



KpVV-jaarprogramma 2026

September 2025

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 duurzame inrichting van de fysieke leefomgeving in Nederland. We ontwikkelen collectieve kennis over infrastructuur en mobiliteit; voor én met de sector. Als kennisplatform bieden we praktische oplossingen en bevorderen we directe toepasbaarheid van deze kennis. Iedereen die een stap buiten de deur zet, ervaart het onschatbare belang van onze publicaties en richtlijnen, opleidingen, netwerken en community's.

Werken aan praktische oplossingen is voor ons vanzelfsprekend. Dat doen we met ruim 120 professionals in Ede (hoofdkantoor) en Utrecht. CROW is een onafhankelijke kennisorganisatie zonder winstoogmerk.

September 2025

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.

Inhoud

Woord vooraf 4

Doel en werkwijze van het programma 6

- 1.1 Doel 7
- 1.2 Werkwijze 7

2 Thema's en dwarsverbanden binnen het jaarprogramma 9

3 De thema's uitgewerkt 12

- 3.1 Brede welvaart 13
- 3.2 Duurzame mobiliteit 16
- 3.3 Ruimte en mobiliteit 19
- 3.4 Smart mobility 21
- 3.5 Verkeersveiligheid 25
- 3.6 Toegankelijkheid 27
- 3.7 Logistiek en distributie 30
- 3.8 Voetganger 32
- 3.9 Fiets 35
- 3.10 Publieke mobiliteit 39
- 3.11 Auto 45

4 Communicatie van het programma 48

5 Financiën 50

- 5.1 Algemene kosten 50
- 5.2 Budgetverdeling 50

Bijlage 1 Bronnenoverzicht 51

Woord vooraf

Voor u ligt het KpVV-jaarprogramma 2026. We hebben dit in nauwe interactie met ons netwerk opgesteld, waarbij we actuele en toekomstige ontwikkelingen en bijbehorende kennisvragen hebben vertaald naar concrete activiteiten.

Vorig jaar constateerden we dat de transitie naar een duurzame samenleving risico's met zich meebrengt voor groepen die moeite hebben om aan te haken. Inmiddels zien we dat deze zorgen gegrond zijn. De mobiliteitstransitie verloopt ongelijk: zo kampt 13% van de huishoudens met bereikbaarheidsarmoede. Dit vraagt om een integrale benadering waarbij bereikbaarheid, veiligheid, gezondheid en leefomgeving in samenhang worden gezien. Maar daarmee zijn we er niet: de woningbouwopgave, energietransitie en klimaatverandering brengen enorme maatschappelijke uitdagingen met zich mee die allemaal van invloed zijn op mobiliteit en bereikbaarheid.

Er zijn momenteel weinig middelen beschikbaar voor een grootscheepse verduurzaming van mobiliteit. De meeste uitgaven gaan naar beheer en onderhoud. In plaats van een groots 'deltaplan' ligt de focus nu op slimme oplossingen – oftewel: innovatie. Vanuit het KpVV-programma is hier al op geanticipeerd met het OV-innovatienetwerk, voortkomend uit het Toekomstbeeld OV (TBOV). Met de herijking van het TBOV in 2025 biedt 2026 de kans om dit netwerk te versterken en beter in te bedden.

Ook op andere terreinen speelt innovatie een grote rol. Denk aan de snelle ontwikkelingen rond zelfrijdend vervoer. Vanuit het thema 'Smart Mobility' is het voornemen om in 2026 te starten met het ontwikkelen van een Nederlandse visie op zelfrijdend vervoer vanuit stedelijk en regionaal perspectief, niet als technologie waar we iets mee moeten, maar nadrukkelijk gericht op de bijdrage aan de maatschappelijke opgaven.

De Mobiliteitsvisie 2050 van het ministerie van IenW biedt richting voor het bereikbaarheidsbeleid van medeoverheden. De visie benadrukt nabijheid van voorzieningen en de juiste mobiliteit op het juiste moment, in de context van brede welvaart. Vanuit dit thema onderzoeken we samen met het ministerie hoe het Europese SUMP-proces hierbij als hulpmiddel kan dienen.

Hoewel betalen naar gebruik in politiek opzicht gevoelig ligt, blijven we als kennisorganisatie werken aan dit onderwerp. De lopende studie naar toegangsheffingen voor binnensteden kan in 2026 een vervolg krijgen.

Publieke mobiliteit is in de afgelopen jaren uitgegroeid tot een volwaardig thema binnen het KpVV-programma. De voorheen aparte thematiek van deelmobiliteit is hierin geïntegreerd. Slimme, duurzame verstedelijking is eveneens stevig verankerd, onder andere via de gereedheidskist en de website www.slimmeduurzameverstedelijking.nl. Dit onderwerp vindt steeds breder toepassing in regionale bijeenkomsten en nationale programma's zoals Woningbouw en Mobiliteit, DMI en ISOR. Extra impulsen zijn op dit moment niet nodig, wel continuïteit.

De OV-monitors (zoals de OV-Klantenbarometer, Staat van het OV en Dashboard Deur tot Deur) worden steeds vaker benut voor beleidsdoeleinden. Dit vraagt om een bredere kennisrol van CROW-KpVV: niet alleen informatie produceren, maar ook duiden, delen en (ondersteunen bij) toepassen. Binnen OV-campusverband werken we aan één geïntegreerde OV-monitor en versterken we de dataketen van data naar kennis. Dit ondersteunt professionals in het mobiliteitsveld bij de overgang naar datagedreven werken, relevant voor mobiliteit én de fysieke leefomgeving. Analyse-instrumenten en raamwerken zoals digital twins worden daarbij steeds belangrijker. Daarmee raken we aan het bredere domein van CROW. Mobiliteit is meer dan verkeer en vervoer en door schaarse ruimte stevast verbonden aan integrale keuzes in de openbare ruimte.

Thema's als 'Toegankelijkheid' en 'Voetganger' hebben hier nauwe relatie mee. Voor 2026 blijven dit relevante onderwerpen in ontwikkeling. Ook het thema 'Fiets' krijgt vervolg: in 2025 startte een traject om de versnipperde kennisinfrastructuur te verbeteren; dit wordt in 2026 voortgezet.

Parkeren blijft belangrijk en is sterk in beweging. De ontwikkeling naar autoluwe steden en nieuwe woonlocaties met parkeren op afstand maakt parkeren steeds meer een regionaal vraagstuk. Provincies tonen toenemende betrokkenheid. Beleid en technologie maken dat we spreken van 'het nieuwe parkeren'. Dit onderwerp vraagt tijd en verdere uitwerking. De financiële impuls vanuit IenW is beëindigd; in 2026 normaliseren we het budget.

Met activiteiten en onderzoek vanuit het KpVV-programma ondersteunt CROW alle partijen in het mobiliteitsveld bij deze opgaven. De resultaten zijn voor iedereen beschikbaar via onze websites. De verdere uitwerking van het programma vindt plaats in het vierde kwartaal van 2025 en in twee tranches in 2026. Budgettaire keuzes blijven noodzakelijk.

Leeswijzer

De opzet van het jaarprogramma is als volgt: hoofdstuk 1 beschrijft het doel en de werkwijze van het programma, gevolgd door de thema's en onderlinge verbanden die we benoemen in hoofdstuk 2. De thema's zijn verder uitgewerkt in hoofdstuk 3. Hoofdstuk 4 beschrijft de communicatie-activiteiten. Tot slot is in hoofdstuk 5 de begroting opgenomen.

Veel leesplezier!

John Pommer
Programmadirecteur KpVV

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 en provincies en vervoerregio's financieren dit door middel van een subsidie.

Van oudsher is het programma beleidsgeoriënteerd. Het programma 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. In de uitwerking van de thema's ligt de focus op:

- maatschappelijke opgaven en procesmatige opgaven;
- waar we impact kunnen maken (ook in samenwerking met anderen);
- inhoudelijke kennis en proceskennis ten behoeve van (met name) beleidsvorming.

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

- We geven zowel een overzicht van trends en ontwikkelingen als van de actualiteit (in de vorm van basisinformatie, thematische kennis en grensverleggende kennis).
- We duiden maatschappelijke ontwikkelingen, zoals publieke mobiliteit. Een begrip dat al steeds vaker kan worden teruggevonden in regionale (mobiliteits)visies. Of een thema als parkeren: ontwikkelingen met betrekking tot woningbouw vragen om vernieuwing. We helpen deze ontwikkelingen te duiden.
- Vervolgens helpen we bij de vertaalslag naar beleid, hoe je het formuleert en burgers en bestuurders kunt helpen.
- In de rol van kennismakelaar organiseren we ook (digitale) bijeenkomsten en onderhouden we netwerken.
- Samenwerking staat centraal; bij het maken van onze kennis, stimuleren van de toepassing daarvan en het delen van kennis van anderen.

De 'onderlegger' bij dit jaarprogramma is het Strategie-document 2024-2027. Hierin staan de hoofdthema's voor de komende vier jaar als 'lange lijnen'. Jaarlijks worden deze 'lijnen' vertaald naar thema's die dat jaar prioriteit hebben. Daarnaast is er altijd flexibiliteit om in te spelen op nieuwe zaken. Dit vraagt wendbaarheid in de programmering en

ook aandacht voor actualisatie en onderhoud van de kennis voor de langere termijn. Het gaat daarbij altijd om generieke vraagstukken, ofwel kennisvragen die worden aangemerkt als (voldoende) collectief.

CROW programmeert, verbindt en voert uit

Uiteraard is het KpVV-programma niet het enige programma van CROW. Figuur 1 geeft een beeld van de andere programma's. Die hebben alle hun eigen 'governance' en daarmee hun eigen beelden en wensen. Het is de opgave van CROW om de programma's te verbinden, zowel in de programmering als in de uitvoering. CROW organiseert de dialoog met alle programma's en zorgt ervoor dat elk programma optimaal wordt ingezet om de praktische kennis voort te brengen die moet bijdragen aan een duurzame fysieke leefomgeving. Naast deze programma's biedt CROW ook op een andere wijze gefinancierde producten en activiteiten aan, zoals een grote hoeveelheid cursussen en de RAW-systematiek voor contracten in de weg- en waterbouw.

Nog niet opgenomen in figuur 1 is het programma dat wordt opgezet met het Directoraat-Generaal Mobiliteit van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. We hopen volgend jaar figuur 1 te kunnen uitbreiden met het zogenaamde kennisprogramma Integrale Bereikbaarheid. De bedoeling van dit programma is enerzijds om de administratieve last te verminderen door in plaats van vele losse opdrachten en subsidieregelingen, te komen tot één (meerjarige) subsidieafpraak. Anderzijds is de bedoeling dat we via de inrichting van een eigen DGMo-programmaraad de programmering meer in samenhang kunnen organiseren.

1.2 Werkwijze

In de voorbereiding op de subsidierelatie vanaf 2024 is een nieuwe 'werkwijzenotitie' opgesteld (zie bronnenlijst). Uitgangspunt van het KpVV-programma is en blijft dat de betrokkenheid van en dialoog met netwerkpartijen (overheden, maatschappelijke organisaties, et cetera) cruciaal is om een maatschappelijk relevant programma te kunnen opstellen en uitvoeren. Die dialoog vindt voortdurend plaats: via vele informele gesprekken in het netwerk, maar ook via diverse formele gremia, zowel extern als intern (gekoppeld aan het programma).

Naast de externe afstemming vindt ook afstemming plaats binnen CROW. Per thema beschrijven integrale plannen het totaal aan activiteiten van CROW (dus inclusief alle deelcollectieven).



Figuur 1. CROW verbindt meerdere programma's.

Rondom het KpVV-programma spelen drie gremia een rol. CROW vraagt hen om reflectie op de activiteiten en voert overleg met (een vertegenwoordiging van) de financiers hierover vanuit de subsidierelatie. Dit zijn:

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, positionering en budgettering betreffende 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 programma en stemt deze zo goed mogelijk af met eigen onderzoek. Gezamenlijk kijken we ook naar een goede samenwerking 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 themaplannen.

Andere gremia

De programmadirecteur stuurt de programma-uitvoering aan en wordt daarbij ondersteund door de secretaris. Zij zorgen voor voortgangsrapportages, agenderen thema's en voorstellen in de drie gremia, verbinden het programma met de collectieve beleidsopgaven, initiëren samenwerking met zusterkennisinstellingen en zorgen voor verbinding met internationale platforms (POLIS, UITP, et cetera).

Voor het goed scherp krijgen van de vraag is het nodig om in de juiste overlegstructuren te zitten, zoals vakberaden, adviescommissies en regionale overleggen (zie hoofdstuk 4). De vestiging Utrecht speelt daarbij een belangrijke rol als ontmoetingsplek. Er zijn ook kansen voor synergie met andere CROW-programma's en projecten, zoals met het Fonds Fysieke Leefomgeving (FFL) en het Kennisprogramma Beheer en Bouw Infrastructuur (KpBBI). De resultaten van het KpVV-programma krijgen daardoor een breder bereik in de vertaling van beleid naar (richtlijnen voor) ontwerp, beheer en uitvoering. Daarmee wordt feitelijk de hele beleidscyclus bediend: opgave, ontwikkeling, uitvoering en evaluatie.

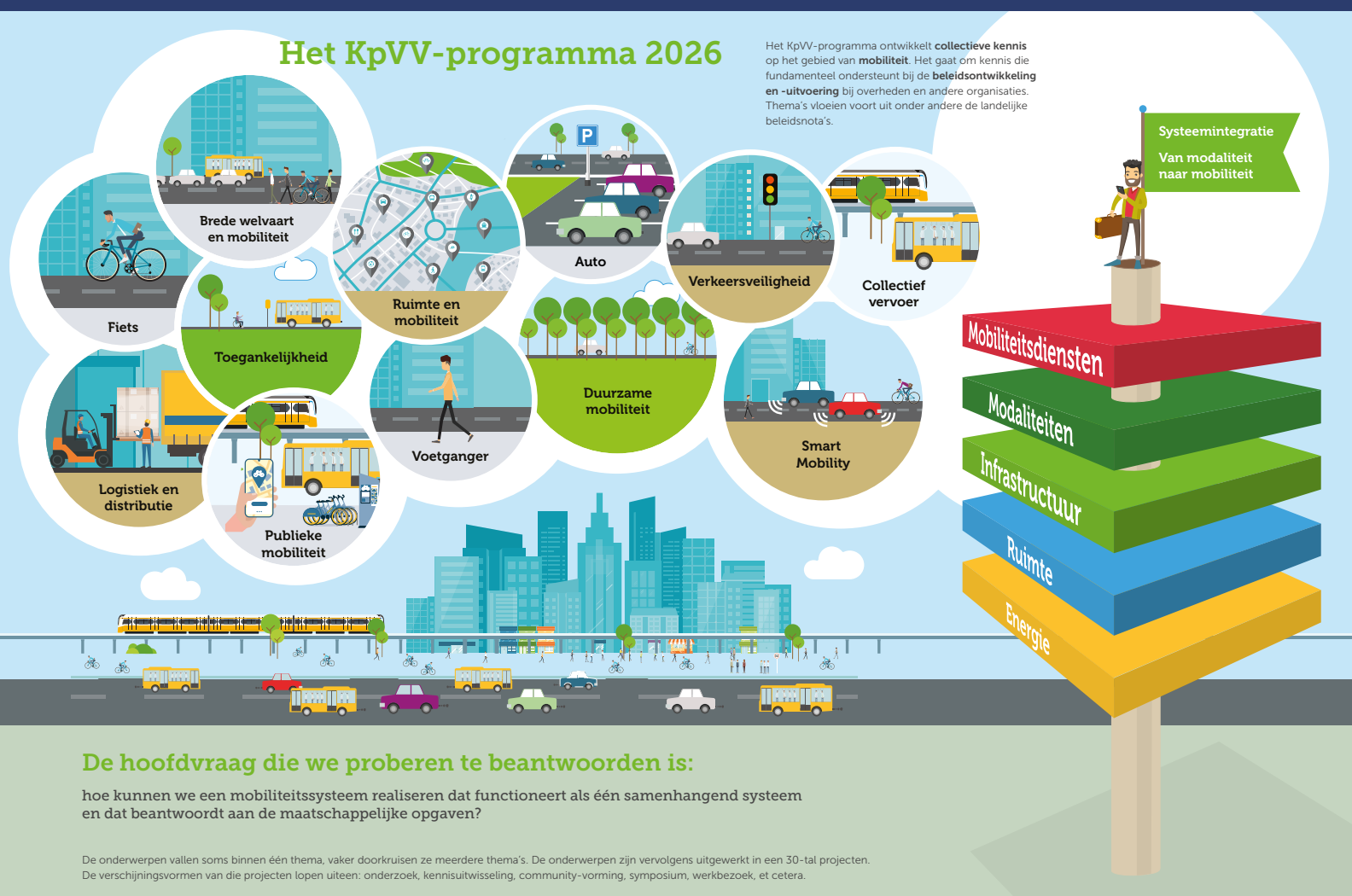
Budget

De budgettering van het jaarprogramma is flexibel ingericht zodat we kunnen sturen op bijvoorbeeld plots opkomende vraagstukken binnen de thema's. Het jaarprogramma bevat een financiële raming voor integrale thema's en andere posten. Ook kent het programma bijdragen van derden aan KpVV-projecten in de vorm van cofinanciering en levert het programma bijdragen in grotere programma's van andere organisaties naar gelang de behoeften van de decentrale overheden.

2 Thema's en dwarsverbanden binnen het jaarprogramma

Het startpunt voor het KpVV-programma zijn de maatschappelijke opgaven waar Nederland voor staat. In het Strategisch document 2024-2027 zijn deze thema's ook verwoord. Hierin hebben we de thema's **Fiets en Voetganger** samengebracht onder de noemer **Actieve mobiliteit** en het thema **Collectief vervoer** verbreed tot **Publieke mobiliteit**. Het laatstgenoemde is nu voor het eerst een thema in het jaarprogramma, een resultaat van de speerpuntbenadering de afgelopen twee jaar.

Figuur 2. Thema's van het jaarprogramma



Thema's in het KpVV-jaarprogramma 2026

De hoofdvraag die we proberen te beantwoorden is: hoe kunnen we een mobiliteitssysteem realiseren dat functioneert als één samenhangend systeem en dat beantwoordt aan de maatschappelijke opgaven?

