scoren op verschillende aspecten van duurzame mobiliteit.
resultaat/ eindproduct	Voor de dashboards duurzame mobiliteit zijn verschillende updates uitgevoerd. Eind 2019 zijn de dashboards opgenomen in een nieuwe online omgeving. Voor iedere gemeente is een duurzaamheidsscore berekend. Die gaat over luchtkwaliteit, verkeersveiligheidsrisico, geluid en vervoerwijze. Dit jaar is deze voor het eerst gerelateerd aan (inter)nationale normen. Almere heeft de laatste jaren sprongen gemaakt in het verduurzamen van het eigen mobiliteitsbeleid en heeft dan ook de prijs voor meest duurzame gemeente in 2019 gekregen.
impact	Met de inzichten uit de aangeboden data en informatie is goed te zien hoe de ambities uit bijvoorbeeld het Klimaatakkoord (tafel mobiliteit) vooral moeten worden waargemaakt door de decentrale overheden.
met wie samengewerkt	Dashboards: RIVM, VNG Realisatie, IPO.
communicatie	Persberichten, voorbereiding bijeenkomst duurzame mobiliteit. Tijdens de conferentie Netwerkstad Nederland van Platform31 en CROW is de prijs voor gemeente met de duurzaamste mobiliteit door CROW-directeur Pieter Litjens uitgereikt aan de gemeente Almere. Zie de website van CROW: www.duurzaamheidsscore.nl Op de nieuwe subsite www.crow.nl/duurzame-mobiliteit is informatie uit de duurzaamheidsscore opgenomen.



titel	Deelprogramma Mobility as a Service (MaaS)
doel	Inzicht geven in wat MaaS betekent voor de overheid en wat de gevolgen hiervan zijn: ■ meer inzicht in de rolverdeling opdrachtgever ov en vervoerders in het MaaS-concept, onder andere optimaliseren van het beheer en uitbouw van de open data voor MaaS binnen de ov-concessies ■ het organiseren en beheren van een stimulerende kennisomgeving MaaS waar deelnemende partijen elkaar ontmoeten en elkaar met goede praktijkervaringen inspireren.
resultaat/ eindproduct	Drie MaaS kenniscafés die goed zijn bezocht (40-60 personen per bijeenkomst) onder andere op het gebied van MaaS en parkeren. Een bijzondere bijeenkomst was op 19 september op de TU Delft waar 110 mensen op af kwamen, waarvan een groot gedeelte studenten.
impact	Artikel in MaaS-magazine en op OVPro.nl over MaaS-waardige concessieteksten.
met wie samengewerkt	Provincies, gemeenten, Connekt, Servicehuis Parkeer- en Verblijfsrechten (SHPV), DOVA, Universiteiten, Vexpan.
communicatie	Korte verslagen en presentaties kenniscafés zijn opgestuurd naar de deelnemers. In 2020 komt dit materiaal op de nieuwe CROW-KpVV-website.

titel	Eisen voor MaaS-waardige concessie
doel	In het bestuurlijk Nationaal Openbaar Vervoer Beraad van 13 juni 2019 is bevestigd dat al het ov dat door de Nederlandse overheden door middel van concessies is uitgegeven voor reizigers beschikbaar moet zijn via MaaS-dienstverleners. Alle ov-concessies moeten dus 'MaaS-waardig' worden, in beginsel per 1 januari 2022. CROW-KpVV en DOVA hebben samen invulling gegeven aan de wens van de vijftien ov-autoriteiten om eisen op te stellen voor mobility as a service in ov-concessies. Daarbij zijn ov-autoriteiten, ov-bedrijven, MaaS-aanbieders en reizigersorganisaties betrokken. Het zijn uiteindelijk acht eisen geworden en een toelichtende notitie. Kaartsoorten voor verkoop door derden en bijhorende tarieven, informatie en datadelen én afspraken over klachten zijn onderdeel van deze eerste set aan eisen. Zo kan openbaar vervoer een integraal aanbod worden van het MaaS-aanbod. Het zijn dynamische eisen die we zo nodig jaarlijks herzien. In het eerste jaar gebeurt dat zelfs twee keer. Door het aanbieden en het vervolgens laten implementeren van deze teksten wordt een gelijk speelveld gecreëerd voor toetreders op de MaaS-markt.
resultaat/ eindproduct	Een set teksten die gereed is gekomen in 2019 samen met een toelichtende notitie.
impact	Deze teksten voorzien in de behoefte van het OV-managersoverleg van de opdrachtgevende overheden. Het NOVB heeft de opdracht gegeven om de teksten te updaten in 2020.
met wie samengewerkt	Behalve met het NOVB is ook samengewerkt met een uitvoerende werkgroep waarin alle ov-partijen, zowel vervoerders als opdrachtgevers, zijn vertegenwoordigd.
communicatie	De communicatie verliep via de nieuwbrief Collectief vervoer en de website.

titel

Jaarcongres OV-Campus

doel

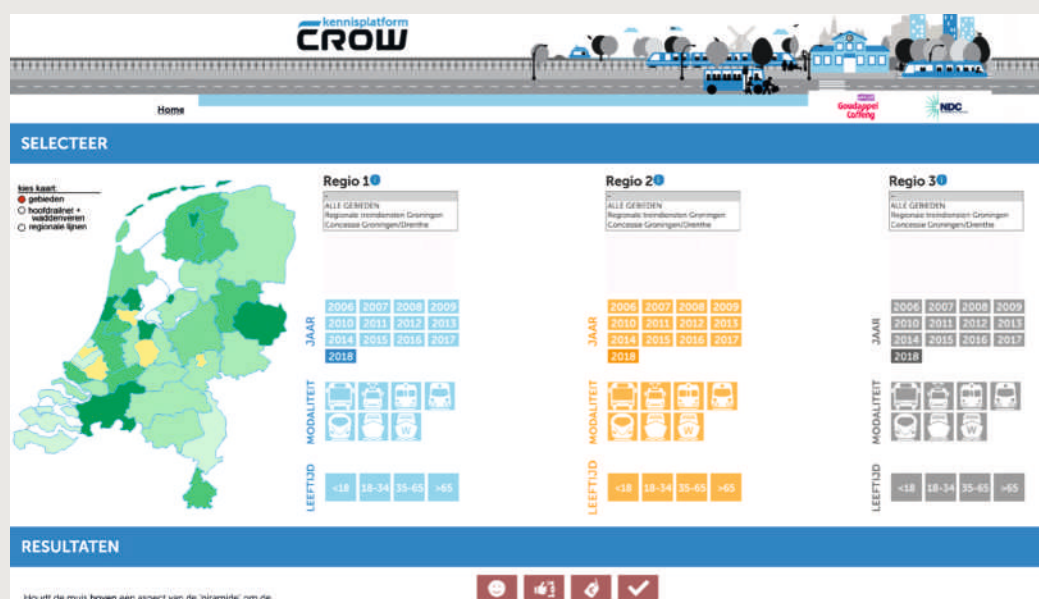
Op 11 april werd het eerste Jaarcongres OV-Campus gelanceerd als opvolger van een drietal landelijke congressen (OV-Netwerkdag, DOVA jaarcongres, NDOV jaarcongres). Niet langer vanuit verschillende invalshoeken maar vanuit de gedeelde drie-eenheid: netwerk, data, kennis. OV-Campus wil uitgroeien tot de ontmoetingsplek voor inzicht, innovatie en inspiratie in het openbaar vervoer.

Drie elementen stonden bij dit congres centraal:

- de bekendmaking van belangrijke data: de OV-Klantenbarometer (klanttevredenheidsonderzoek van het ov in Nederland) en het ov-gebruik (cijfers/prognoses van het aantal reizigers en -kilometers).
- kennisuitwisseling in de OV-Talk met de staatssecretaris van IenW en gedeputeerden rond het Toekomstbeeld OV 2040 met de succesvolle metafoor voor samenwerking: de OV-Klantenbarometer. Voor het eerst werden alle modaliteiten op uniforme wijze met elkaar vergeleken.
- een eerste (voorzichtige) lancering van de OV-Campus in de middag. In een drietal sporen (kennis, data, netwerk) werden een kennismarkt en workshops aangeboden.

resultaat/
eindproduct

- Een goed gewaardeerd congres, samen georganiseerd met DOVA en (toenmalig) NDOV. Ruim 300 hoofdrolspelers uit ov-sector, onderwijs, wetenschap en reizigersorganisaties bezochten de dag.
- De bezoekers waardeerden het congres met gemiddeld een 7,8 voor de inhoud en een 8,4 voor de organisatie.
- Publiciteit over de bekendmaking van de cijfers van de OV-Klantenbarometer.



Website ov-klantenbarometer.nl

impact

Door de presentatie van de OV-Klantenbarometer op het congres agenderen we verbeterpunten die ten goede komen aan de reiziger. Het congres creëert draagvlak voor de uitwerking van het Toekomstbeeld OV 2040. Op ieder congres staat een doel centraal uit deze visie. Het doel van 2019 was het klantoordeel gemiddeld naar een 8 brengen. Staatssecretaris Stientje van Veldhoven vlogde einde van de dag dat de reisinformatie voor de reiziger nog wat achterbleef. Dit aandachtspunt zou centraal staan tijdens het jaarcongres 2020.

met wie
samengewerkt

DOVA en (toen nog) NDOV.

communicatie

Via CROW- en DOVA-kanalen en via vakbladen.
Op de website van CROW is een [terugblik met aftermovie](#) te bekijken.
Over het OV-Klantenbarometeronderzoek is een filmpje gemaakt, het [OV-Klantenbarometer 2018 journaal](#).