De maatschappelijke opgaven vertaalt CROW-KpVV naar de kennisopgaven voor mobiliteit en ruimte. De opgaven, de daarvan afgeleide beleidsdoelstellingen en de mogelijke effecten zijn dusdanig divers en complex dat we in het programma noodgedwongen kiezen voor een thematische aanpak. Er moet immers enige ordening zijn in het type vragen, de beoogde doelgroepen en de kennis die kan worden ontwikkeld, verzameld en gedeeld. Een nadeel van deze ordening is dat we de samenhang op een hoger schaalniveau uit het oog kunnen verliezen. Daardoor lijkt het soms alsof iets niet, of te weinig is meegenomen, of dat er juist overlap optreedt. In dit hoofdstuk proberen we de samenhang enigszins te duiden. Dat doen we op drie niveaus:

- Net als voorgaande jaren leggen we de relatie tussen de meer integrale thema's (ook wel de beleidsthema's genoemd) en de modaliteitsthema's (ook wel de aanbodzijde van het verkeers- en vervoerssysteem genoemd). Daarna laten we zien dat er uiteraard ook verbanden zijn tussen de integrale thema's.
- We sluiten af met een blik op de relatie met brede CROW-activiteiten, waarmee immers ook stevige verbanden bestaan.

De thema's zijn vertaald naar kennisvragen die leven in het veld waarbij vervolgens de keuze is gemaakt welke we oppakken en vertalen naar projecten en activiteiten. Die vertaling doen we deels al in dit document en deels gebeurt dat eind 2025. Dit loopt ook voor een deel door in 2026 omdat we adaptief programmeren in verschillende rondes. Bij de vertaling van kennisvragen naar projecten kijken we naar speerpunten vanuit CROW zoals duurzaamheid en naar die van de andere deelcollectieven. We kijken hierbij ook goed naar welk deelcollectief past bij welke vraag. De meer infrastructuur-gerelateerde vragen passen bijvoorbeeld beter bij het Fonds Fysieke Leefomgeving. En soms is het zo dat een andere partij de vraag beter kan beantwoorden.

Dwarsverbanden tussen beleid (integrale thema's) en aanbod (modaliteiten)

De dwarsverbanden tussen de integrale thema's en de modaliteitsthema's zijn weergegeven in onderstaande matrix. In de horizontale balken staan enkele voorbeelden van belangrijke kennisvragen.

Dwarsverbanden tussen de beleidsthema's

De indeling naar beleidsthema's zou kunnen suggereren dat er geen verbanden worden gelegd daartussen. Niets is minder waar. Ter illustratie kijken we naar het verband tussen de thema's Brede welvaart en Toegankelijkheid. Het niet kunnen meedoen aan de samenleving door vervoersarmoede heeft nauwe raakvlakken met andere aspecten die het groepen moeilijk of onmogelijk maken deel te nemen.

	Voetganger	Fiets	Publieke mobiliteit	Autoparkeren
Duurzame mobiliteit	Ex ante Effecten Maatregelen RMP's			
	Monitoring Duurzame Mobiliteit/Congres DUMO			
Ruimte en mobiliteit	Mobiliteitshubs/Hub Academy			
	Gebiedsgerichte aanpak/Mobiliteitsscore			
Smart Mobility	ADS vanuit stedelijke en regionale context			
	Human Factors/Afweegkader			
Verkeersveiligheid	Integrale Verkeersveiligheidsaanpak			
	Verkeerseducatie			
Toegankelijkheid	Integrale aanpak openbare verlichting			
	Slechte barrières inclusieve leefomgeving			
Brede welvaart	Professionalisering IKOB-software			
	SUMP-proces (i.r.t. Mobiliteitsvisie 2050)			
Logistiek	(Handreiking) Gebiedslogistieke PvE			
	(Handreiking) Stadslogistiek			

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

Denk bijvoorbeeld aan ontoegankelijk openbaar vervoer of slecht onderhouden infrastructuur.

Een onderwerp als mobiliteitshubs heeft een plek in de knooppuntbenadering vanuit het thema Publieke mobiliteit maar kent ook raakvlakken met de mobiliteitstransitie naar duurzamer vervoerwijzen (Fiets, Voetganger) en de woningbouwopgave (Ruimte en mobiliteit).

Het vrachtauto-parkeren waar CROW in 2026 aan gaat werken raakt aan diverse KpVV-thema's, denk daarbij aan Logistiek, Verkeersveiligheid en aan Ruimte en mobiliteit.

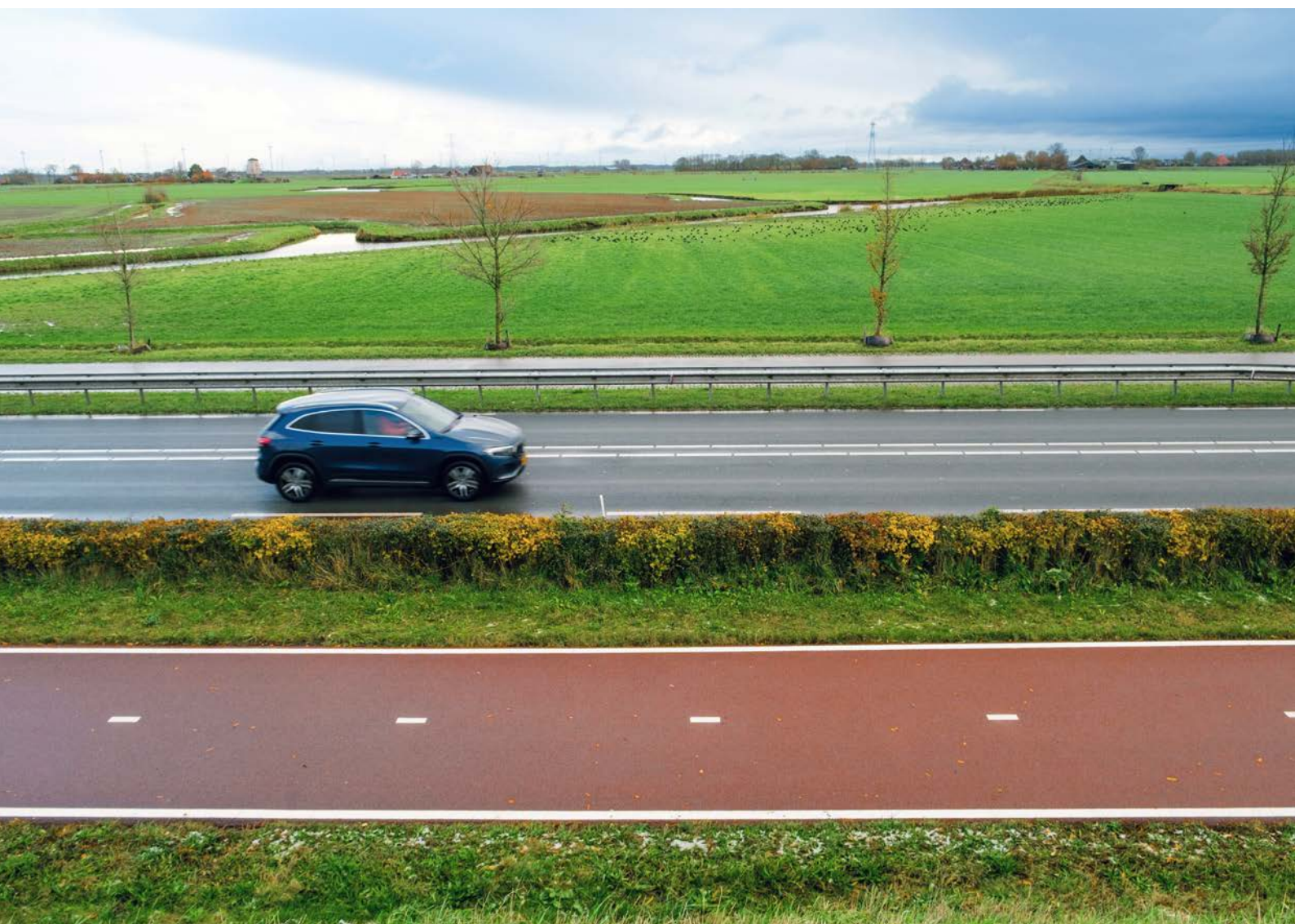
Telkens waar we verbanden kunnen leggen, zoeken we die op binnen CROW (en daarbuiten). Als het gaat om het werken aan basisinformatie doen we dat niet alleen vanuit het KpVV-programma maar ook vanuit andere inbreng.

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. Omdat de samenhang tussen deze aspecten belangrijk is om een relevante kennisbijdrage te kunnen leveren aan de maatschappelijke opgaven, noemen we enkele voorbeelden van verbanden tussen werkzaamheden vanuit het KpVV-programma en andere CROW-werkzaamheden.

CROW publiceert naar verwachting eind 2025 een openbare Leidraad Toegankelijkheid waar aandacht is voor de beleidsmatige kant van dit onderwerp alsmede voor de 'hardere' richtlijnen ten aanzien van inrichting en maatvoering. De kennis opgedaan in het Kennisnetwerk toegankelijkheid (KpVV-programma) en overige CROW-kennis is geschikt gemaakt voor deze leidraad.

Vanuit thema's als Voetganger en Fiets werken we aan handreikingen en verkenningen die ook gaan over de infrastructuur. Waar de resultaten hieruit invloed hebben op de richtlijnen verwerken we dat in de Ontwerpwijzer Voetganger en de Ontwerpwijzer Fietsverkeer.



3 De thema's uitgewerkt



3.1 Brede welvaart

Beleidsopgaven

Ruimtelijk beleid en verkeersbeleid zijn lang gebaseerd geweest op het idee van 'nut en disnut'. Veel wegenbouw-projecten scoren in een Maatschappelijke Kosten-Baten-analyse al snel positief omdat zelfs een kleine reistijd-verbetering voor heel veel mensen in theorie optelt tot een hoge opbrengst. Het goed meenemen van andere, soms 'zachtere' waarden blijft moeilijk bij het onderbouwen van beleidskeuzes. Dit ongemak heeft, onder politieke druk, bij diverse overheden geleid tot het (her)introduceren van een meer integrale en kwalitatieve benadering: brede welvaart.

Op het hoogste niveau gaat brede welvaart om het goed inzichtelijk krijgen van alle maatschappelijke opgaven die met mobiliteit en nabijheid te maken hebben. Daarbij gaat het niet alleen om het totaalplaatje, maar ook over wie daar profijt en last van hebben. Niet alleen hier en nu, maar ook elders en later.

De nadruk lag tot nu toe vooral op het 'meten' van brede welvaart; het 'sturen' op brede welvaart is de volgende stap. Het gaat daarbij om het nastreven van doelen voor vier 'dimensies': bereikbaarheid, veiligheid, gezondheid en leefomgeving. Daarbinnen moet weer gekeken worden naar de verdelingseffecten tussen (groepen) mensen: wie profiteert en wie gaat er op achteruit? Afhankelijk van het beleidsprobleem of de te nemen maatregel kan het zijn dat het verbeteren van het één kan leiden tot het verslechteren van het ander. Dit principe is in Nederland ingebed in de werkwijze van de Omgevingswet. Van een beleidsprofessional mag verwacht worden dat hij of zij hiermee kan omgaan. Op 1 januari 2027 houdt de Planwet verkeer en vervoer op te bestaan en zal het strategisch beleid voor bereikbaarheid onderdeel moeten zijn van de omgevingsvisie.

Componenten van Brede Welvaart



Mobiliteit heeft effect op verschillende dimensies van welvaart. Dit project hanteert het denkmodel van het PBL waarin de volgende vier dimensies uiteengezet worden:

- 1 Leefomgeving
- 2 Bereikbaarheid
- 3 Veiligheid
- 4 Gezondheid



De wijze waarop mobiliteit de verschillende dimensies beïnvloedt, verschilt per doelgroep. Om het effect van een ingreep op het mobiliteitssysteem te duiden, moet hierbij een doelgroepenbenadering gehanteerd worden. Een ingreep kan een positief effect hebben op de Bereikbaarheid van Groep A, maar tegelijkertijd een negatief effect hebben op de veiligheid van Groep B.



Daarnaast stelt mobiliteit mensen in staat activiteiten te ondernemen. Echter, de mate waarin het mobiliteitssysteem mensen bepaalde mogelijkheden tot ondernemen biedt, verschilt ook per doelgroep. Deze verdeling van mogelijkheden moet in het kader van Brede Welvaart inzichtelijk worden gemaakt.

De effecten op verschillende dimensies van de welvaart van bepaalde doelgroepen beperken zich niet alleen tot het 'hier en nu'. Een verandering van mobiliteit heeft ook effecten die elders of later optreden. Deze tijd- en plaatscomponenten dienen meegenomen te worden bij het in beeld brengen van de effecten volgens het kader van Brede Welvaart.

Figuur 4. Brede welvaart in mobiliteitsbeleid kort uitgelegd

(Beleids)nota's

Na diverse rapporten van de nationale planbureaus (PBL, CPB, SCP), de Raad voor leefomgeving en infrastructuur, en op provinciaal en gemeentelijk niveau, heeft vooral het PBL-rapport *Brede welvaart en mobiliteit* geholpen om de betekenis voor het vakgebied mobiliteit te duiden.

Andere kaders die relevant zijn bij die thema zijn het kabinetsstandpunt *Bereikbaarheid op peil* in het kader van de *Mobiliteitsvisie 2050*, alsmede het opstellen en de uitvoering van *Sustainable Urban Mobility Plans* (SUMP) door de grotere steden vanwege een Europese TEN-T-verordening.

Kennisvragen

Alle overheidslagen willen graag zo goed mogelijk weten welke invloed een plan, een verkeersontwerp of een onderhoudsplan heeft op de bereikbaarheid, leefbaarheid, gezondheid en veiligheid van de inwoners. Dit leidt tot inhoudelijke vragen, zoals over verdelingseffecten, het verschil met een Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse, en het meenemen van de juiste doelgroepen in de beleidsvorming. Maar ook tot praktische vragen over de samenhang met de inhoud van Regionale Mobiliteitsprogramma's (RMP), SUMP en de Omgevingswet. Daarnaast vraagt een plan om monitoring; overzichten waarin op een eenduidige manier in kaart wordt gebracht hoe een gemeente of regio ervoor staat.

Grofweg gaat het om twee vragen: wat is brede welvaart en wat moet een professional weten om daar goed mee te kunnen werken én hoe kan een professional beter gebruikmaken van bestaande kennis en producten om mobiliteitsbeleid te kunnen sturen op brede welvaart?

Doelen en activiteiten

In 2026 heeft het thema *Brede welvaart* in dit programma het doel om gemeenten en andere bij brede welvaart betrokken experts te ondersteunen bij de integratie van mobiliteitsplannen in gemeentelijke omgevingsvisies en het opstellen van *Sustainable Urban Mobility Plans* (SUMP). Daarbij wordt uitgegaan van 'bereikbaarheid' en de verdeling daarvan als uitgangspunt, zoals verwoord in het kabinetsstandpunt *'bereikbaarheid op peil'*. De ene partij is hier al verder mee dan de andere, de activiteiten houden rekening met die diversiteit.

We bieden kennis die laat zien hoe je brede welvaartsaspecten, zoals vaak al in een Regionaal Mobiliteitsprogramma en ander beleid benoemd, via een SUMP-proces kunt afstemmen en integreren met de omgevingswaarden uit een omgevingsplan of omgevingsvisie.

Activiteiten

Dat aanbieden van kennis doen we met de volgende activiteiten:

Basiskennis brede welvaart

(Basis) Informatie bieden over het thema brede welvaart via de CROW-themapagina dit is gericht op de professionals

voor wie 'brede welvaart' (nog steeds) een relatief nieuw en abstract onderwerp. We onderhouden de themapagina en zorgen dat deze voor up to date basiskennis bevat. Eventueel investeren in audiovisueel materiaal met andere partijen (new mobility network, EIT) om het toegankelijker te maken voor nieuwkomers.

Community of Practice (CoP)

Organiseren van ten minste vier reguliere bijeenkomsten in 2026. Deze community is enkele jaren geleden gestart en we gaan door met deze bijeenkomsten. Aanvullend kunnen, voor specialistische onderwerpen (brede welvaart en verkeersmodellen, brede welvaart en parkeren, brede welvaart en de maatschappelijke waarde van publiek vervoer) vergelijkbare bijeenkomsten worden georganiseerd.

Monitoring en bijsturing

De RMP-rekentool bevat inmiddels bereikbaarheidsanalyses, die gemaakt zijn met de software *Integrale Kijk op Bereikbaarheid* (IKOB). Doorontwikkeling hiervan, bijvoorbeeld aansluitend op het nationaal bereikbaarheidspeil, is nodig om dit instrument relevant en actueel te houden.

We verkennen de mogelijkheden om het meten en monitoren van beleidsindicatoren die CROW binnen brede welvaart verzamelt en ontwikkelt, beter te stroomlijnen. Doorontwikkeling van de IKOB-software is hier een belangrijk onderdeel van. Deze komt open-source beschikbaar.

Kennisproducten gericht op integratie in beleid

Om de experts van direct toepasbare kennis te kunnen voorzien starten we 2026 met een verkenning naar de verdere specifieke invulling van kennisproduct(en) gericht op integratie en beleid. De verkenning helpt CROW om te bepalen wat we precies gaan doen. Op dit moment denken we op basis van afstemming met het brede veld aan het ontwikkelen van:

- een kennisproduct dat inzicht geeft hoe de brede-welvaartsdoelen gekoppeld kunnen worden aan SUMP-stappen en Omgevingswet-eisen, daarbij aansluitend aan het Nationaal Bereikbaarheidspeil.
- een kennisproduct toepasbaar voor verkeersbeleid met daarin omschreven verschillende afweeginstrumenten die nu al geschikt zijn voor bredewelvaartsanalyses, zoals verschillende typen multicriteria-analyses.