titel	OV-Klantenbarometer 2018
doel	Sinds 2001 wordt jaarlijks een grootschalig klantwaarderingsonderzoek gehouden in het openbaar vervoer, de OV-Klantenbarometer. CROW-KpVV is hiervan de door de overheden gedelegeerde opdrachtgever. De OV-Klantenbarometer is uitgegroeid tot een product dat volledig is ingebed in de hele ov-sector. Het onderzoek wordt ook gebruikt als benchmark tussen gelijksoortige concessies. 2019 was een bijzonder jaar voor de OV-Klantenbarometer. In de publicatie over het onderzoeksjaar 2018 waren voor het eerst rapportcijfers voor het hoofdrailnet opgenomen. Het hoofdrailnet was hiervoor ingedeeld in elf onderzoeksgebieden. Ook de Friese Waddenveren maakten hun entree. Naast het traditionele hoofdrapport – met niet eerder vertoond een 7,7 als landelijk rapportcijfer – waren er voor het eerst factsheets, voor elk van de 83 onderzoeksgebieden een. Ook was er de primeur van een Engelstalige vragenlijst voor de reizigers. Het 2018-onderzoek was na 17 jaren 'najaarsmetingen' voor het eerst ingedeeld in vier kwartalen, om zo een nog representatiever beeld te krijgen van de klantwaardering. Nieuw was verder de wijze van het delen van de resultaten, namelijk op de OV-Campusdag, de dag van het openbaar vervoer. Al deze veranderingen werden gerealiseerd in het eerste jaar van het meerjarig contract met Goudappel Coffeng. Naast de publicatie van het 2018-onderzoek is aangestuurd op de 2019-editie van de OV-Klantenbarometer met als resultaat ruim 103.000 enquêteformulieren. Er werd verder gewerkt aan het verkennen van nieuwe inwintechieken voor deze monitor met het oog op de aanbesteding van het reizigersonderzoek na 2022. In 2019 liep een pilot om zowel op papier als digitaal gegevens in te winnen. Tenslotte is op verzoek van de OV-managers een plan van aanpak opgesteld om meer te doen met ov-data voor tram, bus en metro. Dit bevat aanknopingspunten om dichter te komen bij de doelstelling van gemiddeld een 8 uit het Toekomstbeeld OV 2040.
resultaat/ eindproduct	Een hoofdrapport met afzonderlijke rapportages per deelnemende partij met de klantwaarderingcijfers. De OV-klantenbarometer is mede input voor een ander KpVV-product namelijk de Staat van het OV. 
impact	De impact is groot bij opdrachtgevende overheden en vervoerders. De resultaten worden door vervoerders als een benchmark gebruikt.
met wie samengewerkt	Met adviesbureau Goudappel als opdrachtnemer voor het onderzoek en de rapportages. Daarnaast is samengewerkt met alle opdrachtgevende overheden verenigd in een stuurgroep.
communicatie	Er is veel aandacht voor de cijfers in landelijke en regionale media en in de vakpers: zo'n 30 tot 40 artikelen. Alle onderzoeksgegevens zijn via de website te raadplegen. Verder heeft CROW een uitgebreid overzicht beschikbaar gesteld via de CROW-website met alle informatie zoals factsheets per regio en een OV-Klantenbarometer Journaal dat getoond is tijdens het Jaarcongres OV-Campus.

titel	Deelfietsdashboard
doel	Hoe lang staat die deelfiets er al? En hoe vaak wordt zo'n deelfiets eigenlijk gebruikt? Vragen waar onder meer gemeenten tegen- aan lopen die op een gecontroleerde manier deelfietsen willen inzetten. Het nieuwe Deelfietsdashboard, gemaakt vanuit het KpVV-programma, geeft antwoord. Het deelfietsdashboard is bedoeld voor overheden die ruimte of financiële middelen beschikbaar stellen aan aanbieders van deel- fietsen. Het dashboard geeft met tabellen, kaarten en grafieken inzicht in het functioneren van het deelfietsstelsel. Hoeveel deelfietsen worden aangeboden? Hoe lang staan de deelfietsen 'te huur' in de openbare ruimte? En hoeveel ritten worden er gemaakt? Overheden kunnen het dashboard onder meer gebruiken om afspraken of vergunningsvoorwaarden te monitoren (zie ook Leidraad gemeentelijk deelfietsbeleid). Een eerste versie van het dashboard is gelanceerd op 25 april 2019.
resultaat/ eindproduct	Een digitaal dashboard dat via inlogcodes toegankelijk is op: https://deelfietsdashboard.nl/login/
impact	Steeds meer overheden en aanbieders van deelfietsen tonen interesse om aan te sluiten bij het dashboard. De gemeente Rotter- dam heeft in de vergunning de voorwaarde opgenomen dat deel(brom)fietsaanbieders data moeten leveren aan het Deelfiets- dashboard of een vergelijkbaar instrument. Gemeente Den Haag volgt het Rotterdamse voorbeeld. In het Utrechtse living lab wordt het dashboard als onderzoeksinstrument gebruikt.
met wie samengewerkt	Gemeenten en aanbieders van deelfietsen, denk aan Donkey Republic, Flickbike, UBER en Cykl.
communicatie	Via Fietsberaad.nl

titel	Eindrapportage fietsgedrag kinderen
doel	Dit onderzoek brengt in beeld hoe het in diverse Nederlandse steden is gesteld met de fietsvaardigheid van basisschoolleerlingen, en of zij op de fiets naar school gaan. Verschillende partijen die kennis hebben van wijken en wijkontwikkeling hangen de hypo- these aan dat het fietsgedrag in achterstandswijken significant lager is dan in andere wijken en afneemt. Ook de alarmerende berichtgeving over de gezondheidsontwikkeling in achterstandswijken, roept de vraag op of deze hypothese klopt. De onder- zoeksvraag luidde: hoe is het gesteld met het fietsgedrag en fietsbezit van kinderen op de basisschool in Nederland? Het onder- zoek (digitale en papieren enquête) is uitgevoerd onder ouders en kinderen van verschillende basisscholen in wijken met een grote culturele diversiteit en een lage sociaaleconomische positie.
resultaat/ eindproduct	Het rapport is in maart uitgebracht door Labyrinth, het bureau dat in opdracht van Tour de Force dit onderzoek heeft uitgevoerd.
impact	De conclusies uit dit rapport over fietsbezit en fietsvaardigheid van kinderen in wijken met een lage sociaaleconomische status hebben geleid tot een aantal pilots met F10-steden binnen Tour de Force om schoolmobiliteit tot een speerpunt te maken. Deze pilots gaan in 2020 van start en hebben betrekking op verkeerseducatie, veilige routes en schoolomgeving, stimuleren van fiets- bezit, et cetera.
met wie samengewerkt	In de begeleidingsgroep van dit onderzoek (voorzitter Hugo van der Steenhoven, weglapitein fietsstimulering Tour de Force) waren CROW en VVN vertegenwoordigd.
communicatie	Via websites en nieuwsbrieven van CROW en Tour de Force.

titel	Fietsparkeercongres 2019
doel	Activiteit binnen het project 'fietsparkeren op knooppunten' dat als doel had kennis over het optimaliseren van fietsparkeervoorzieningen bij ov-knooppunten te verspreiden en het netwerk samen te brengen.
resultaat/ eindproduct	Bijeenkomst met ruim 170 deelnemers die gemiddeld het rapportcijfer 7,9 gaven. Naast een inspirerende key-note van innovatiedeskundige Frans Nauta en tien uiteenlopende parallelsessies was er ook een paneldiscussie onder leiding van CROW-directeur Pieter Litjens met bestuurlijke deelnemers als minister Stientje van Veldhoven (ministerie van IenW), Roger van Boxtel (directeur NS), Lot van Hooijdonk (wethouder Utrecht) en Ans Rietstra (directeur projecten ProRail).
impact	Het congres maakte onderdeel uit van het innovatieprogramma fietsparkeren uit het Bestuursakkoord Fietsparkeren bij stations. Het congres werd door het innovatieteam ervaren als inspirerend. Meerdere sprekers van deelsessies meldden dat ze nieuwe contacten hadden gelegd om hun project of idee verder te helpen. In navolging van het congres houdt CROW-Fietsberaad in 2020 een aantal fietsparkeercafés met onderwerpen die tijdens het congres aan bod kwamen.
met wie samengewerkt	Het Fietsparkeercongres 2019 is samen met ProRail, NS, IenW en de gemeente Utrecht georganiseerd. 
communicatie	Vooraf veel over gecommuniceerd en nadien is een aftermovie verspreid.