Beleidsmaatregelen op systeemniveau

Voor effecten op brede welvaart is het vaak nodig om een verkeers- en vervoersmaatregel in een bredere systeemcontext te bezien, zoals de relatie tussen de beprijzing van (auto)mobiliteit, de beschikbaarheid van alternatieven en de (verdelings)effecten daarvan op de keuzes die mensen hebben om in hun bereikbaarheid te voorzien. De afgelopen jaren heeft CROW-KpVV met o.a. IPO, G4 en VNG gekeken naar de verdelingseffecten van de vlakke kilometerheffing en het invoeren van een cordonheffing rondom grote steden. Vooral voor dit laatste onderwerp komen belangrijke vervolgvragen naar voren, waar in 2026 nader onderzoek voor nodig is.



We zijn voornemens om in 2026 te werken aan onderstaande projecten:

- Het bieden van basiskennis door middel van de CROW-themapagina op de website
- Community of practice Brede Welvaart
- Professionalisering IKOB-software
- Verkenning mogelijkheden stroomlijnen monitoring beleidsindicatoren Brede welvaart
- Verkenning integratie kennisproducten gericht op kennis en beleid
- Vervolgstudie 'Bereikbaarheid voor iedereen', mits voldoende ondersteund door IPO, G4, vervoerregio's en provincies.
- Inhoudelijke bijdrage aan Mobiliteitsvisie 2050.

3.2 Duurzame mobiliteit

Beleidsopgaven

Onder 'Duurzame mobiliteit' verstaan we alle manieren van vervoer waarbij verplaatsingen geen invloed hebben op het milieu en zo min mogelijk tot geen CO₂-uitstoot veroorzaken.

Voor de mobiliteitssector betekent het Klimaatakkoord uit 2019 een reductie van 7,3 megaton CO₂. De ambitie van het Rijk is echter groter, namelijk een reductie van 10 megaton CO₂. In 2023 was de mobiliteitssector goed voor 25 megaton CO₂ waarvan de transportsector voor bijna 80% en daarbinnen het wegverkeer voor 25% verantwoordelijk was.

Als in 2030 alle auto's emissievrij zouden zijn, betekent dit een reductie van ongeveer 5 megaton CO₂. Er is dus meer nodig om de doelstelling te halen.

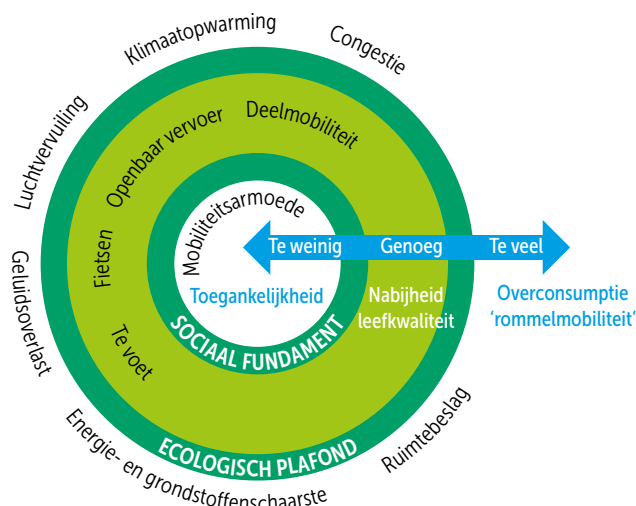
Een integrale aanpak is nodig, waarbij iedere partij zijn rol heeft. Zo voert de landelijke overheid de regie. Regionale overheden zetten met ruimtelijke maatregelen in op ruimte-efficiënte en zero-emissie mobiliteit, veiligheid, kwaliteit leefomgeving en inclusiviteit. En werkgevers creëren samen de massa om zero-emissie woon-werk en werk-werkverkeer te stimuleren. Het publieke belang moet voor alle betrokken partijen voorop staan.

In het Klimaatakkoord is opgenomen dat overheden Regionale Mobiliteitsplannen (RMP's) maken die een bijdrage leveren aan de CO₂-reductie en de leefbaarheid. Nederland heeft een bouwopgave van 900.000 woningen

tot in 2030, terwijl tegelijkertijd de CO₂-uitstoot met 55% moet zijn verminderd.

Te denken valt aan maatregelen die variëren van een werkgeversaankpak ten aanzien van mobiliteit, elektrificatie van het wagenpark, zero-emissie stadslogistiek, verlagen van parkeernormen in combinatie met investeren in andere modaliteiten (fiets, voetganger, ov) of inzetten op deel-mobiliteit.

De Regionale Mobiliteitsprogramma's staan niet op zichzelf, zoals te zien is in de 'Mobiliteitsdonut' van het Netwerk Duurzame Mobiliteit, gebaseerd op het werk van Kris Peeters.



Figuur 4. Mobiliteitsdonut



De EU werkt ook aan nieuwe regelgeving om duurzame mobiliteit te stimuleren. Vanaf 1 januari 2027 moeten Europese steden met meer dan 100.000 inwoners een Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) hebben.

Een SUMP is net als het RMP een mobiliteitsplan, maar dan een dat voldoet aan de Europese richtlijnen. Het is een integraal plan voor het duurzaam verbeteren van de mobiliteit in een stad of regio. De Factsheet SUMP van CROW-KpVV uit 2024 gaat in op in hoeverre de Regionale Mobiliteitsplannen kunnen dienen als SUMP.

Duurzame mobiliteit is essentieel voor onze toekomst, wat het noodzakelijk maakt om strategische, tactische en operationele kennis op dit thema te verzamelen, ontwikkelen, beheren en praktisch toepasbaar te maken.

(Beleids)nota's

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 met de hoofdlijnen voor het klimaatbeleid voor de komende tien jaar moet maken. Dat is gebeurd voor de jaren 2021-2030.

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 (RES) en de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL).

Verdere links zijn er met het Schone Lucht Akkoord en de Klimaat- en Energieverkenning 2024.

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 voor automobilititeit en de Contouren Toekomstbeeld OV 2040 waarvan het streven naar zero-emissie en circulariteit een onderdeel is. Deze modaliteiten dragen nadrukkelijk bij aan het bereiken van de duurzaamheidsopgaven.

Figuur 5. Samenvattende infographic SUMP's

Samenvattende infographic SUMP's

Deze infographic geeft in één oogopslag wat wij in de factsheet over SUMP's behandelen. De factsheet beantwoordt de vragen **wat** is een SUMP, **waarom** heb je een SUMP nodig, **wie** moet het opzetten en **hoe** doe je dat vervolgens. Voor alle achtergrond, is het van belang het volledige document te lezen.



Nederland telt **26 Stedelijk Knooppunten** die moeten voldoen aan de SUMP-methode.



Afhankelijk van de **grootte, internationale dimensie** (is het bijvoorbeeld een **grensgemeente**), en huidige **voortgang van mobiliteitsbeleid**, is de urgentie van het voldoen aan de SUMP-methode groter of kleiner.



De SUMP heeft **2 doelstellingen**:

- 1 Verbeteren van de toegankelijkheid van het stedelijke gebied, ook voor mensen met een (fysieke) beperking
- 2 Leveren van hoogwaardige, veilige en duurzame mobiliteit naar, tussen, en binnen het gebied, met specifieke aandacht voor de rol van openbaar vervoer en actieve mobiliteit



De EU geeft **6 richtlijnen** voor SUMP's

- 1 Doelstelling
- 2 Langetermijnvisie en implementatieplan voor de korte termijn
- 3 Integratie van verschillende modaliteiten
- 4 Effectieve werking van het TEN-T
- 5 Participatieve aanpak
- 6 Monitoring en prestatie-indicatoren



Er zijn verschillende Europese en nationale **financieringsmogelijkheden** om de plannen in SUMP's uit te voeren. Voor het opstellen van een SUMP zelf is er een subsidie vanuit het fonds 'CEF Transport - Technical Assistance to Member States' beschikbaar.



Huidige mobiliteitsplannen – zoals GVVP's, PVVP's en RMP's – kunnen mogelijk dienen als SUMP's, zij het met een aantal aanpassingen. Veel punten uit bestaande plannen worden ook in de SUMP gevraagd, maar die verschilt ook op een aantal punten. Hiervoor hebben wij een overzichtstabel in de uitgebreide factsheet.



Vanaf het besluit om een SUMP te implementeren tot aan de evaluatie ervan, zijn er **12 stappen** te zetten. Deze staan in de bijgaande figuur toegelicht.

Het 12-stappenplan om tot een SUMP te komen



Dit symbool geeft momenten aan voor politieke betrokkenheid tijdens het proces

Kennisvragen

Duurzaamheid komt in meerdere thema's in dit jaarprogramma terug. Denk aan Brede welvaart, Publieke mobiliteit (Zero Emissie Bus), Logistiek en duurzame vervoerwijzen als Voetganger en Fiets. Daarom focussen we bij dit thema vooral op de kennisvragen en projecten die te maken hebben met de Regionale Mobiliteitsplannen en alles wat daarmee samenhangt.

De kennisvragen gaan vooral over toegang hebben tot zo actueel mogelijke gegevens en kennis in relatie tot Regionale Mobiliteitsplannen. Een aantal daarvan heeft direct betrekking op de vorm en inhoud van de RMP-monitor, een product dat CROW sinds 2022 aanbiedt.

Het gaat om modaliteit-specifieke vragen in relatie tot duurzaamheid (van zero-emissie stadslogistiek tot verlagen van de parkeernorm). Tegelijkertijd is er behoefte aan actuele, eenduidige cijfers gebaseerd op een eenduidige rekenmethode. Deze behoefte heeft een relatie met vragen als: Waar staan we nu als regio of gemeente?

Welke maatregelen kunnen we nemen met welk resultaat? Hoe kunnen we werken met de tools en wat betekenen de uitkomsten uit de databank? Hoe kunnen we de data zo actueel mogelijk houden? Hoe en waarmee kunnen we de RMP-monitor en de RMP-rekentool verder uitbreiden? Een afgeleide vraag is gericht op de aanpak. Hoe organiseren we binnen de regio de samenwerking om op langere termijn te komen tot het gewenste resultaat?

Doelen en activiteiten

Vanuit CROW-KpVV richten we ons bij het thema Duurzame mobiliteit op het ondersteunen van professionals in het veld die met Regionale Mobiliteitsplannen werken, waarbij wij tools bieden die hun werkzaamheden ondersteunen.

Onze inzet komt voort uit de afspraken in het Klimaatakkoord. Uit de samenwerking met het IPO-vakberaad Duurzame Mobiliteit en de regio's is naar voren gekomen dat er een behoefte is om het effect van mobiliteitsmaatregelen op CO₂-uitstoot ex post en ex ante te meten. Het inzicht bieden in die effecten is dan ook een essentieel doel bij dit thema.

Door het accent te leggen op monitoring van duurzame mobiliteit en actuele data dragen we bij aan het bereiken van de klimaatdoelstellingen.

Activiteiten

- Ondersteuning bij maken van Regionale Mobiliteitsplannen

Vanuit CROW-KpVV ondersteunen we het veld met de ontwikkeling van hun RMP's door:

- Het delen van kennis over het gebruik van de ontwikkelde monitoringstools en aanvullende onderzoeken.
- Het aanbieden en in samenwerking met de RMP-regio's (IPO-werkgroep) doorontwikkelen en actualiseren van de RMP-monitor.
- Het doorontwikkelen en actualiseren van de RMP-rekentool, waarmee in zekere mate kan worden doorgerekend hoeveel effect een bepaalde beleidsmaatregel heeft op CO₂-reductie.
- Het jaarlijks actualiseren van de Duurzaamheidsscore en het een keer in de twee jaar uitreiken van de Duurzaamheidsprijs op basis van de Duurzaamheidsscore, die op basis van de data in de RMP-monitor wordt berekend.
- Het actualiseren van de Staat van de mobiliteitstransitie.
- Het jaarlijks organiseren van het congres Duurzame Mobiliteit.
- Het is voor 2026 en daarna vooral zaak om de tools blijvend te actualiseren en te verdiepen en verbreden.

Verder zijn we voornemens om in 2026 te werken aan onderstaande projecten:

- Monitoring regionale mobiliteitsplannen
- Handreiking duurzame mobiliteit

3.3 Ruimte en mobiliteit

Beleidsopgaven

Door klimaatverandering, verstedelijking, economische groei en demografische ontwikkelingen staat de kwaliteit van onze leefomgeving onder grote druk en lopen we tegen grenzen aan. Maatschappelijke grenzen (zoals ruimtegebruik in de stad, vergrijzing, personeelstekort, overbelasting energienetten, groei in verkeersslachtoffers) en planetaire grenzen (milieuvervuiling, verlies aan biodiversiteit en klimaatverandering) worden nog verder op de proef gesteld door de extra woningbouwopgave van 900.000 woningen. Dit vraagt ook een andere rol van het mobiliteitssysteem, op systeemniveau en in samenhang met gebiedsontwikkeling. Zo'n integrale aanpak behoeft een cross-sectorale samenwerking van partijen over verschillende beleidsdomeinen en modaliteiten heen.

Het thema 'ruimte en mobiliteit' ontwikkelt, bundelt en verspreidt kennis die een geïntegreerde aanpak van ruimte en mobiliteit mogelijk maakt. Dit is nodig voor duurzame gebiedsontwikkeling, waarbij samenwerking tussen verschillende disciplines centraal staat. De kennis vanuit dit thema gaat niet alleen over de inhoud maar juist ook over processen en samenwerkingsvaardigheden. De focus ligt op stedelijke regio's en slimme duurzame verstedelijking, maar het landelijk gebied verliezen wij niet uit het oog.

Specifieke maatschappelijke opgaven binnen dit thema gaan over het huidige en toekomstige gebruik van de ruimte, en de maatschappelijke functies die de (openbare) ruimte daarmee vervult, zowel boven- als ondergronds.

De samenhang tussen mobiliteit en gebiedsontwikkeling wordt door partijen in het veld onderkend. Een goed voorbeeld hiervan is het Programma Woningbouw en Mobiliteit, waarin de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening samenwerken aan onder andere de ontwikkeling van de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties, rekening houdend met de toekomstige bereikbaarheid. Dit vraagt het nodige op het gebied van samenwerking. Niet alleen tussen beide ministeries, maar ook met de andere bestuurslagen. De grote opgaven spelen niet alleen in de verstedelijkte gebieden maar hebben ook gevolgen voor meer rurale gemeenten. De opgaven zijn daar qua aantal en omvang misschien niet groot, maar de aard en complexiteit van de vraagstukken vragen juist daar om heel praktisch toepasbare kennis over inhoud en procesinrichting.

(Beleids)documenten

Op dit moment zijn er veel partijen bezig met de fysieke leefomgeving, vanuit diverse invalshoeken en verschillende ambities.

In het najaar 2025 verschijnt de nieuwe Nota Ruimte die de samenhang tussen keuzes benoemt en verbinding legt met de langere termijn. In deze nota landen de uitkomsten van het NOVEX-proces dat gaat over de toekomstige inrichting van Nederland. Basis hiervoor waren de gebiedsgerichte uitwerking in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) en het Programma Mooi Nederland en versterking van de ruimtelijke kwaliteit.

IenW heeft onderzoek gepubliceerd rond de integrale aanpak van verstedelijking en mobiliteit.

De G40 is hierop de samenwerking aangegaan met het Rijk en andere partijen om een programma met een achttal actielijnen te starten rond Slimme duurzame verstedelijking in relatie tot verdere digitalisering.

Overige visies en documenten op dit thema zijn publicaties van RLI, het advies van PBL Grote opgaven in een beperkte ruimte en de investeringsstrategie voor duurzame verstedelijking van de NEPRON Thuis in de toekomst.



Kennisvragen

Ruimte en mobiliteit is een groot en complex veld waar veel verschillende vragen spelen. Hieronder de hoofdvragen die het meest passen 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.

- Hoe gaan we het mobiliteitssysteem toekomstbestendig maken in relatie tot duurzame gebiedsontwikkeling en de bouwopgave de komende jaren? Wat voor samenwerking is hiervoor nodig tussen ruimte en mobiliteit, niet alleen bij (decentrale) overheden, maar ook bij andere stakeholders zoals projectontwikkelaars en energiebedrijven? Vooral rondom mobiliteitsknooppunten spelen uitdagingen om dit optimaal in te vullen.
- Hoe kan integraal en multifunctioneel ruimtegebruik van openbare ruimte, ondergrond en gebouwen binnen een verdichte stedelijke omgeving, ruimte en waarde creëren en bijdragen aan een aantrekkelijke en toekomstbestendige leefomgeving?

Doelen en activiteiten

Vanuit het thema Ruimte en mobiliteit werkt CROW-KpVV, in samenspraak met andere partijen, aan het ontsluiten en toepassen van relevante kennis voor slimme duurzame verstedelijking, zodat partijen daar hun voordeel mee kunnen doen. We concentreren ons daarbij op mobiliteitsknooppunten omdat in het brede veld behoefte is aan kennis en aan de mogelijkheid om van elkaar te leren. Ook geven we aandacht aan verdere (door)ontwikkeling van reeds bestaande kennisproducten zoals de gereedschapskist Slimme duurzame verstedelijking.

Doorontwikkeling gereedschapskist Slimme duurzame verstedelijking

De gereedschapskist Slimme Duurzame Verstedelijking ondersteunt de decentrale overheden met de best beschikbare kennis en tools die we in Nederland hebben en die we gestructureerd aanbieden in de verschillende fasen van het werkproces van beleid naar uitvoering. We bouwen deze gereedschapskist uit, houden deze actueel en brengen deze op diverse manieren onder de aandacht.

Beheer, onderhoud en doorontwikkeling kenniscentrum mobiliteitshubs

Mobiliteitshubs vormen bij uitstek een onderwerp waarbinnen allerlei werkvelden en inhoudelijke thema's samenvallen. Een mobiliteitshub is per definitie multimodaal, vervult een wezenlijke taak in de opvang van de mobiliteitsbehoefte, moet toegankelijk zijn en is doorgaans qua locatie gesitueerd binnen een omgeving waarin beleidsvelden als duurzaamheid, bereikbaarheid en klimaatadaptatie samenkomen. En dat alles doorgaans op basis van een publiek-private samenwerking.

We zijn voornemens om in 2026 te werken aan diverse specifieke onderwerpen rondom hubs. Dat zijn data, rurale hubs en afstemming met de Hub Design Academy als onderdeel van het stimuleren van kennisgebruik. De Hub

Samenwerking met derden in nationale programma's

Vanuit het thema Ruimte en mobiliteit is CROW als kennispartner betrokken bij een aantal 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 van mobiliteit, openbare ruimte en woningbouw van nieuwe digitale instrumenten.