titel	Omgevingswet en fiets vanuit Tour de Force
doel	Het doel van Tour de Force op dit thema is om: ■ een actief netwerk van professionals op te zetten in en tussen de steden (verkeer, ruimte en gezondheid) ■ in de omgevingsplannen van de samenwerkende ambitieuze fietssteden (F10) een herkenbaar onderdeel over het stimuleren van active modes zoals fietsen en lopen in te brengen ■ in deze steden bij de uitwerking van de omgevingsvisie uitvoering te geven aan projecten voor fietser en voetganger Doel van dit thema is om (verkeers)professionals op de hoogte te stellen van de Omgevingswet en in staat te stellen de kansen te grijpen die het nieuwe stelsel hen biedt. In het werkplan 2019 stonden bij deze doelen de volgende activiteiten centraal: ■ kennis verzamelen en uitwisselen ■ samenwerking met anderen versterken ■ fiets in Omgevingsvisie van de F10-steden stimuleren De Omgevingswet en de omgevingsvisies die momenteel worden opgesteld bieden kansen om de leefbaarheid en vitaliteit van steden en dorpen te verbeteren. In 2019 en 2020 worden naast Omgevingsvisies en omgevingsplannen ook regionale mobiliteitsplannen, regionale energiestrategieën en klimaatadaptatieplannen uitgewerkt op gemeentelijk niveau. Het doel is om het stimuleren van fietsen en lopen binnen deze plannen vorm te geven. In 2018 zijn vanuit dit thema de eerste stappen gezet door de kennisbehoefte in kaart te brengen en uit te wisselen en is de whitepaper Goud in handen voor zowel raadsleden als professionals verspreid. Ook is gewerkt aan het opzetten van een netwerk van betrokken stakeholders. De whitepaper is breed verspreid op congressen en studiedagen. Naar aanleiding van een presentatie bij de F10 is een aantal gemeenten ondersteuning geboden om een en ander te concretiseren. Er is echter nog veel bewustwording en kennisuitwisseling nodig om duurzame vervoerwijzen een plek te geven in de instrumenten van de Omgevingswet. In 2019 is de Agenda Fiets aangescherpt met Schaalsprong 2.0. Daarin zijn vijf actuele maatschappelijke ontwikkelingen aangewezen. Het gaat om meer fietsen: ■ voor de verstedelijkingsopgave ■ in het landelijk gebied ■ voor een beter klimaat en schone lucht ■ voor gezonde mensen ■ voor het bieden van kansen aan mensen De Omgevingswet biedt kansen om bij het opstellen van de nieuwe ruimtelijke plannen en processen de nadruk te leggen op fietsen en lopen.
resultaat/ eindproduct	Kennis verzamelen en uitwisselen ■ In de koplopersgroep wordt intensief kennis uitgewisseld. ■ In samenwerking met de koplopersgroep is een opzet gemaakt van de Whitepaper 2.0 die eerste kwartaal 2020 uit gaat komen. Samenwerking met anderen versterken ■ Er zijn twee bijeenkomsten met de koplopersgroep geweest om acties te formuleren en samenwerkingskansen te verkennen met betrokken partners (RIVM, Platform 31, VVM, GGD, Kenniscentrum Sport, BZK). ■ We hebben presentaties gehouden op de dag van de Omgevingswet van VVM, Omgevingswet voor Communicatieprofessionals, gemeente Rotterdam, Nationaal Fietscongres. ■ We zijn gevraagd om een dagcursus over de Omgevingswet te geven voor de verkeerskundig consultants van VVN en presentaties voor vrijwilligers van de Fietsersbond. Fiets in Omgevingsvisie van F10-steden. ■ Monitoring van acties van de steden in het F10-overleg, aanbieden van meedenkkraft. Hierdoor weten we waar welke gemeente staat in het proces. ■ Sessie op maat georganiseerd op 18 maart voor de gemeente Amsterdam waarbij verschillende afdelingen aan tafel zaten.
impact	Dankzij presentaties op podia als het Nationaal Fietscongres en de Omgevingswet voor communicatieprofessionals zijn we ook gevraagd voor andere congressen als die van de VVM en een specifiek congres voor alle medewerkers van de gemeente Rotterdam.
met wie samengewerkt	In de koplopersgroep hebben we in 2019 nieuwe partijen kunnen toevoegen als TNO en NOC-NSF. De groep bestaat uit meer dan 30 personen die actief betrokken willen zijn bij dit netwerk. Op de bijeenkomsten komt een beperkter deel. Vaste kern zijn RIVM, Hogeschool Windesheim, Wageningen University & Research en Kenniscentrum Sport & Beweging. Verder is op verzoek van VVN een cursus gegeven over de Omgevingswet voor de verkeerskundig consultants en ook de vrijwilligers van de Fietsersbond zijn in twee avonden op de hoogte gebracht. Met de gemeente Leiden en de provincie Overijssel is meegedacht bij de ontwikkeling van hun visies.
communicatie	In Tijdschrift Milieu is een artikel verschenen over de Omgevingswet als vliegwiel voor loop- en fietsbeleid.. Verder communicatie via de diverse congressen en media van CROW.