Design Academy is een ontwikkeltraject vanuit het Programma Mobiliteitshubs van het ministerie van IenW voor gemeenten die een hub gaan realiseren in combinatie met woningbouw.

De optimalisatie van de data over (bijvoorbeeld het in kaart brengen van de huidige mobiliteitshubs) doen we door aan te sluiten bij reeds lopende initiatieven van het ministerie van IenW, NDW en DOVA. In het werkveld ontstaan in toenemende mate vragen over hubontwikkeling in de meer rurale gebieden. Mobiliteitshubs zijn niet alleen voorzieningen voor de grote stad, blijkt uit de praktijkvoorbeelden in bijvoorbeeld Drenthe en Zeeland. Op gemeentelijk niveau is de vraag naar kennis en organisatie op dit gebied groot. CROW-KpVV bereikt een breed netwerk aan partijen via de kennisproducten en het digitale kennisnetwerk Mobiliteitshubs.nl. Ook onderhouden we een fysiek kennisnetwerk met de knooppuntregisseurs waar we kennissessies voor organiseren. Uit deze groep komen inzichten naar voren die van belang zijn voor andere aanpalende programma's zoals het programma Mobiliteitshubs en de Hub Design Academy.

We zijn voornemens om in 2026 te werken aan onderstaande projecten:

- Doorontwikkeling gereedschapskist Slimme duurzame verstedelijking
- Kenniscentrum Mobiliteitshubs

3.4 Smart Mobility

Beleidsopgaven

Smart Mobility is een breed en dynamisch thema met ambitieuze doelstellingen voor alle modaliteiten. Het wordt ingezet als middel om maatschappelijke beleidsdoelen te realiseren zoals duurzaamheid (verbinding van modaliteiten waardoor duurzame keuzes in beeld komen), efficiëntie (slimme routing van verkeer) en verkeersveiligheid (rijtaakondersteuning en informatie, automatisch rijden). 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 publieke waarden.

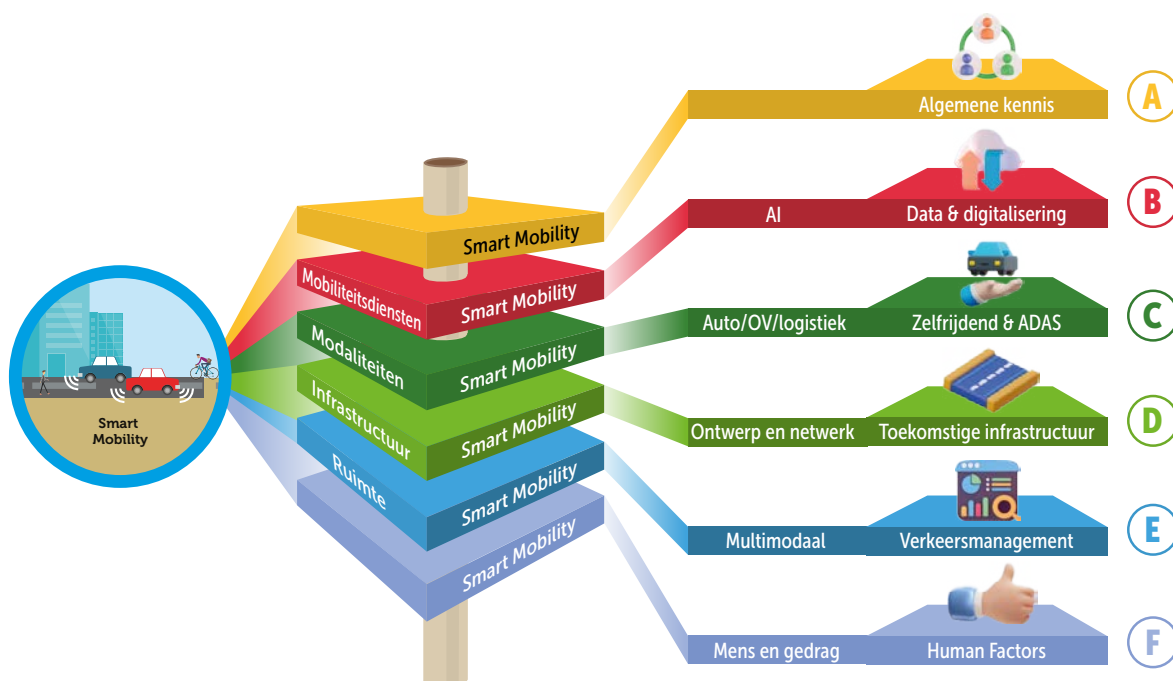
Digitalisering en data zijn hiervoor essentieel, met toepassingen als iVRI's, dynamisch verkeersmanagement en automatisch rijden. Overheden moeten zorgen voor een integrale aanpak van fysieke en digitale infrastructuur, samenwerking met marktpartijen en het waarborgen van publieke belangen.

Europese regelgeving (zoals over data, AI en ITS) vraagt om standaardisatie en vertaalslagen naar de praktijk.

In de komende periode zien we enkele accentverschuivingen in de Europese context. Smart Mobility vindt haar oorsprong in de Europese Green Deal, die is uitgewerkt in de Duurzame en Slimme Mobiliteitsstrategie. Deze strategie is inmiddels grotendeels uitgevoerd. Met de komst van een nieuw Europees Parlement tekenen zich nieuwe beleidscontouren af. Naast de vertrouwde pijlers rond verkeersveiligheid, efficiëntie en duurzaamheid, komt er meer aandacht voor de versterking van de Europese industrie.

Smart Mobility is per definitie grensoverschrijdend. De Europese context is dan ook van blijvend belang bij het bepalen van de nationale koers. Het nationale beleid is hierop afgestemd. Smart Mobility moet worden gezien als een belangrijk instrument om zowel brede maatschappelijke als specifieke beleidsdoelen te ondersteunen.

Het domein van Smart Mobility omvat datagedreven en innovatieve ontwikkelingen in verkeer, transport en infra-



Definitie:

		Het verslimmen van mobiliteit door de inzet van innovatieve technieken en data,
		 in de samenhang tussen voertuig, mens en infrastructuur,
		 teneinde een bereikbare, vitale en gezonde leefomgeving te stimuleren,
		in een integrale, multimodale en ruimtelijke beleidsafweging,
		 met een betaalbaar, beschikbaar en groen vervoerssysteem in stad en regio,
		door connectiviteit in een coöperatief publiek private keten.

Figuur 6. De opbouw van de onderwerpen binnen het thema Smart Mobility bij CROW en de definitie van Smart Mobility

structuur. Overheden spelen hierin een cruciale rol. Niet alleen om publieke belangen te waarborgen – zoals verkeersveiligheid, privacy en gelijke toegang tot collectieve voorzieningen – maar ook om te beoordelen hoe nieuwe technologieën en diensten bijdragen aan beleidsdoelstellingen op het gebied van bereikbaarheid, leefomgeving, duurzaamheid en inclusiviteit.

De opgaven worden steeds complexer. Overheden moeten daarom intensiever samenwerken met private partijen. Zij krijgen meer een regierol, terwijl marktpartijen in toenemende mate kunnen ontzorgen. Rollen verschuiven van operationeel beheer naar meer monitoring op basis van doelen. Dit vraagt om specifieke kennis en vaardigheden, gericht op het sturen van deze samenwerkingsprocessen.

Daarnaast is het essentieel dat zowel de fysieke als de digitale infrastructuur up-to-date zijn. Een integrale aanpak in de inrichting, het beheer en de ontwikkeling van beide is noodzakelijk, omdat mobiliteitssystemen steeds meer als één samenhangend geheel worden aangestuurd, met betrokkenheid van zowel publieke als private actoren.

Beleidsdocumenten

Afgelopen jaren verschenen 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 die van het 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 2025 geeft inzichten 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.

Europese kaders zijn onder andere het Klimaatakkoord, de Data Act, de AI-verordening en de Europese richtlijn over intelligente vervoersystemen. 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 komt er nieuw Europees beleid op het gebied van C-ITS. Daarnaast zal het Automotive Action Plan belangrijk gaan worden, nu de Slimme en duurzame mobiliteitsstrategie grotendeels is uitgevoerd. Dit 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.

Kennisvragen

Kennisvragen zijn er zowel op het strategische, tactische als operationele niveau.

Algemene kennis:

- Hoe kunnen overheden hun programmering beter afstemmen op de integrale benadering van Smart Mobility?
- Wat is een geschikte integrale roadmap voor het bepalen van volgorde, wetgeving en beleidsdoelen bij Smart Mobility?
- Welke randvoorwaarden zijn essentieel om van pilot naar opschaling en structureel beheer van Smart Mobility-diensten te komen?

Data en digitalisering:

- Hoe richten we een effectieve feedbackloop in voor bijstelling tijdens en na de implementatie?
- Welke rol speelt realtime verkeer- en reisinformatie in het stimuleren van multimodaal reisgedrag?
- Hoe kan Smart Mobility bijdragen aan effectiever asset-beheer (bijvoorbeeld slijtage van asfalt en belijning)?
- Wat is de meerwaarde van data in mobiliteit en welke opgaven zijn prioritair hierbij, met name voor Urban Nodes?

Zelfrijdend en ADAS

- Op welke wijze kan de (decentrale) wegbeheerder autonoom vervoer opnemen in mobiliteitsvisies, in relatie tot aanleg, beheer en onderhoud van infrastructuur?
- Wat is de langetermijnvisie voor zelfrijdend vervoer voor decentrale overheden met een horizon tot 2060? (proactief)
- Welke ontwikkelingen en trends zien we de komende jaren op het gebied van zelfrijdend en ADAS? (reactief)
- Hoe kunnen we bestaande ADAS-functies verbeteren?

Toekomstige infrastructuur

- Welke toekomstige beheeraspecten moeten nu al worden meegenomen bij het ontwerp van Smart Mobility-projecten?
- Wat is er nodig voor een landelijke strategie voor hubs als onderdeel van selectieve toegang tot steden en als beleidsinstrument naar autonome voertuigen?
- Hoe kunnen verkeersstromen slimmer worden ontvlochten om complexiteit van de infrastructuur te verminderen en deze bij elkaar te brengen waar multimodale uitwisseling voor de hand ligt of wenselijk is?

Verkeersmanagement

- Hoe gaan we om met de implementatie van C-ITS in Nederland?

Human Factors/Human capital

- Hoe beïnvloedt Smart Mobility menselijk gedrag, met name in relatie tot verkeersveiligheid?

- Welke nieuwe competenties zijn nodig bij overheden in relatie tot data, AI, privacy en digitalisering, en hoe borgen we deze nieuwe competenties in werkprocessen?

Doelen en activiteiten

De themabrede ambitie van CROW luidt:

We houden rekening met de trends en regelgeving op het gebied van Smart Mobility en weten wat er speelt op de werkvloer. Kwalitatieve data zien we als middel die er voor zorgen dat in-cardiensten en automatische functies van hoge kwaliteit op correcte wijze worden gebruikt. Daardoor kunnen bepaalde assets in de openbare ruimte stapsgewijs worden afgebouwd en kan de weg toekomstvast worden ingericht. Het uiteindelijke doel is dat het verkeer volgens het beleid wordt gestuurd en begeleid, met oog voor de eindgebruiker.

Op de deelthema's valt dit uiteen in de volgende subdoelen:

Algemene kennis	Data & digitalisering	Zelfrijdend & ADAS	Toekomstige infrastructuur	Verkeersmanagement	Human Factors
Trends, ontwikkelingen, expertise voor het thema Smart Mobility in beeld te houden.	Stimuleren van uniforme realtimedata en slimme automatisering ter ondersteuning van Smart Mobility diensten.	Het verkeer veiliger, efficiënter en duurzamer maken door automatisering van rijtaakfuncties.	Wegbeheerders ondersteunen in hun opgave om hun fysieke infrastructuur toekomstbestendig in te richten.	Een uniforme basis voor veilig en deels geautomatiseerd beleidsgericht verkeersmanagement.	Eindgebruik van diensten of producten ondersteund het voorgenomen beleid effectief.
co financiering en integratie in overkoepelende producten en het ophalen van actuele kennisvragen.	Implementatie van regelgeving en inbedding in werkprocessen.	Publiek private samenwerking en uitwerking van flankerend beleid op dit vlak.	Verantwoord toewerken naar een duurzaam vervoerssysteem in steden in verbinding met regio en ruraal gebieden het verantwoord afbouwen van complexiteit.	Verkeersmanagement op basis van integraal beleid op landelijk, regionaal of lokaal niveau.	Stimuleren van tijdige aandacht voor eindgebruikers, om veiligheid te borgen, ongewenste neveneffecten te voorkomen.
Direct contact met het werkveld t.b.v. de implementatie van kennis door deelname aan (inter)nationale tafels.	Effectieve waardecreatie m.b.v. data en AI.	Actief verbeteren van ADAS en toewerken naar implementatie en opschaling van ADS.	Infrastructuur die het multimodaal en inclusief systeem zo goed mogelijk ondersteunt.	Naar een publiek private landelijke inhoudelijke basis voor het toepassen van integraal verkeersmanagement.	Verdere inbedding in de werkprocessen.

Figuur 7. Overzicht van de doelstellingen per thema van strategisch naar operationeel.



In hoog tempo komt er nieuwe regelgeving vanuit Brussel op ons af. Deze heeft zowel een doorwerking voor bestuur, management als voor de werkvloer. Daarom hebben we als portaal voor Smart Mobility gekozen voor de Ladder van Smart Mobility. De bezoekers kunnen zich op organisatie-niveau oriënteren op ambitie en onderwerp. Daarmee ondersteunen we het beleid op lokaal, regionaal en landelijk niveau.

Omdat we zien dat er geen nieuwe infrastructuur van betekenis bij komt, maar de vraag naar mobiliteit nog steeds groeiend is, is dit thema steeds belangrijker geworden in de zoektocht naar een veranderend mobiliteitssysteem. Dit maakt dat CROW op dit onderwerp zowel ver naar de toekomst kijkt als naar standaard kennis en richtlijnen. Binnen het KpVV-programma ligt de focus op kennisdeling, beleidsvoorbereiding, opschaling en praktijktoepassing via zes thema's, waaronder data, voertuigautomatisering, infrastructuur en human factors.

Activiteiten

CROW gaat in 2026 de rol van kennisregisseur en verbinder in het domein van Smart Mobility op een constructieve manier voortzetten. Wij willen een centrale rol spelen in het bundelen van losse elementen tot toepasbare en bruikbare kennis. Smart Mobility is immers pas schaalbaar als consequent rekening wordt gehouden met bestaand beleid en het ondersteunen daarvan (*value case*). In samenwerking met marktpartijen kijken we tevens naar de haalbaarheid en het verdienvermogen van toepassingen (*business case*) én naar het menselijke aspect dat cruciaal is voor succesvolle opschaling (*user case*).

In de afgelopen jaren heeft CROW veel kennis ontwikkeld op het gebied van Smart Mobility. In 2026 is het moment aangebroken om ook oog te hebben op de implementatie van die kennis in de dagelijkse werkpraktijk. Tegelijkertijd blijft het belangrijk om bestaande publicaties actueel te houden en continu nieuwe kennis te ontwikkelen.

De focus voor CROW ligt, net als in 2025, op de onderstaande zes onderwerpen. Op deze manier bouwen we voort op het eerder gelegde fundament.

- Smart Mobility algemene kennis
- Data en digitalisering
- Zelfrijdend en ADAS
- Toekomstige infrastructuur (inrichting, beheer en bouw)
- Verkeersmanagement
- Human factors

Niet elk onderdeel raakt aan het KpVV-programma. Zo pakt CROW een groot deel van het thema toekomstige infrastructuur en het thema verkeersmanagement op vanuit andere fondsen

Algemene kennis

Het deelproject Algemene kennis over Smart Mobility gaat over het concept van Smart Mobility in zijn volledige omvang en over we de samenhang ervan binnen de brede context van het onderwerp. We bieden een overzicht van de relevante thema's en geven aan op welke gebieden overheidsinstanties zich kunnen richten, met welke doelen, middelen en benodigde competenties, en op welk niveau deze inzet plaatsvindt.

Het gaat hierbij om op de hoogte te blijven van actuele ontwikkelingen, zowel binnenlands als in Europa, het deelnemen aan diverse netwerken en landelijke tafels en vertaling van landelijke publicaties zoals de Monitor Smart Mobility naar handelingsperspectief voor de professional in het veld. Ook actualiseren we de Ladder van Smart Mobility en breiden deze verder uit.

Vanuit de beheerhoek is er behoefte aan een soort 'road map' van wat in welke volgorde moet worden opgepakt rond Smart Mobility. Dit pakken we waarschijnlijk op vanuit de brede context van verkeer en vervoer.

Ten slotte ligt er een accent op de kennistoepassing van alle eerder uitgekomen kennis. Hierbij maken we gebruik van webinars en andere bijeenkomsten.

Alle kennis publiceren we op de themapagina Smart Mobility van CROW.

Data en digitalisering

Onder de noemer Data en digitalisering vallen alle data-gerelateerde onderwerpen die raken aan Smart Mobility. Het betreft in de basis alle modaliteiten en de onderwerpen hebben een sterke relatie met EU-regelgeving. We gaan door met het verduidelijken van Europese verordeningen door middel van handzame publicaties. Eerder deden we dit over de ITS-regelgeving (RTTI, MMTIS, en ITS-richtlijn). Ook gaan we verder met de kennis over hoe overheden veilig kunnen werken met AI binnen verkeer en vervoer conform regelgeving.

ADAS en ADS

Binnen dit thema ligt de focus op rijtaakondersteuning voor bestuurders en autonoom rijden voor motorvoertuigen. Dit omvat zowel individuele als collectieve vervoersoplossingen, evenals logistiek.

In 2026 gaan we door met de landelijke Werkgroep ISA. De werkgroep heeft een eigen webpagina. In 2026 ligt de focus op de stapsgewijze verbetering van ISA en de aandacht die dit vraagt van bestuurders en managers.

Toekomstbestendige infrastructuur

Onder Toekomstbestendige infrastructuur vallen activiteiten die bijdragen aan toekomstvast infrastructuur in relatie tot de verslimming van het wagenpark.