titel	Lancering platform Ruimte voor lopen
doel	Een van de doelen van het project Kennisprogramma Voetgangers uit het KpVV-programma was om tijdens het internationale voetgangerscongres Walk21 begin oktober 2019 in Rotterdam een formeel tekenmoment te organiseren als start van het platform Ruimte voor lopen.
resultaat/ eindproduct	Resultaat in 2019 was de bekrachtiging van de samenwerking met meer dan 30 instanties op het gebied van de voetganger. Zie ook de website Ruimte voor lopen . Daarnaast zijn de voorbereidingen getroffen voor een kennisprogramma vanuit CROW en CROW-KpVV.
impact	De krachtenbundeling in het platform heeft een impuls gegeven aan het vergroten van de aandacht voor lopen in het overheidsbeleid, zowel bij het Rijk als bij de decentrale overheden. Vervolgactie is dat in 2020 door de gezamenlijke overheden gewerkt zal worden aan een Nationale agenda Lopen. Politiek is er steun van minister van Nieuwenhuizen (IenW) zoals blijkt uit het volgende citaat in Kamerbrief 29398-783: "De Kamerleden Laçin en Van Brenk hebben in een motie verzocht om het Charter for Walking onder de aandacht te brengen van provincies en gemeenten. ... Via het platform Ruimte voor Lopen zal ik mij blijven inzetten voor het actief onder de aandacht brengen van het Charter. Het streven is om komend jaar nog meer gemeenten te bewegen tot ondertekening, zodat de belangen van voetgangers en wandelaars, in het bijzonder ouderen en mensen met een beperking, nog steviger worden verankerd."
met wie samengewerkt	Het platform Ruimte voor lopen is een initiatief van het ministerie van IenW, Wandelnet en CROW. Inmiddels zijn meer dan 30 partners bij het platform aangesloten, zowel ministeries, provincies, gemeenten, kennis- en onderwijsinstellingen en een brede groep maatschappelijke groeperingen.
communicatie	Een greep uit de nieuwsberichten: Verkeer in beeld Verkeerskunde CROW

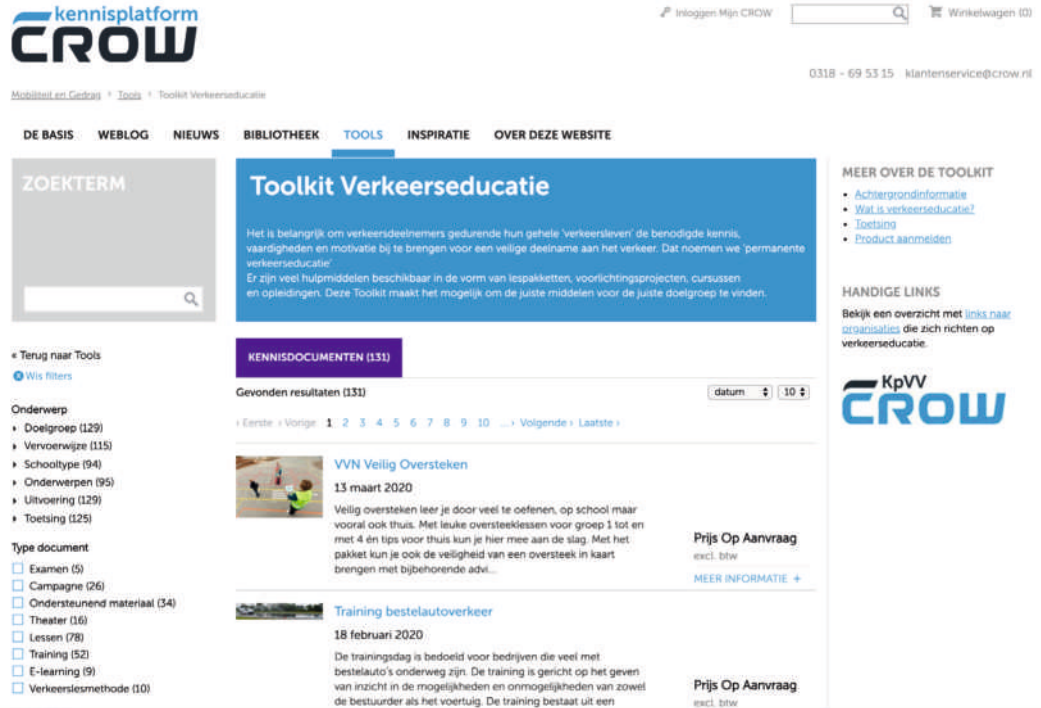
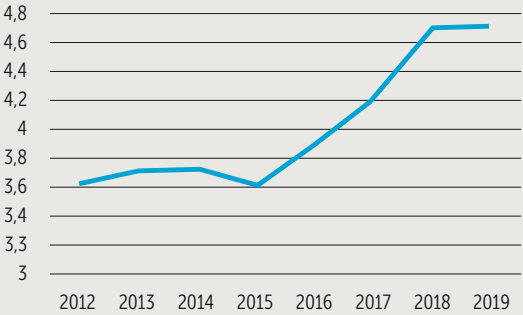


Lancering van het platform 'Ruimte voor lopen' tijdens Walk 21 in Rotterdam.