In 2023 heeft CROW de Whitepaper over zelfrijdend vervoer en de invloed op de infrastructuur uitgebracht. Deze paper geeft met zogenaamde future-backcasting-methodieken invulling aan de rol van beleid op het eindbeeld van een nieuw vervoerssysteem. Intussen is deze paper aan verschillende tafels besproken en in 2025 aangeboden aan de minister van IenW.

IPO heeft aangegeven hier een breed vervolg aan te willen geven door het decentrale stedelijke/rurale proces voor Nederland te onderzoeken en deze kennis geschikt te maken voor beleidsvisies en daarbij aan te sluiten op het beleid voor het rijkswegennet en de nationale en Europese beleidslijn. CROW is hierbij aan zet om dit verder vorm te geven. In 2025 leggen we hiervoor het fundament en in 2026 en 2027 zal dit onderzoeksproject worden uitgevoerd. Het plan is om in het kader van deze studie een werkbezoek te organiseren naar Oslo.

Human factors

Bij Human factors gaat het om de gebruiker. Hoe gebruiken reizigers de diensten? Het antwoord is bepalend voor het werkelijke resultaat van bepaalde toepassingen ten aanzien van het beleid op Smart Mobility.

In 2026 staat stimulering van het in 2025 geactualiseerde Afweegkader Smart Mobility-services centraal. Hiertoe wil CROW enkele webinars organiseren met diverse sprekers en voorbeelden uit de praktijk, en de toepassing stimuleren van het afweegkader bij Smart Mobility-projecten.

We zijn voornemens om in 2026 te werken aan onderstaande vijf projecten binnen het thema Smart Mobility:

- Smart Mobility algemene kennis
- Data en digitalisering Smart Mobility
- Zelfrijdend en ADAS
- Toekomstige infrastructuur
- Human factors



3.5 Verkeersveiligheid

Beleidsopgaven

De verkeersveiligheidsopgave in Nederland is nog steeds groot. Ook gezien de woningbouwopgave, en de nadruk op de mobiliteitstransitie. Volgens het CBS kwamen in 2024 675 mensen om het leven door een verkeersongeval: 9 verkeersdoden minder dan een jaar eerder en 491 minder dan in 2000, toen er 1166 verkeersdoden waren. De meeste dodelijke verkeersslachtoffers zijn ouderen boven de 80 jaar. 25 jaar geleden waren dit 20- tot 30-jarigen. De modaliteit fiets is hier het hoogst vertegenwoordigd. Van de fietsers die in 2024 omkwamen reed minimaal 44 procent op een e-bike.

Het aantal ernstig verkeersgewonden lag in 2023 rond de 7.500. Daarin is al jaren een groei te zien van het aandeel ernstig gewonde (vooral oudere) fietsers. De verwachting van SWOV is dat deze trend nog verder doorzet. De diverse overheden zijn continu bezig met het verbeteren van de verkeersveiligheid binnen het hele verkeerssysteem. Hierbij gaat het om de juiste samenhang tussen infrastructuur, educatie en voorlichting, en handhaving. Dit gebeurt in het kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid, dat is gebaseerd op een risicogestuurde aanpak. Deze aanpak raakt steeds meer ingebed in het beleid van de decentrale overheden, zoals blijkt ook uit de Monitor Startakkoord 2024.

In de Staat van de verkeersveiligheid 2024 laat SWOV zien dat de langjarige stijging in het aantal ernstige verkeersslachtoffers niet alleen verband houdt met de vergrijzing, maar ook met onveilig ingerichte infrastructuur en met gedrag. De meeste gedragsindicatoren laten een verslechtering van het gedrag over de tijd zien. Met name rijden onder invloed van drank of drugs en afleiding door telefoongebruik nemen toe. Effectieve maatregelen blijven nodig, met name voor fietsers en ouderen, en vooral op erftoegangswegen. De belangrijkste maatregelen zijn een veiliger ingerichte infrastructuur, bescherming van kwetsbare verkeersdeelnemers en meer handhaving op onveilig verkeersgedrag.

Het in 2023 uitgekomen rapport Trendbrekers verkeersveiligheid geeft inzicht in 15 verkeersveiligheidsopgaven en concrete maatregelen om tot halvering van het aantal verkeersslachtoffers te komen in 2030. In juli 2025 zijn de resultaten van Trendbrekers aan de Tweede Kamer gepresenteerd.

Intussen zijn er volop technische ontwikkelingen die de verkeersveiligheid beïnvloeden. Denk aan nieuwe mobiliteitsvormen (zoals speed-pedelects, fat-bikes en e-steps), nieuwe wegkantsystemen (zoals iVRI's) en hulpsystemen in voertuigen. Bij het thema Smart Mobility is daar meer over te vinden. Daarnaast komt verkeersveiligheid in dit jaarprogramma ook terug in thema's als Fiets en Voetganger.

(Beleids)nota's

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

In 2022 is het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2022-2025 verschenen met de acties vanuit het Rijk voor deze periode. Eind 2025 verschijnt een nieuw actieplan 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 dit jaar een Meerjarenplan fietsveiligheid 2025-2029 uitgebracht. Daarnaast is er de Uitvoeringsagenda Fiets van het ministerie voor acties vanaf 2025.

De 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 licht elektrische voertuigen. De veiligheid van de voetganger komt aan bod in de Agenda Ruimte voor Lopen en het Nationaal Masterplan Lopen.

Kennisvragen

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.

Kennisvragen voor dit thema zijn:

- Welke handvatten hebben betrokkenen in de verkeersveiligheidsaanpak nodig om tot een meer effectieve integrale verkeersveiligheidsaanpak te komen?
- Wat zijn manieren om het thema verkeersveiligheid ook in andere beleidsdomeinen te integreren?
- Hoe vertalen we regionale mobiliteits- en verkeersveiligheidsdoelen naar je verkeersveiligheidsbeleid en naar een concrete toepassing in het ruimtelijke domein?
- Wat kunnen we leren van de verkeersveiligheidsaudits ten aanzien van het wegontwerp?

- Wat is er voor nodig om de wegen bij uitdagende omstandigheden, zoals extreme neerslag, veilig en toegankelijk te houden?
- Welke doorontwikkeling van de kwaliteitstoetsing van verkeerseducatie en de bijbehorende toolkit is nodig om aan te blijven sluiten bij een effectieve en efficiënte verkeersveiligheidsaanpak?

Doelen en activiteiten

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 de (zachte) gedragscomponent en de kennisvragen die daarop betrekking hebben. Gedrag verdient expliciete aandacht. Vragen rond de risicogestuurde aanpak pakken we via een aparte subsidie van het ministerie van IenW op. De fysieke kant vullen we deels in bij thema's als Voetganger en Fiets maar vooral ook vanuit de bredere CROW-activiteiten als wegontwerp en gladheidsbestrijding.

Praktische handvatten voor integrale verkeersveiligheidsaanpak met 3 E's

In 2025 verkennen we de balans tussen de drie E's (engineering, education en enforcement). Het resultaat zal waarschijnlijk leiden tot een project in 2026 waarin organisatorische afspraken en praktische hulpmiddelen centraal staan om gebruikers te helpen de drie E's op praktische wijze op te nemen in acties en projecten.

Toolkit Verkeerseducatie

De Toolkit Verkeerseducatie biedt sinds 2008 een verzameling van verkeerseducatieve producten en toetsingen. CROW doet in 2025 met een werkgroep een verkenning naar de optimale toekomstige invulling en de verantwoordelijkheid voor dit instrument. Totdat daar uitsluitel over is gaan de toetsingen van verkeerseducatieve producten door. In 2026 is er ruimte voor 10 tot 12 toetsingen. CROW deelt de ervaringen met het toetsen van verkeerseducatieve producten ook in Europees verband in het project LEARN!.

We zijn voornemens om in 2026 te werken aan de volgende twee projecten:

- Praktische handvatten voor integrale verkeersveiligheidsaanpak met 3 E's
- Toolkit Verkeerseducatie

3.6 Toegankelijkheid

Beleidsopgaven

Het thema toegankelijkheid raakt een groot deel van de Nederlandse bevolking. Nederland kent meer dan twee miljoen mensen met een blijvende beperking en de vergrijzing zorgt voor een snelle toename van dat aantal. Daarnaast zijn er tijdelijke beperkingen (kinderwagen, gebroken been) waardoor het al snel gaat om een veelvoud van die twee miljoen.

Iedereen in ons land moet kunnen deelnemen aan de samenleving, dat geldt van jong tot oud, of je een (tijdelijke) beperking hebt of niet. De mogelijkheid om je te verplaatsen en de toegankelijkheid (en ook de verkeersveiligheid) die daarbij komt kijken, is een belangrijke randvoorwaarde. Het VN-verdrag Handicap geeft het doel weer waar we voor staan: het verbeteren van de positie van mensen met een beperking. Dit geldt voor alle aspecten dus ook voor mobiliteit.

Toegankelijkheid staat politiek-bestuurlijk in de belangstelling op alle niveaus. Vanuit het Rijk is in 2025 de werkgenda VN-verdrag Handicap gepubliceerd horend bij de Nationale strategie voor de implementatie van het VN-verdrag Handicap. Lokaal hoort iedere gemeente een lokale inclusie-agenda te hebben. Onderzoek van Movisie laat zien dat dit bij 166 gemeenten nog niet het geval is, wat vaak te maken heeft met uitvoeringscapaciteit.

Bij dit thema leggen we vanuit CROW-KpVV de nadruk op de toegankelijkheid van de openbare ruimte, toegankelijk vervoer en de digitale toegankelijkheid (voor zover deze een link heeft met mobiliteit). Er is een relatie met veel andere thema's, met name met Voetganger, Publieke mobiliteit, Brede welvaart en Auto (parkeren). Design4all is het credo, waarbij de meest kwetsbare persoon het uitgangspunt is.

Een begrip dat rond toegankelijkheid ook wordt genoemd is 'bereikbaarheidsarmoede' of 'vervoersarmoede', dat een relatie heeft met brede welvaart. Dit gaat over het niet kunnen komen waar je zou willen komen, waardoor deelname aan maatschappelijke activiteiten wordt belemmerd. Het speelt zowel in het stedelijk als landelijk gebied en komt door gebrekkige vervoermogelijkheden in de nabije omgeving, door sociale omstandigheden, fysieke beperkingen, onvoldoende vaardigheden of simpelweg door een te grote afstand. Een van de uitvloeisels daarvan is het nadenken over bereikbaarheidsdoelen als onderdeel van de Mobiliteitsvisie 2050. De verkenning en invulling van bereikbaarheidsarmoede gebeurt vanuit het thema Brede welvaart.

(Beleids)nota's

Het VN-verdrag voor mensen met een Handicap geeft het doel weer waar we voor staan met elkaar: het verbeteren van de positie van mensen met een beperking. Dit geldt voor alle aspecten dus ook mobiliteit. In 2024 is dit verdrag geëvalueerd.



Het is doorvertaald naar nationale wet- en regelgeving en diverse programma's. Denk aan programma's als Doe onbeperkt mee van het ministerie van VWS en het ondersteuningsprogramma van de VNG Iedereen doet mee!.

In het voorjaar van 2024 is de Nationale strategie voor implementatie van het VN-verdrag Handicap verschenen. Aanvullend daarop is de werkgenda VN-verdrag Handicap 2025-2030 uitgebracht waarin lopende en nieuwe beleidsvoornemens zijn opgenomen.

Bij het openbaar vervoer komt toegankelijkheid terug in de Contouren Toekomstbeeld OV 2040 waarin het streven staat naar volledig toegankelijk openbaar vervoer (actie 17) en in het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer dat in 2023 is getekend tussen het ministerie van IenW, decentrale overheden, vervoerders en ProRail. Eerder is door de ministers van VWS en IenW de Verbeteragenda doelgroepenvervoer en openbaar vervoer aan de Kamer aangeboden onder de titel Iedereen onderweg. Het onderzoek naar doelgroepenvervoer en de Monitor VN-verdrag handicap uit 2023 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. Dit was ook de strekking van de Verbeteragenda Doelgroepenvervoer waar ook het belang in staat om bepaalde groepen van het doelgroepenvervoer meer te laten overstappen naar het reguliere ov.

Wat betreft parkeren is de digitale gehandicaptenkaart ingevoerd vanuit Europese wetgeving en is het Rijk bezig met een nieuw kader voor gehandicaptenvoertuigen.

In de totale woningbouwopgave moeten 290.000 woningen geschikt zijn voor senioren. Zie de Nationale woon- en bouwagenda van het ministerie van Volkshuisvesting. Dat betekent ook iets voor de omgeving.

Het Programma Wonen en zorg voor ouderen bevat een actielijn beweegvriendelijke openbare ruimte. Ook de Raad voor ouderen heeft advies uitgebracht aan het ministerie van VWS over de leefomgeving en mobiliteit.

Kennisvragen

Op het gebied van toegankelijkheid is er al veel kennis beschikbaar, maar in een versnipperd landschap. En er blijft vooral nog veel te doen in de bewustwording. Bij dit thema ligt naast de bewustwording focus op de kennisborging, toepassingsbevordering en een integrale benadering. Hierbij is er ook een nauwe relatie met het thema Voetganger waardoor een aantal vragen bij beide thema's terugkomen.

Toepassingsbevordering

- Hoe zorgen we ervoor dat de beschikbare kennis over een toegankelijke fysieke leefomgeving doorwerkt naar de verschillende vakdisciplines en dat die kennis wordt gebruikt om bij te dragen aan de eerder genoemde opgaven? Niet alleen bij ontwerp en inrichting maar ook bij realisatie, onderhoud en beheer, en dat in samenspraak met ervaringsdeskundigen en experts.

- In hoeverre is toegankelijkheid goed opgenomen in het curriculum van relevante opleidingen in het hoger onderwijs en van bijscholingstrajecten voor professionals die al actief zijn in het werkveld?
- In de Actie-agenda OV-knooppunten is de relatie tussen toegankelijkheid en de ontwikkeling van knooppunten/hubs geborgd. Deze staat ook in de digitale gereedschapskist voor overheden. Hoe stimuleren we de toepassing ervan?
- Over toegankelijkheid en design4all is al veel kennis beschikbaar. Het gaat juist ook om het goed verankeren, actualiseren en structureel beheren van deze kennis. Hoe doen we dat op een goede manier bij CROW?

Kennis over integraal toegankelijkheidsbeleid

- Hoe ga je om met dilemma's bij het 'inclusief ontwerpen' (design4all)?
- In welke mate zijn er verschillen in type reisbewegingen en beleving van bepaalde modaliteiten bij verschillende groepen (bijvoorbeeld vrouwen) en hoe speel je daarop in, in je verkeers- en vervoerbeleid?
- Wat zijn de effecten van nieuwe manieren van openbare verlichting (omgevingsgericht lichtontwerp) op beleving en verplaatsing van voetgangers?
- Op welke wijze kun je de opgaven duurzaamheid en inclusie gelijktijdig aanpakken?
- Welke knelpunten zijn er rond het meenemen van hulpmiddelen in het openbaar vervoer en hoe lossen we die op?

Kennis over loopvriendelijke en toegankelijke inrichting van de openbare ruimte

- Wat is uit oogpunt van toegankelijkheid en aantrekkelijkheid de benodigde effectieve loopruimte op voetpaden? En hoe kan deze worden geborgd in zowel het ontwerp, de uitvoering als het beheer?
- Wat is er beschikbaar aan (monitorings)gegevens en informatie over wat en wel en niet toegankelijk is voor professionals en reizigers en hoe bouwen we die informatie verder uit?
- Wat betekenen verkeersluwe wijken en 15-minutensteden voor toegankelijkheid? Hoe kun je deze borgen in een wijk?
- Welke goede voorbeelden zijn er als het gaat om een toegankelijke openbare ruimte?

Kennis over loopvriendelijk beheer van de openbare ruimte

- Hoe zorg je dat er beter wordt gehandhaafd op voor voetgangers hinderlijke obstakels op voetpaden?

Doelen en activiteiten

Stimulering van bewustwording rond toegankelijkheid bij de professionals en van onderlinge verbinding en netwerken zijn belangrijke hoofddoelen bij dit thema.



We willen dat CROW een gekende partner is in het veld en dat de verschillende doelgroepen onze producten en dienstverlening weten te vinden en gebruiken om goede afwegingen te kunnen maken in beleid-, ontwerp- en beheerprocessen.

Het VN-verdrag Handicap kent meerdere speerpunten die toegespitst zijn op toegankelijkheid. Vanuit CROW-KpVV leggen we de nadruk op de toegankelijkheid van de openbare ruimte, toegankelijk vervoer en de mentale en digitale toegankelijkheid in het kader van mobiliteit.

Activiteiten

Vanuit CROW-KpVV zetten we in 2026 in op de volgende activiteiten:

Kennisnetwerk toegankelijkheid

Vanwege de nadruk op bewustwording in het veld en het bieden van praktische kennis leggen we nadruk op het verder uitbouwen van het ledenaantal van het digitale Kennisnetwerk Toegankelijkheid. Dit kennisnetwerk borgt en ontsluit oude en nieuwe kennis. Het laat onder andere zien in welke fase van de beleidscyclus je wat kunt doen als het gaat om toegankelijkheid. De website geeft kennis en etaleert praktijkervaringen die we actief communiceren door middel van interviews. Sinds 2024 verschijnen er naast de reguliere updates ook themanieuwsbrieven. Ook valt onder dit project het beantwoorden van actuele vragen door middel van (waar zinvol) korte notities of andere publicaties.

Bijeenkomsten

De bijeenkomsten die vanuit dit thema worden georganiseerd zijn veelal digitaal en behandelen actuele thema's en/of nieuwe publicaties. We streven ernaar om ook extra aandacht te genereren rond de Week van de Toegankelijkheid in oktober.

De herziening van de Richtlijn toegankelijkheid is in 2024 gestart en de nieuwe uitgave verschijnt als vrij beschikbare leidraad eind 2025. Rond en na het uitkomen hiervan organiseren we uitgebreide communicatie waaronder minimaal één webinar in 2026.

Tegengaan barrières in de inclusieve leefomgeving

CROW-KpVV is als kennispartner betrokken bij twee meerjarige projecten die vallen onder deze NWO-call over het tegengaan van barrières in de inclusieve leefomgeving. Hoofdorganisatoren voor deze consortia van partijen zijn de Universiteit van Amsterdam en de TU Delft.

Integrale aanpak openbare verlichting

Bijna drie miljoen Nederlanders hebben (enige) moeite om zich in het donker bij kunstlicht door de openbare ruimte te begeven. Bijzonder is dat de richtlijnen voor openbare verlichting geen rekening houden met de toenemende vergrijzing. In samenwerking met andere partijen heeft CROW in 2021 een afwegingskader opgesteld voor de integrale aanpak van openbare verlichting. In 2022 hebben we dit afwegingskader in een wat maar laboratoriumsetting op één locatie getoetst in de praktijk. De wens is om dit kader om meer plekken te toetsen. We verkennen of we in 2026 een of twee pilots voor effectmeting kunnen opzetten.

We zijn voornemens om bovenstaande activiteiten te vertalen naar onderstaande concrete projecten in 2026:

- Kennisnetwerk toegankelijkheid, inclusief bijeenkomsten
- Kennispartner bij NWO-projecten inclusieve leefomgeving
- Integrale aanpak openbare verlichting.

3.7 Logistiek en distributie

Beleidsopgaven

Nederland gaat groeien naar ruim 20 miljoen inwoners en dat betekent dat ook de Logistieke sector zal toenemen. Groeien in ruimtebeslag maar ook in verkeersbewegingen. Dat vraagt om adequate kennis bij decentrale overheden hoe hier invulling aan te geven.

Logistieke bedrijvigheid heeft een sterke relatie met ruimtelijke, geografische en economische factoren: dienstverlening en de waardeketens rond productie leiden tot goederenstromen. Daarbij heeft logistieke bedrijvigheid de neiging om zich te nestelen bij grote knooppunten, bij bereikbare corridors en op goedkope grond met voldoende arbeidskrachten in de nabijheid. Tegelijkertijd vraagt het aan- en afvoeren van goederen ook om aandacht in steden en dorpen; economische en sociale functies kunnen niet zonder goederen en diensten zoals schoonmaak en onderhoud.

Deze dynamiek moet gecombineerd worden in de bestaande schaarse (openbare) ruimte.

De opgave ligt dus niet alleen bij de verduurzaming van de logistieke ketens en dus de sector, maar ook bij de zorgvuldige inpassing ervan in of nabij gemeenschappen. Naast zero-emissie wordt net zero impact een steeds belangrijker vraagstuk voor zowel overheden als het bedrijfsleven. Daarbij is er een aantal uitdagingen voor de betrokken partijen:

- Er is steeds meer discussie over de maatschappelijke acceptatie van logistieke activiteiten.
- De logistieke sector is gericht op economische efficiëntie en optimalisatie. Dit staat op gespannen voet met afwegingen rond brede welvaart, duurzaamheid en ruimtegebruik.

- De acceptatie van maatregelen die sturen op een reductie van voertuigbewegingen – ten behoeve van emissie-reductiedoelen én leefbaarheidsdoelen – is nog geen gemeengoed.

Het thema Logistiek is erg dynamisch, heeft een multidisciplinair karakter (economie, planologie, verkeerskunde, milieukunde, informatiekunde) en kent veel ontwikkelingen binnen de sector en het overheidsbeleid. CROW-KpVV is selectief in het oppakken van kennisvragen en richt zich met name op die vragen die verband houden met duurzame gebiedsontwikkeling.

(Beleids)nota's

TNO heeft in 2023 de Outlook ontwikkeling stadslogistiek 2035 opgesteld, in opdracht van de Topsector Logistiek en het ministerie van IenW. Dit document is momenteel nog niet gepubliceerd. CROW-KpVV is betrokken geweest bij de verkenningen van deze Outlook.

De pagina Economie en financiën van de Europese Commissie biedt een overzicht van de actuele economische beleidslijnen in de EU. Voor de logistieke sector zijn de hoofdprogramma's European Green Deal, Fit for 55, European Mobility Package en NextGenerationEU van belang. Een compleet overzicht van emissie-gerelateerde Europese wetgeving en beleidsvoorstellen is te vinden [op deze pagina](#).

In 2024 is de Hoofdpijnen herijking Goederenvervoeragenda opgeleverd. De doelstellingen zijn inmiddels aangescherpt. Het College van Rijksadviseurs heeft in 2023 een verhaal over de toekomst van de logistiek gepubliceerd op basis van een debat en interviews. De Tweede Kamer heeft hier op [gereageerd](#).

Het PBL nam in 2023 in zijn tweejaarlijkse Monitor Land-schap specifiek de groei van distributiecentra mee.



Kennisvragen

Zoals aangeven is CROW-KpVV selectief in het oppakken van kennisvragen binnen het thema logistiek. Het onderstaande is een samenvatting van wat is opgehaald in diverse inventarisatiegesprekken. Daarbij hebben we de vragen opgenomen die goed bij CROW-KpVV passen.

Basiskennis over en aandacht voor 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 in de verticale (politiek-bestuurlijke) en horizontale (ambtelijke) lijn? Wat is 'het logistieke verhaal' en op welke wijze leggen we een logische verbinding met brede welvaart? Als partijen dat doen: waarmee moeten ze dan rekening houden en wat zijn prikkels om stedenbouwkundigen en architecten hier ook gedegen in mee te krijgen? 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. Dit betreft praktische vragen als:

- Hoe kunnen we logistieke stromen en distributievormen inpassen in de openbare ruimte en bij gebiedsontwikkeling zowel in nieuwe ontwikkeling als in bestaande gebieden?
- Wat zijn de externe effecten zoals milieuvervuiling, emissies van geluid en schadelijke stoffen, verkeersveiligheid van logistieke stromen en hoe kunnen gemeenten hierop sturen vanuit het omgevings- en verkeersbeleid en -beheer?
- Hoe kunnen we gebieden en corridors integraal, samenhangend inrichten voor logistieke activiteiten (samenspel wegcapaciteit, verkeersmanagement, energie, data)?

Doelen en activiteiten

Het wordt steeds duidelijker dat goederenmobiliteit een onderdeel vormt van de grootschalige verstedelijkings- en verduurzamingsopgave waar onze samenleving en economie nu voor staan. De omgang met goederen komt steeds meer, maar nog niet voldoende, op het netvlies van ruimtelijke professionals zoals verkeerskundigen en beheerders van openbare ruimte.

Vanuit CROW-KpVV willen we een bijdrage leveren aan:

- Op eenvoudige manier scherp krijgen van de rol van logistiek in het regionale en het lokale beleid voor alle betrokken partijen.
- Op orde krijgen van de basiskennis. Dat doen we onder andere door het verzamelen, bewerken en verspreiden van door koplopers opgedane kennis en informatie.

Doel voor CROW-KpVV voor dit thema is dan ook:

Het geven van concrete handvatten voor logistiek beleid met verkeerskundige en ruimtelijke dimensie aan een breed spectrum van partijen; overheden, projectontwikkelaars en logistieke dienstverleners.

Vanuit CROW werken we aan afspraken met diverse andere partijen om de wisselwerking tussen de kennisontwikkeling door de voorhoede (DMI, TSL, UAZES) en de middengroep van decentrale overheden op gang te brengen.

Activiteiten

Handreiking Logistiek gebiedsprogramma van eisen

De provincies Noord-Holland, Flevoland en de Metropoolregio Amsterdam (MRA) hebben een Regionale Uitvoeringsagenda Stadslogistiek opgesteld. Eén van de onderdelen hiervan vormt een Logistiek gebiedsprogramma van eisen voor bedrijventerreinen. Dit document biedt een interessant aanknopingspunt voor opwerking tot een generiek kennisproduct. Kennisvragen die daarbij spelen zijn onder andere de afwegingen en overwegingen rondom de omgang met logistieke stromen die samenhangen met de levensloop van een plot of object (bijvoorbeeld afval, facilitair, renovatie), het formuleren van toepasbare normen/eisen in de omgevingsvergunning over de omgang met logistieke stromen bij commerciële plinten en het maken van beheer-afspraken.

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 is in die periode besloten om de handreiking niet te publiceren. In 2026 gaan we met een vernieuwde aanpak voor een passend product zorgen waar partijen zich wel in kunnen vinden. Het product biedt in ieder geval basiskennis over stadslogistiek, gaat naar verwachting in op het verkrijgen van grip op stadslogistiek en kan toepasbaar zijn bij het opstellen van een SUMP/SULP.

We zijn voornemens om in 2026 te werken aan de volgende twee projecten:

- Handreiking Logistiek gebiedsprogramma van eisen
- Handreiking Stadslogistiek

3.8 Voetganger

Beleidsopgaven

Het investeren in lopen draagt bij aan beleids- en maatschappelijke opgaven op meerdere terreinen, die tezamen leiden tot een meer duurzame leefomgeving en een breder verdeelde welvaart. Investeren in de voetganger leidt tot:

- Het tegengaan van bereikbaarheidsarmoede en nabijheid van belangrijke bestemmingen en voorzieningen (inclusief ov-haltes).
- Efficiënt en aantrekkelijk ruimtegebruik: een inrichting die minder gericht is op de auto en meer op de mens te voet levert een aangenaam verblijfsklimaat op en neemt weinig ruimte in beslag.
- Milieudoelen: meer lopen draagt bij aan lokale en mondiale milieudoelen.
- Betere gezondheid: meer lopen betekent een betere fysieke en geestelijke gezondheid.
- Zelfredzaamheid van ouderen: ouderen moeten langer zelfstandig thuis wonen. Dat vergt voorzieningen en ov-haltes die voor iedereen te voet bereikbaar zijn.
- Sociale cohesie: een omgeving die zorgt voor meer ontmoetingen draagt bij aan een betere leefbaarheid en grotere mentale gezondheid.
- Economisch vitale binnensteden: een aangenaam verblijfsklimaat en goede bereikbaarheid te voet draagt bij aan meer bezoekers en daarmee aan hogere omzetten en vastgoedwaarden.

- Hoger gebruik collectief vervoer: goede looproutes naar ov-haltes zijn van grote invloed op het ov-gebruik en op de tevredenheid van reizigers.
- Minder (val)ongevallen.

Dat steeds meer overheden en andere partijen serieus werk maken van integraal loopbeleid en investeren in een loopvriendelijke omgeving uit zich ook in de groei van het aantal partners van het Platform Ruimte voor Lopen, inmiddels meer dan 70. In feite is iedereen voetganger, of je nou naar je auto loopt voor de deur, of naar het station 20 minuten verderop. Lopen is altijd een schakel van de reis. In het kader van de thema's Voetganger en het daar aan gelieerde thema Toegankelijkheid zijn er twee basisprincipes die CROW als uitgangspunt hanteert:

- Het design4all-principe, waarbij de meest kwetsbare persoon het uitgangspunt is, in plaats van een 'gemiddeld' persoon.
- Het STOMP-principe, waarbij duurzamere manieren van vervoer prioriteit krijgen.



(Beleids)nota's

Het belang van meer lopen en een loopvriendelijke omgeving is terug te vinden in nota's en beleid vanuit de verschillende opgaves die er zijn.

Als het gaat om bereikbaarheidsarmoede en nabijheid is de nota Naar een integraal bereikbaarheidsbeleid relevant. Om te zorgen dat iedereen kan deelnemen aan de maatschappij is een goede bereikbaarheid van maatschappelijk belangrijke bestemmingen voor iedereen essentieel. Voor een flink deel van de mensen zijn bestemmingen alleen te voet bereikbaar, al dan niet in combinatie met collectief vervoer. Een concept als de 15-minutenstad geeft daar invulling aan.

In de Nota Ruimte is het uitgangspunt dat een kwalitatief hoogwaardige leefomgeving primair gericht is op aange-naam wonen en verblijven en minder op een zo snel mogelijke auto-ontsluiting.

Ook het programma Woningbouw en Mobiliteit en de adviezen van het college van Rijksadviseurs Ruimte maken voor ontmoeting en Naar een gezonde stad te voet haken aan op een loopvriendelijke omgeving.

De bijdrage aan de klimaatdoelen zijn te vinden in het Klimaatakkoord.

Vanuit gezondheid zijn het Sportakkoord en het Advies van de Nederlandse Sportraad 'Nederland, sta op!' belangrijk.

Het doel van vitale binnensteden is te vinden in de retail-agenda Duurzame en leefbare kernen richting 2025.

Over een vitaal landelijk gebied gaat het in het Programma Groene Metropool van Staatsbosbeheer.

Goede looproutes naar ov-haltes zijn van grote invloed op het ov-gebruik en op de tevredenheid van reizigers. Hierbij is ook speciale aandacht nodig voor knooppunten en hubs (zie hiervoor ook thema's Publieke mobiliteit en Toegankelijkheid).

Het langer zelfstandig thuis wonen van ouderen heeft als randvoorwaarde dat voorzieningen goed bereikbaar zijn en mensen elkaar kunnen ontmoeten. Input hiervoor zijn het Nationaal Preventieakkoord, het Programma Wonen en zorg voor ouderen (met een actielijn rond beweegvriendelijke openbare ruimte) en het advies van de Raad van Ouderen over leefomgeving en mobiliteit.

In het kader van Platform Ruimte voor Lopen en de daaraan gekoppelde City Deal is een Nationaal Masterplan Lopen gepresenteerd tijdens het Nationaal Voetgangerscongres op 10 oktober 2024. Doel van het masterplan is het thema steviger te verankeren bij de verschillende (overheids) organisaties en te werken aan een gezamenlijk uitvoerings-programma.

Kennisvragen

Met de toenemende belangstelling voor lopen neemt ook de vraag naar kennis toe. Het gaat daarbij om kennis over de voetganger zelf (intensiteit, veiligheid, gedrag, gebruik, et cetera), over wat het principe van 'design for all' in de praktijk betekent, over hoe integraal loopbeleid het beste kan worden vormgegeven, en over hoe je de openbare ruimte loopvriendelijk kunt inrichten. Dit thema heeft een nauwe relatie met het thema Toegankelijkheid, een aantal vragen is daarom ook onder dat thema terug te vinden.

De behoefte aan kennis, tools en ondersteuning op het gebied van voetgangers is in 2024 uitgebreid geïnventariseerd in het kader van het opstellen van het Nationaal Masterplan Lopen. Op basis daarvan zijn een dertigtal acties opgestart. CROW is partij bij negen daarvan. Die acties zijn een belangrijke basis voor de inspanningen van CROW op dit thema in 2026 (zie de activiteiten).

Toepassingsbevordering

- Hoe zorgen we ervoor dat de beschikbare kennis over voetgangers doorwerkt naar de verschillende vakdisciplines en dat die kennis wordt gebruikt om bij te dragen aan de eerder genoemde opgaven? Niet alleen bij ontwerp en inrichting maar ook bij realisatie, onderhoud en beheer, in samenspraak met ervaringsdeskundigen en experts.
- In hoeverre is het thema Voetgangers goed opgenomen in het curriculum van relevante opleidingen in het hoger onderwijs en van bijscholingstrajecten voor professionals die al actief zijn in het werkveld?

Kennis over integraal voetgangersbeleid

- Hoe maak je een goede afweging van belangen in de strijd om de ruimte (STOMP)?
- Wat zijn voor mensen acceptabele looptijden naar diverse bestemmingen?
- Welke voetgangersdata en onderzoeksmethodieken zijn beschikbaar en hoe kunnen gemeenten en andere partijen hier zelf mee aan de slag gaan om in kaart te brengen waar, wanneer en waarom mensen lopen?
- Hoe maak je een goed voetgangersnetwerk, hoe toets je dit aan de huidige situatie en hoe prioriteer je de geconstateerde knelpunten?
- Hoe kun je het STOMP-principe toepassen bij de ontwikkeling van nieuwe gebieden, de herontwikkeling van bestaande gebieden en de herinrichting van verschillende type straten?
- Aan welke inrichtingseisen moeten looproutes voldoen zodat mensen vaker het ov, hubs of (op enige afstand gelegen) centrale parkeervoorzieningen gebruiken?
- Hoe zorg je er voor dat voetgangers veilig en snel kunnen oversteken?

Kennis over loopvriendelijk en toegankelijk beheer van de openbare ruimte

- Hoe zorg je voor instandhouding van veilige en toegankelijke looproutes tijdens wegwerkzaamheden/bouwwerkzaamheden en winterse omstandigheden?
- Is er nog iets extra's nodig vanuit beheer/assetmanagement om aan de doelen van een loopvriendelijke en beweegvriendelijke omgeving te voldoen?
- Hoe zorg je dat er beter wordt gehandhaafd op voor voetgangers hinderlijke obstakels op voetpaden?

Kennis over loopvriendelijk verkeersmanagement

- Hoe kun je bij keuzeprocessen rond het (multimodaal) prioriteren van verkeersstromen (op gebieds-, streng- of kruispuntniveau) de looptijden voor voetgangers gelijkwaardig meenemen?
- Hoe zorg je voor een veilige en loopvriendelijke afwikkeling van voetgangers bij met verkeerslichten geregelde kruispunten?

Doelen en activiteiten

CROW-KpVV stimuleert en inspireert rond het thema Voetgangers en speelt daarmee een belangrijke rol in de kennisontwikkeling, kennisbundeling en kennisverspreiding binnen het veld van mobiliteit en inrichting van de openbare ruimte. Dit doen we ook door actief te participeren in het landelijke netwerk rond dit thema.

CROW reikt vanuit het thema Voetgangers de kennis aan waarmee de doelgroep zich bewust raakt van de baten van investeren in een loopvriendelijke omgeving zodat zij daarmee goede afwegingen kunnen maken in de beleids-, ontwerp- en beheerprocessen en komen tot een effectief loopbeleid en een openbare ruimte die loopvriendelijk is ingericht en beheerd wordt.

Het gaat hierbij om het ontwerpen en beheren van de openbare ruimte in lijn met het STOMP-principe. Bij de te maken keuzes in de inrichting van de openbare ruimte moeten de ruimtelijke eisen die voetgangers stellen goed worden meegenomen in het afwegingsproces tussen de diverse ruimteclaims.

Activiteiten

We zetten in 2026 in op de volgende activiteiten, waarbij we onderscheid maken tussen:

- Actief deelnemen aan het netwerk
- Ontwikkelen van in het werkveld benodigde kennis en tools
- Daarnaast zetten we in op het bevorderen van de bekendheid met de beschikbare kennis en ondersteuning bij de toepassing van die kennis.