titel	LEARN! Leveraging education to advance road safety now!
doel	Europees project dat beoogt kennis over ontwikkeling en implementatie van goede verkeerseducatie te verzamelen en te verspreiden. CROW-KpVV is gevraagd zitting te nemen in het expertteam van dit project.
resultaat/ eindproduct	In 2019 is allereerst gestart met een basispublicatie over de stand van verkeerseducatie in Europa.  Vanuit het KpVV-programma is ook expertise gedeeld op het Europese seminar over dit onderwerp in Madrid op 24 januari. In de loop van 2019 is gewerkt aan een uitgave over basisprincipes voor verkeerseducatie, verschenen in januari 2020. En er is een start gemaakt met een handleiding voor de opzet en evaluatie van goede producten. Deze publicatie wordt rond de zomer van 2020 verwacht.
impact	Op het Europese seminar is de kwalitatieve toetsing van educatieve producten zoals we die in Nederland doen voor het voetlicht gebracht. De educatieve checklist is in het Engels beschikbaar gesteld. Landen als Israël en Ierland waren zeer geïnteresseerd om dit in eigen land ook toe te passen. Een concept-document van de 'principles' voor verkeerseducatie was voor Bulgarije al reden om hiermee aan de slag te gaan.
met wie samengewerkt	Het project wordt gehost en gefinancierd door de ETSC met medewerking van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) en Fundación MAPFRE. Leden van het expertteam komen, naast Nederland, uit Oostenrijk, Portugal, Finland, Noorwegen, Tsjechië, Schotland, Griekenland en Denemarken. Deelnemers behoren tot de rijksoverheid en verkeersveiligheidsorganisaties.
communicatie	De internationale verspreiding verliep via de ETSC-website. Over het project is ook geschreven in de eigen CROW-nieuwsbrieven, op de website Mobiliteit en gedrag en er is op gewezen in overleggen als het LOVG van de provincies/ROV's. Website: www.trafficsafetyeducation.eu.

titel	op Weg naar Effectieve VERkeerseducatie (WEVER)
doel	Het project WEVER leidt tot inzicht in de effectiviteit van het totale aanbod aan verkeerseducatie dat op de basisschool wordt gegeven. Het geeft provincies en regio's een beeld van wat hun verkeerseducatiebeleid heeft opgeleverd bij deze doelgroep, en welke onderwerpen eventueel nog meer aandacht behoeven. WEVER heeft daarmee dus vooral een thermometerfunctie op het gebied van verkeersveiligheid en geeft geen oordeel over de effectiviteit van de individuele projecten. De afgelopen jaren is binnen WEVER gewerkt aan een monitoringsinstrument, in eerste instantie voor leerlingen van groep 8 van de basisschool. Deze WEVER-toets geeft aan in welke mate verkeerseducatieprogramma's bijdragen aan de eindcompetenties van leerlingen aan het eind van de basisschool. De WEVER-toets is een online meting bestaande uit vier interactieve vraagvormen die leerlingen kunnen maken op een computer of laptop. Het monitoringsinstrument is in 2019 gereed gekomen en in een digitale omgeving geplaatst. De toets is nu klaar om op basisscholen in te zetten. Vanaf 2020 wordt de WEVER-toets voor een periode van vier jaar jaarlijks afgenomen bij minimaal duizend leerlingen. De provincies ontvangen na elke afnameronde een rapport met de belangrijkste bevindingen, en handvatten om te sturen op meer effectieve verkeerseducatie.
resultaat/ eindproduct	■ Een digitale toets voor groep 8 basisschool die inzicht geeft in noodzakelijke competenties om veilig naar de middelbare school te kunnen fietsen. ■ Een protocol voor afname dat wordt gebruikt door provincies en deelnemende scholen.
impact	Het project loopt al even. De toets is tussentijds beproefd en digitaal gemaakt. Nu is het tijd om data te verzamelen om op termijn conclusies te kunnen trekken.
met wie samengewerkt	WEVER is een samenwerkingsproject van de provincies, Royal HaskoningDHV, Cito en CROW.
communicatie	Via de nieuwsbrief effectieve verkeerseducatie en via overleggen als het Vakberaad Verkeersveiligheid en het Landelijk Overleg Verkeersveiligheid Gedragsbeïnvloeding (LOVG) van de provincies en ROV's.