Actief deelnemen aan het netwerk

- Kennisvergroting en ondersteuning Ruimte voor Lopen
De inspanningen van CROW zijn in het bijzonder gericht op kennismanagement (kennis ontwikkelen, kennis verspreiden, toepassingsbevordering en elkaar ontmoeten). Belangrijk element daarin is dat CROW actief

bijdraagt aan het Platform Ruimte voor Lopen. Het gaat om de volgende activiteiten:

- Bemensen ondersteunend bureau van het platform (samen met ministerie van IenW en Wandelnet) waarbij gewerkt wordt aan strategie, website, activiteitenprogramma en partnerbeheer.
- Als partner deelname aan de genoemde bijeenkomsten en NML- werkgroepen.
- Deelname aan congressen en dergelijke.

Ontwikkelen van in het werkveld benodigde kennis en tools

- Kennisprogramma voetgangers

Dit doorlopende KpVV-project bestaat elk jaar uit een aantal deelprojecten gericht op het vergroten van kennis en het samenbrengen van partijen. Binnen de beschikbare capaciteit en het budget geven we zoveel mogelijk invulling aan de door het veld aangegeven meest prioritaire kennisleemtes. Daarbij sluiten we zoveel mogelijk aan bij de voor CROW relevante acties uit het Nationaal Masterplan Lopen.

De voorziene deelprojecten:

- Mengen fietsers en voetgangers
- Update Handreiking Voetgangersnetwerken
- Veilig en snel oversteken (met name van fietspaden en met VRI's geregelde kruispunten)
- Instandhouding obstakelvrije loopruimte door effectief beheer en handhaving

Een gedeelte van het budget willen we beschikbaar houden voor tussentijdse kennisvragen die met een beperkte inspanning kunnen leiden tot bijvoorbeeld een factsheet.

We zijn voornemens om in 2026 te werken aan de volgende twee projecten:

- Kennisprogramma voetgangers
- Kennis vergroten en ondersteunen ruimte voor lopen

3.9 Fiets

Beleidsopgaven

Nu steeds meer mensen kiezen voor de fiets, mede dankzij de opkomst van de e-bike, groeit de noodzaak om het fietssysteem uit te breiden en te verbeteren. Dit is nodig om de bereikbaarheid en toegankelijkheid van voorzieningen via de fiets te waarborgen. Een uitdaging, gezien de toenemende druk op de ruimte in de stad en de woningbouwopgave. Ook de koppeling met openbaar vervoer, zoals goede fietsparkeerplaatsen bij stations, en integratie met deelmobiliteit speelt hierin een centrale rol. Tegelijkertijd vraagt de toenemende drukte op het fietspad om maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid.

In 2024 kwamen 675 mensen om het leven in het verkeer, negen minder dan in 2023. Van hen waren 246 slachtoffers fietser, 24 minder dan het jaar ervoor. 60% van de fietsdoden overleed als gevolg van hoofdletsel, waarvan minimaal 44 % op een elektrische fiets reed. Meer dan de helft van de verkeersslachtoffers was 60 jaar of ouder, een groep die relatief vaak overlijdt na een fietsongeval. Bijna een kwart was zelfs 80 jaar of ouder. Ter vergelijking: in het jaar 2000 waren de meeste verkeersslachtoffers nog jonger dan 30 jaar. In de afgelopen 25 jaar is het aantal verkeersdoden in deze jongere groep afgenomen van 453 naar 152.

Sinds 2022 vormen fietsers de grootste groep verkeersdoden. Van de fietsers die tussen 2020 en 2024 omkwamen, stierf gemiddeld 42 procent na een aanrijding met een personen- of bestelauto. Daarnaast kwam 31 procent om het leven zonder botsing met een ander voertuig of object, vaak door een valpartij. Van de overleden fietsers ouder dan 70 had 36 procent geen botsing gehad voorafgaand aan het fatale ongeval.

Bij fietsveiligheid gaat het om het creëren van veilige fietsroutes, het voorkomen van conflicten tussen verschillende weggebruikers en het terugdringen van het aantal fietsongevallen. Hierbij is bijzondere aandacht nodig voor kwetsbare groepen, zoals ouderen, kinderen en mensen met een toegankelijkheidsvraag. Door educatie, handhaving en infrastructuraanpassingen moet het fietsen voor iedereen veilig en aantrekkelijk blijven.

Tot slot zijn er opgaven die raken aan duurzaamheid, leefbaarheid, gezondheid en inclusiviteit. Fietsbeleid is een belangrijk instrument om bredere maatschappelijke doelen te bereiken, zoals het terugdringen van CO₂-uitstoot, het verbeteren van de luchtkwaliteit, het bevorderen van sociale gelijkheid en het verbeteren van de volksgezondheid. Dit vraagt om een integrale beleidsaanpak waarbij de fiets niet alleen wordt gezien als vervoermiddel, maar ook als middel om steden en dorpen groener, gezonder en socialer te maken.



(Beleids)nota's

Het thema Fiets speelt in tal van beleidsnota's en programma's een belangrijke rol. De belangrijkste zijn:

Nationaal beleid

Rijk

- Meerjarenplan Fietsveiligheid 2025-2029, Ministerie van IenW
- Uitvoeringsagenda Fiets, Ministerie van IenW
- Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) en het bijbehorend Landelijk Actieplan.
- Naar een integraal bereikbaarheidsbeleid (Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur). Hierin is spreiding van fietsstromen in tijd en route een genoemd aandachtspunt.
- City Deal Fietsen voor Iedereen 2023-2027 (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.
- Kennisagenda fietsveiligheid, SWOV

Tour de Force

- Nationaal Toekomstbeeld Fiets

Overig

- Actieagenda Toekomstperspectief recreatief fietsen 2023-2027, Fietsplatform

Europees beleid

- VN-verdrag Handicap

Kennisvragen

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

De kennisvragen die we oppakken vanuit het KpVV-programma richten zich met name op de beleidskant van het fietsen en verkennende notities die input vormen voor de wat 'hardere' richtlijnen vanuit CROW. Denk daarbij aan de Ontwerpwijzer fietsverkeer die CROW actualiseert in 2025. De kennisvragen zijn onderverdeeld in onderstaande subthema's:

Basisactiviteiten

Veel verschillende partijen en kennisinstellingen zijn actief binnen het domein fiets. Er is behoefte aan een plek waar alle fietskennis is te vinden. CROW-Fietsberaad is voor de fietsprofessional hét kenniscentrum op het gebied van kennisontwikkeling, -verspreiding en -borging van fietskennis. De webinfrastructuur (www.fietsberaad.nl) is het kloppend hart voor de verspreiding en borging van (alle) fietskennis. Ondersteund met bijeenkomsten/webinars, nieuwsbrief (3.800 abonnees) en social media bereikt

CROW-Fietsberaad elke maand een brede groep professionals met een breed scala aan onderwerpen.

Fietsveiligheid

Verkeersveiligheid blijft een belangrijke opgave en is daarom een speerpunt voor CROW-Fietsberaad. Hierbij staat het ontwikkelen en verspreiden van kennis die bijdraagt aan het terugdringen van zowel enkelvoudige als meervoudige fietsongevallen. Daarbij pakken we actief kennisvragen op uit de Kennisagenda Fietsveiligheid om gerichte en onderbouwde stappen te zetten richting een veiliger fietsklimaat. Ook is er een duidelijke link met de Toolkit Verkeerseducatie waar een duidelijke fietscomponent in zit. Zie hiervoor het thema Verkeersveiligheid.

Fietsinfrastructuur en -netwerk

Steden zoeken naar manieren om alle soorten fietsers veilig ruimte te bieden. Dit vraagt om veilige, herkenbare en goed verbonden fietsroutes naar belangrijke bestemmingen. Ook in het landelijk gebied is ruimte voor recreatief en sportief fietsen. De infrastructuur sluit vaak niet meer aan op het gebruik (drukte en verschillende snelheden) en kan ten koste gaan van de veiligheid. Het thema 'Fietsinfrastructuur en -netwerk' richt zich op kennisvragen die te maken hebben met toekomstbestendige netwerken met heldere kwaliteitseisen, het monitoren en doorontwikkelen van doorfietsroutes en de inpassing in Natura 2000-gebieden.

Fietsparkeren

Een fietsrit begint en eindigt altijd met een geparkeerde fiets. Alleen als dit goed, veilig en aantrekkelijk kan, is de kans groot dat er meer wordt gefietst. Door het verdichten van de steden en dorpen is fietsparkeren een steeds belangrijker thema.

Het thema fietsparkeren besteedt aandacht aan de waarde, waardering, ontwerpogave en bekostiging van voldoende, passende en kwalitatieve fietsparkeervoorzieningen (waaronder voorzieningen voor buitenmodelfietsen, snor- en bromfietsen).

Fiets(stimulering) en gedrag

Fietsen is een goede gewoonte. We willen graag dat meer mensen (veilig) op de fiets stappen, naar bijvoorbeeld school en werk. Ook voor de gezondheid is het goed als mensen langer blijven fietsen. Goede gewoontes aanleren om meer de fiets te pakken gaat niet vanzelf, een stimulans helpt daarbij. Door fietsstimulering wordt de grote potentie van de fiets beter benut, waardoor fysieke investeringen in de fiets (nog) meer effect hebben. De kennisbehoefte ligt bij de effectiviteit van diverse maatregelen, bijvoorbeeld van verkeerseducatieve producten (zie daarvoor het thema Verkeersveiligheid). We richten ons enerzijds als CROW op het bieden van een goede landingsplek voor kennis en anderzijds op het voeren van het gesprek over het borgen van kennisontwikkeling op dit thema bij de juiste partij.

Fiets en toegankelijkheid

Dit thema wordt met name geborgd door de CROW-richtlijnen op het gebied van fietsinfrastructuur en handreikingen voor fietsparkeren (Leidraad Fietsparkeren bijvoorbeeld). Voor overige activiteiten zie ook het thema Toegankelijkheid.

Fietsdata

Er is een toenemende vraag naar en beschikbaarheid van data. Dit geldt zowel voor het inwinnen van (realtime) data, gebruik van data voor slimme apps (zoals een landelijke fietsapp die in ontwikkeling is) als voor innovaties op het gebied van data, zoals digital twin/ontwerptools, slimme verlichting, bewegwijzering, snuffelfietsen (luchtkwaliteit) en inzet deelfietsen. We hebben een aantal tools en data-standaarden ontwikkeld die we in 2026 blijven beheren, blijven ontwikkelingen volgen en voeren het gesprek over de rol van CROW bij de toepassing, verzameling of gebruik van data.

Doelen en activiteiten

De doelstelling van CROW-Fietsberaad is de ontwikkeling, verspreiding en uitwisseling van praktijkgerichte kennis voor fietsbeleid. CROW-Fietsberaad reikt de kennis aan waarmee de doelgroep zich bewust raakt van de baten en kosten van investeren in een fietsvriendelijke omgeving om daarmee goede afwegingen te kunnen maken in de beleids-, ontwerp- en beheerprocessen.

Daarnaast dragen de activiteiten van CROW-Fietsberaad bij aan de doelstellingen uit het mobiliteitsbeleid van veel overheden, zoals:

- De stimulering van het gebruik van de fiets als vervoermiddel en als schakel in de keten (zoals deelfiets of OV-fiets)
- Inzetten op verkeersveilige fietsinfrastructuur en de reductie van het aantal verkeersslachtoffers
- Het terugdringen van fietsendiefstal.

Activiteiten

De activiteiten vanuit het thema Fiets worden zo goed mogelijk afgestemd met Tour de Force, met name bij onderwerpen als fietsstimulering en fietsparkeren. In grote lijnen willen we vanuit CROW-KpVV in 2026 voortbouwen op de thema's en type activiteiten van de afgelopen jaren:

- 1 Deelnemen aan het actieve netwerk met betrekking tot het thema Fiets
- 2 Ontwikkelen van de in het werkveld benodigde kennis en tools
- 3 Bevorderen van bekendheid met de beschikbare kennis en ondersteuning bij de toepassing van die kennis.

Vanuit het KpVV-programma zetten we breed in op het netwerk, communicatie en concrete handreikingen en tools. In 2026 is er extra aandacht voor toepassingsbevordering (Fietsberaad on tour) en het actualiseren van bestaande publicaties. Ook besteden we veel aandacht aan allerlei aspecten van fietsparkeren.

Deelnemen aan het actieve netwerk

■ Basisactiviteiten CROW-Fietsberaad

Dit structurele project behelst het in stand houden van de (web)infrastructuur (onderhoud en beheer), verbetering op kleine punten (doorontwikkeling) en optimale inzet voor zoveel mogelijk (KpVV-)thema's en Tour de Force-partners. Het betreft onder meer: kennismanagement, Programmaraad Fiets, kennisbibliotheek op www.fietsberaad.nl, nieuwsbrief Fietsberaad, relatiebestand en het organiseren van bijeenkomsten.

■ Invulling geven aan kennisinfrastructuur Fiets

Met dit project geven we uitvoering aan het projectplan voor de verbeteringen en versterking van de kennisinfrastructuur fiets voorkomend uit het lopende proces en voorgesteld tijdens de Ambtelijke Advies Commissie (AAC) Bereikbaarheid en Infrastructuur van 29 mei 2024.



Ontwikkelen kennis en tools

■ Snelheidsverschillen op het fietspad

We werken aan kennisvergaring vanuit de vraag hoe om te gaan met de verschillende snelheidsverschillen op het fietspad in de toekomst. Heeft dit consequenties voor de plek op de weg van verschillende soorten fietsen en behoeft dit een aanpassing in regelgeving voor bijvoorbeeld de maximumsnelheid op het fietspad?

■ Fietspaden in natuurgebieden

Er is behoefte aan een handreiking voor het aanleggen of verbreden van fietspaden in NNN/Natura2000-gebieden.

■ Fietsdiefstal en fietsparkeervoorzieningen

Hoe zorg je voor goede veilige fietsparkeervoorzieningen voor alle typen fietsen in verschillende fietsparkeervoorzieningen?

■ Stappenplan fietsparkeren - van beleid tot uitvoering en beheer en onderhoud

Hoe kan een gemeentelijke organisatie een gestructureerd en uitvoerbaar stappenplan opstellen om fietsparkeerbeleid te vertalen naar concrete acties en implementatie? Het blijft namelijk voor gemeenten een zoektocht hoe om te gaan met de exploitatie en het onderhoud van fietsparkeerstallingen. We bieden handvatten die het proces ondersteunen, met aandacht voor behoeften, stakeholders, regelgeving en beschikbare middelen.

■ Fietsparkeerverrommeling

Op welke wijze zorgen we ervoor dat fietsen overzichtelijk worden geparkeerd? De wens is om wildparkeren van fietsen in stedelijk/druk gebied tegen te gaan. We denken aan een inspiratieboek en een handreiking.

■ Veiliger gedrag fietsers

Gedrag is een belangrijk onderwerp. We vergaren en bundelen kennis hierop en maken deze beschikbaar. Een van de onderwerpen is de effectiviteit van interventies voor fietsers als het gaat om het beïnvloeden van het gedrag.

■ Actualiseren Fietsberaadpublicatie 19: Samen werken aan een veilige fietsomgeving

Het aantal fietsongevallen neemt nog steeds toe. Fietsberaadpublicatie 19 dateert alweer uit 2011. Deze publicatie beschrijft de bijdrage die de vormgeving van wegen, fietspaden en andere infrastructuur kan leveren aan het voorkomen van fietsongevallen. Ze biedt wegbeheerders inzicht in de omvang van het probleem van de fietsongevallen en geeft een aantal oplossingsrichtingen. We checken of de aanbevelingen in deze publicatie aan herziening toe zijn.

Bevorderen van bekendheid met de beschikbare kennis en ondersteuning bij de toepassing van die kennis.

■ Fietsberaad on Tour/Toepassingsbevordering kennis
Speerpunt in 2026 is net als in 2025 de toepassingsbevordering van het huidige kennisaanbod. We gaan hiervoor komend jaar bij overheden op bezoek om de ontwikkelde kennis van CROW en CROW-Fietsberaad onder de aandacht te brengen. We halen hierbij ook de kennisbehoefte op bij klanten.

Daarnaast blijven we publiceren in de nieuwsbrief van het Fietsberaad en andere nieuwsbrieven van CROW en publicaties en websites van anderen.

■ Fietsparkeercongres

Het Fietsparkeercongres gaat in op de brede mobiliteitsvraagstukken waarbinnen fietsparkeren een plek heeft. Wij presenteren hier eigen kennis en die van anderen. CROW is de organisator van dit congres in het najaar van 2026. De voorbereidingen starten al in 2025.

We zijn voornemens om in 2026 aan de volgende projecten te werken:

- Basisactiviteiten CROW-Fietsberaad
- Doorontwikkeling kennisinfrastructuur fiets
- Snelheidsverschillen op het fietspad
- Fietspaden in natuurgebieden
- Fietsdiefstal en fietsparkeervoorzieningen
- Stappenplan fietsparkeren
- Parkeerverrommeling
- Veiliger gedrag fietsers
- Actualiseren Fietsberaadpublicatie 19: Samen werken aan een veilige fietsomgeving
- Fietsberaad on Tour/Toepassingsbevordering kennis
- Fietsparkeercongres



3.10 Publieke mobiliteit

Beleidsopgaven

De beleidsopgaven gezien vanuit collectief vervoer zijn groot. Het Toekomstbeeld OV 2040 is ingehaald door een aantal ontwikkelingen waardoor er een nieuwe situatie is ontstaan. Dit werd benadrukt in een opgestelde situatieschets van het Toekomstbeeld OV 2024:

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

Overheden staan voor de uitdaging om een betaalbaar en toegankelijk systeem te blijven ontwikkelen. Ons openbaarvervoersysteem is op zichzelf wel krachtig, maar faciliteert niet in alle gevallen de gewenste ketenreis. Het verdient dus aanbeveling om samenwerking te zoeken met doelgroepenvervoer, flexvervoer en deelmobiliteit. Een extra uitdaging is dat het niet alleen gaat om verschillende vormen van op elkaar aansluitende modaliteiten, maar ook om verschillende soorten financieringsbronnen waartussen schotten zitten. Daardoor kan het budget vanuit de ene financieringsbron niet zomaar voor iets anders worden

ingezet. Dit vereist niet alleen kennis hoe daar flexibel mee om te gaan maar tegelijkertijd ook de politieke wil om die flexibiliteit toe te staan.