titel	Toolkit Verkeerseducatie																		
doel	- Ondersteunen van de besluitvorming rond het wel of niet subsidiëren van verkeerseducatieve producten door provincies en gemeenten. - Verhogen van de kwaliteit van de verkeerseducatie in Nederland.																		
resultaat/ eindproduct	Een actuele digitale toolkit met verkeerseducatieve producten voor verschillende doelgroepen, twee nieuwsbrieven Effectieve verkeerseducatie, een uitwisselbijeenkomst met toetsers. Via een financiële bijdrage van de provincies Groningen, Drenthe en Limburg zijn er extra toetsingen uitgevoerd. Daarnaast is er in 2019 geëxperimenteerd met observaties op locatie. Ook zijn er stappen gezet om de kwaliteit van de effectmeting (stap 10 van de checklist) beter te kunnen toetsen. Deze verbeteringen worden in 2020 doorgevoerd. 																		
impact	Sinds 2012 worden verkeerseducatieve producten op tien kwaliteitsaspecten getoetst. De resultaten worden in de toolkit zichtbaar gemaakt. De afgelopen jaren is de kwaliteit van de documentatie omhoog gegaan (gemiddelde beoordeling een 3,6 in 2012 naar een 4,7 in 2019, op een schaal van 1 tot 5). Producenten van educatiemateriaal gaan aan de slag met de adviezen voor verbetering.  <table border="1"> <caption>Gemiddelde kwaliteit van documentatie (2012-2019)</caption> <thead> <tr> <th>Jaar</th> <th>Gemiddelde kwaliteit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2012</td><td>3,6</td></tr> <tr><td>2013</td><td>3,7</td></tr> <tr><td>2014</td><td>3,7</td></tr> <tr><td>2015</td><td>3,6</td></tr> <tr><td>2016</td><td>3,9</td></tr> <tr><td>2017</td><td>4,2</td></tr> <tr><td>2018</td><td>4,6</td></tr> <tr><td>2019</td><td>4,7</td></tr> </tbody> </table>	Jaar	Gemiddelde kwaliteit	2012	3,6	2013	3,7	2014	3,7	2015	3,6	2016	3,9	2017	4,2	2018	4,6	2019	4,7
Jaar	Gemiddelde kwaliteit																		
2012	3,6																		
2013	3,7																		
2014	3,7																		
2015	3,6																		
2016	3,9																		
2017	4,2																		
2018	4,6																		
2019	4,7																		
met wie samengewerkt	Adviesbureau Royal HaskoningDHV, vijf regio's die een 'kwaliteitsbewaker' leveren voor het toetsproces (Zeeland, Utrecht, Noord-Brabant, Stadsregio Amsterdam, Noord-Holland), alle producenten van educatiemateriaal.																		
communicatie	Twee nieuwsbrieven Effectieve verkeerseducatie (nrs. 3 en 4) zijn uitgekomen.																		

titel	Deelprogramma Toegankelijkheid
doel	Kennis bijdragen aan verbetering van de toegankelijkheid van het verkeers- en vervoersysteem en de openbare ruimte. Daarbij is het van belang om de toegankelijkheid van elke schakel, van deur tot deur, centraal te stellen. Immers, de zwakste schakel bepaalt de kracht van de totale keten of reis.
resultaat/ eindproduct	In 2019 heeft de focus gelegen op de toegankelijkheid van het ov-systeem en toegankelijke looproutes. De volgende activiteiten zijn ontplooid: ■ oprichten van een ov-netwerk Toegankelijkheid dat geregeld bij elkaar komt ■ overzicht van kennisvragen opgesteld en gewerkt aan beantwoording van deze vragen ■ kennisinput geleverd voor bepalen toegankelijkheid bus-, tram- en metrohaltes ■ kennisinput geleverd voor bepalen streefcijfers van bus-, tram- en metrohaltes ■ (regionale) bijeenkomsten op het gebied van toegankelijkheid georganiseerd zoals in Zwolle (met gedeputeerde en wethouders). Daarnaast presentaties verzorgd op het congres Doelgroepenvervoer en het congres Ruimte voor lopen ■ Leidraad Toegankelijke looproutes gepubliceerd, vanuit het Fonds Collectieve Kennis (FCK). ■ Beeldkwaliteitsmeetlatten Toegankelijkheid Looproutes gepubliceerd (FCK)
impact	Er zijn Kamervragen gesteld over toegankelijke looproutes. Daarnaast verscheen het rapport van het College van de rechten van de mens met de boodschap dat Nederland niet voorop loopt met het implementeren van het VN-Verdrag.
met wie samengewerkt	Provincies, gemeenten, DOVA, VNG, belangengroeperingen Iederin, Oogvereniging, Bartiméus, Vereniging Alzheimer Nederland, Rijk (IenW, VWS).
communicatie	Korte verslagen en presentaties. De publicatie Looproutes is gecommuniceerd via de nieuwe kennismodule Voetgangers. Rond mei 2020 verschijnt de kennisportal Toegankelijkheid met nog veel meer informatie over dit onderwerp, gefinancierd vanuit het Fonds Collectieve Kennis.



Colofon

Jaarverslag 2019 – KpVV-programma

uitgave

CROW-KpVV, Ede

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

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



eindredactie

Wilma Slinger

Constant Stroecken

fotografie

Herman Stöver

vormgeving

Inpladi bv, Cuijk

productie

CROW

contact

CROW Klantenservice: klantenservice@crow.nl
of (0318) 69 53 15

downloaden

Deze uitgave is gratis te downloaden via
www.crow.nl