Het geïntegreerde systeem van openbaar vervoer, doelgroepenvervoer flexvervoer en deelmobiliteit noemen we ‘publieke mobiliteit’. In dat systeem zijn vervoer en mobiliteit geen doel, maar een middel om de samenhang tussen collectief vervoer en maatschappelijke ontwikkelingen te benadrukken. Het draait niet meer alleen om bereikbaarheidsfactoren. Het gaat ook om sociale en maatschappelijke factoren, zoals veiligheid, welzijn, gezondheid, wonen, toegankelijkheid, duurzaamheid en circulariteit. Kortom: het gaat om brede welvaart.

(Beleids)nota's

Het algemene beleidskader voor de toekomst van het openbaar vervoer is vastgelegd in het 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.

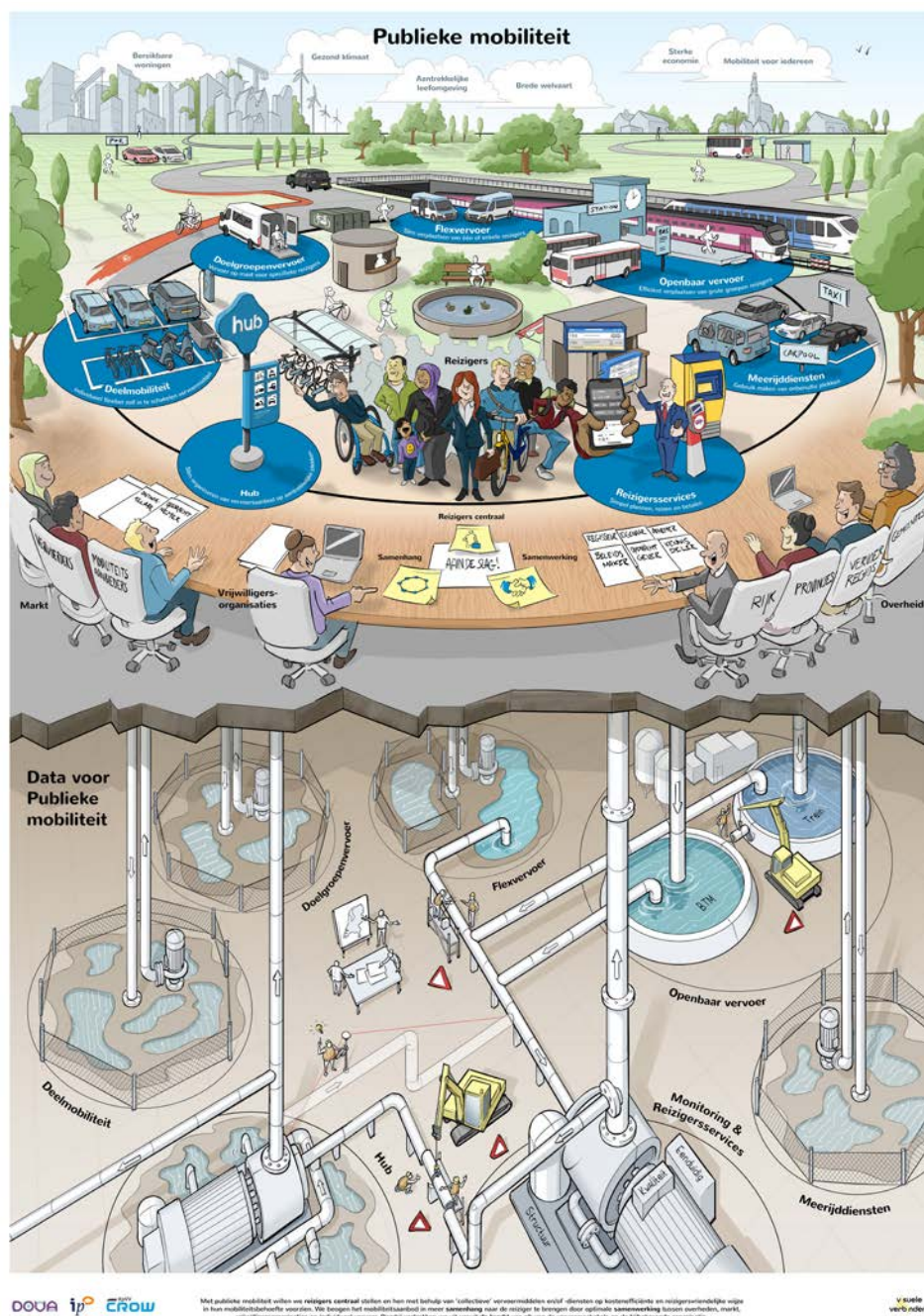
Kaders voor toegankelijkheid in relatie tot ov zijn het VN-verdrag Handicap en het daaruit voortvloeiende Programma VN-verdrag Onbeperkt meedoen. Verder is het Bestuursakkoord Toegankelijkheid Openbaar Vervoer afgesloten. Zie ook het thema Toegankelijkheid.

Kennisvragen

De transitie naar publieke mobiliteit brengt veel interessante kennisvragen mee die beleidsmakers, onderzoekers en ontwerpers bezighouden. In 2025 heeft CROW in afstemming met alle stakeholders een dynamische kennisagenda Publieke mobiliteit opgesteld.

Vanuit die kennisagenda gaat CROW-KpVV zich de komende jaren bezighouden met:

- Gedragsvragen over wat nodig is om te zorgen dat reizigers publieke mobiliteit als één geheel ervaren. In de kennisvragen komen verschillende (veronderstelde) elementen aan de orde, maar we missen een totaalbeeld van wat voor reizigers van belang is.
- Kennisvragen rond de aansturing van publieke mobiliteit. Zowel publiek-publiek als publiek-privaat.
- Het in kaart brengen en ontsluiten van goede voorbeelden.
- Onderzoeken hoe we tot een praktische monitor Publieke mobiliteit kunnen komen; een monitor waarvoor we al veel onderdelen en kennis in eigen huis hebben.



Figuur 8. Praatplaat publieke mobiliteit

Voor de 7 pijlers van publieke mobiliteit (openbaar vervoer, doelgroepenvervoer, flexvervoer, deelmobiliteit, hubs, reizigersservices en meerijddiensten) maken we een start met het samenvoegen van kennisvragen die bij CROW binnenkomen als het gaat om verbreding van de context van de betreffende pijler. Onze rol is partijen met hun kennis met elkaar te verbinden en vooral ook een stevig fundament met basis- en monitoringskennis te leveren. Waar mogelijk zullen we data uit verschillende dashboards samenvoegen om tot meer inzichten en duiding te komen.

Pijler 1: Openbaar vervoer

Efficiënt verplaatsen van grote groepen reizigers

De kennisvragen vanuit de ov-sector zijn divers en komen vanuit diverse instanties. De vragen zijn onder te verdelen in basiskennis, de jaarlijks terugkerende projecten en nieuw te ontwikkelen themakennis. We leggen ook veel nadruk op de bevordering van het gebruik van de ontwikkelde kennis.

Vanuit de nog definitief vast te stellen 'vervolgopdracht' Toekomstbeeld OV komen nieuwe vragen op ons af (Bereikbaarheid op peil; opgave voor het ov richting 2050; in beeld brengen van innovaties en vernieuwingen). Nieuwe vormen van openbaar vervoer zoals Bus Rapid Transit (BRT) en innovaties zoals automatisch ov, circulair ov en de toepassing van AI leveren veel kennisvragen op.

Pijler 2: Doelgroepenvervoer

Vervoer op maat voor specifieke reizigers

Vanuit het doelgroepenvervoer bestaat een grote behoefte om data te verzamelen en zo in de toekomst een Staat van het doelgroepenvervoer te ontwikkelen. Een belangrijke kennisvraag daarbij is: welke indicatoren gaan we monitoren, welke data is daarvoor noodzakelijk en welke definities spreken we af?

Pijler 3: Flexvervoer

Slim verplaatsen van een of enkele reizigers

Flexvervoer is een vorm van vraagafhankelijk vervoer zonder of met een fictieve dienstregeling. Vaak staan de voertuigen een (groot) gedeelte van de dag stil net als voertuigen in het doelgroepenvervoer. De gedachte is dat het combineren van flexibel ov-aanbod met doelgroepenvervoer, zoals Wmo-vervoer en scholierenvervoer, het aanbod voor potentiële gebruikers zou kunnen verbeteren. Een dergelijke combinatie zou ertoe kunnen leiden dat vervoerders hun voertuigen en personeel efficiënter kunnen inzetten. Dit zijn aannames die we moeten onderzoeken. Als uitgangspunt nemen we internationale succesvolle voorbeelden die we met de stakeholders gaan vertalen in kennisvragen. Kennisvragen die een antwoord moeten geven op de toepasbaarheid in de Nederlandse situatie. Denemarken is daarbij een lichtend voorbeeld.

Pijler 4: Deelmobiliteit (inclusief voor- en natransport)

Individueel flexibel zelf in te schakelen vervoermiddel

De huidige kennisvragen voor deelmobiliteit gaan vooral over governance, het CROW-dashboard deelmobiliteit met hubzonering, marktordening bij stimulering, potentiescans voor deelmobiliteit (zakelijk en buurt), bebording en hub-identiteit, evaluatie en monitoring (waaronder Staat van de deelmobiliteit), en ten slotte duurzame gebiedsontwikkeling. Het betreft kennisvragen op alle niveaus.

Pijler 5: Hubs

Slim organiseren van vervoeraanbod op aantrekkelijke plekken

Mobiliteitshubs vormen de fysieke schakel tussen verschillende modaliteiten en ook tussen eigen vervoer en publieke mobiliteit. Naast de mobiliteitsfunctie kunnen ze ook dienen als concentratiepunt voor ruimtelijke ontwikkeling en ondersteunen ze daarmee de woningbouwopgave. Mobiliteitshubs kunnen bij uitstek dienen als beleidsinstrument voor overheden om bijvoorbeeld de bereikbaarheid van landelijk gebied te verbeteren. Het delen van kennis met alle relevante partijen is hierbij essentieel om tot een coherent en dekkend netwerk van mobiliteitshubs te komen ter ondersteuning van publieke mobiliteit. De vraag naar kennis en data neemt toe, en hoe we vervolgens de implementatie van een mobiliteitshub kunnen monitoren en evalueren.

Pijler 6: Reizigersservices

Simpel plannen, reizen en betalen

De reiziger dient centraal te staan en wil zo simpel mogelijk de reis plannen, reizen en betalen. De vraag is hoe dit valt vorm te geven als er zoveel verschillende pijlers bij elkaar komen in publieke mobiliteit. Een reiziger wil al in de bus of trein kunnen zien of er op de mobiliteitshub deelmobiliteit of flexvervoer beschikbaar is en of er bepaalde beperkingen zijn. Het blijft lastig om met zoveel verschillende aanbieders alle reizigersservices integraal aan te bieden, maar het is wel van belang om de reiziger zo goed mogelijk te bedienen in de ketenreis.

Pijler 7: Meerijddiensten

Gebruikmaken van onbenutte plekken

Meerijddiensten zijn particuliere of georganiseerde initiatieven die in een deel van de mobiliteitsbehoefte voorzien. In veel gevallen is bij de gemeente informatie te vinden over welke meerijddiensten beschikbaar zijn. De kracht van meerijddiensten is het vrijwillige karakter en de laagdrempeligheid. In 2026 zal de focus niet op deze pijler liggen. In een meerjarenplan zal de synergie tussen meerijddiensten en andere vormen van vervoer worden uitgelicht.

Doelen en activiteiten

CROW-KpVV wil partijen met hun kennis met elkaar verbinden en vooral zelf ook een stevig fundament met basis- en monitoringskennis leveren. Het werkveld vraagt om jaarlijks actuele basisproducten. Bovendien bieden deze basisproducten een fundament voor de kennisontwikkeling en uitwisseling met het kennislandschap.

Daarnaast speelt CROW-KpVV een cruciale rol bij het faciliteren van de implementatie van de beleidsmaatregelen in de praktijk. Wij ondersteunen 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.

Voor het thema publieke mobiliteit ligt de focus op de breedte van het werkveld in relatie tot ov: deelmobiliteit, hubs, reizigersservices, meerrijddiensten, flexvervoer en doelgroepenvervoer in het licht bezien van slimme duurzame verstedelijking enerzijds en vervoersarmoede anderzijds.

Voor publieke mobiliteit leiden wij hieruit de volgende doelen af:

Wij helpen iedereen die werkt in en aan publieke mobiliteit in Nederland met het voorbereiden, ontwikkelen, het daadwerkelijk uitvoeren op straat en met het monitoren van beleid.

In de breedte van het werkveld hebben we de rol van intermediair waarbij zowel beleidsmatige als praktisch toepasbare kennis wordt ontwikkeld, ontsloten en gemonitord.

Daarnaast spelen we een cruciale rol bij het faciliteren van de implementatie van deze beleidsmaatregelen in de praktijk. We bieden ondersteuning aan vervoersorganisaties, overheden en andere stakeholders bij het vertalen van beleid naar concrete acties en projecten die de mobiliteit van reizigers verbeteren en de toegankelijkheid vergroten.

Activiteiten

Vanaf 2026 hanteren we de bredere scope vanuit het thema publieke mobiliteit. De voorheen afzonderlijke thema's Collectief vervoer en Deelmobiliteit vormen samen dit nieuwe thema. Voor dit thema werken we onder andere nauw samen met partners binnen het programma Natuurlijk!Deelmobiliteit.

De verbreding van de scope gaan we vastleggen in een meerjarenvisie waarin alle strategische ontwikkelingen en de invloed daarvan in relatie tot publieke mobiliteit in beeld worden gebracht.

Voor de projecten maken we onderscheid tussen enerzijds projecten op basiskennis en anderzijds op themakennis. In 2026 krijgen verder visie- en toepassingsbevordering prioriteit. Zowel op basis- als op themaniveau. Dit resulteert in een tweetal afzonderlijke projecten:

- 1 Opstellen Meerjarenvisie Publieke Mobiliteit (2026-2030)
De komende jaren komen er tal van verschillende uitdagingen op ons af. Om samenhang te creëren in de manier



waarop wij deze vraagstukken integraal aanpakken, schrijven we een Meerjarenvisie Publieke Mobiliteit. In deze visie zal er ruimte zijn om onze positie de komende jaren te verankeren en een stip op de horizon te plaatsen waar publieke mobiliteit de komende jaren naar toe gaat.

2 Toepassingsbevordering

In 2026 willen we actief tonen welke data beschikbaar zijn binnen de dashboards. Het doel is om elk kwartaal een specifiek onderwerp te belichten en hierover berichten te plaatsen op LinkedIn. Op deze manier willen we niet alleen de online zichtbaarheid vergroten, maar ook de dialoog aangaan met onze doelgroepen, zoals vervoerders, ov-autoriteiten en andere relevante partijen. Door hen te bezoeken, hopen we te achterhalen waar de kennis-behoefte ligt en hoe we die kunnen vervullen.

Basiskennis

Staat van het openbaar vervoer (inclusief concessie-database)

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 OV een complete basis van de huidige stand van zaken in de ov-wereld.

In samenwerking met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wordt de monitoring uit het programma Toekomstbeeld OV opgenomen in de Staat van het OV. Daarnaast worden ook meer landelijke cijfers toegevoegd als doorontwikkeling van de Staat van het OV. Sinds 2025 voert CROW-KpVV ook de werkzaamheden ten behoeve van de concessiedatabase binnen dit project uit. Hierin staan diverse kenmerken van de aanbestede concessies vastgelegd.

Staat van de deelmobiliteit

In 2023 is voor het eerst De Staat van de deelmobiliteit uitgebracht met een overzicht van het aanbod van deelvoertuigen. Met het partnerschap en de samenwerking met het Nationaal Programma Natuurlijk! Deelmobiliteit is de 2024-versie van de 'staat' een coproductie geworden, waarin het aanbod is verrijkt met kennis uit het Gebruikers-onderzoek Deelmobiliteit van N!D. De intentie is om komende jaren de staat continu met nieuwe inzichten te verrijken.

Doorontwikkeling OV-Klantenbarometer

Het jaarlijkse onderzoek naar de klantwaardering van de reizigers in het openbaar vervoer, de *OV-Klantenbarometer*, is opgedeeld in drie onderdelen: het veldwerk, de begeleiding en de doorontwikkeling. De doorontwikkeling financieren we vanuit het KpVV-programma. In 2025 is stilgestaan bij 25 jaar OV-Klantenbarometer. Ook in 2026 zullen we actief communiceren over de tool met de cijfers van de OV-Klantenbarometer en over hoe het klantoordeel over het ov in die jaren is verbeterd.

Dashboard Deur tot Deur

Het Dashboard Deur tot Deur biedt inzicht in de ketenreis. Het is nu vooral gericht op de ov-reis, met voldoende mogelijkheden tot doorontwikkeling in de toekomst. Onder andere data over het bereik van ov-haltes, frequenties, aansluitingen en bereikbaarheid van locaties bieden mogelijkheden voor het uitbreiden en verbeteren van het dashboard.

Monitoring duurzaam openbaar vervoer

CROW verzorgt de jaarlijkse monitoring over ov-concessies wat betreft gereden aanbod, materieelinzet, uitstoot van CO₂ en stikstof, energieverbruik en CO₂-footprint per reiziger. De cijfers uit deze monitoring gebruiken we vervolgens in onder andere de Staat van het openbaar vervoer, de kwartaalmonitor zero-emissiebussen, de milieuprestatieposter en de RMP-monitor. De monitoring hangt samen met het kennisgedeelte van het Bestuurs-akkoord Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer per Bus.

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 onderzoeken of we dat met nog meer partijen samen kunnen doen zoals Railforum.

Thematische kennisprojecten

Naast de basismonitoringsproducten voeren we ook een aantal thematische projecten uit.

Publieke mobiliteit

Vanuit de kennisagenda onderzoeken we in 2026 hoe publieke mobiliteit effectief kan worden georganiseerd en hoe samenwerking tussen overheden en met private partijen verbeterd kan worden. We verzamelen en delen inspirerende voorbeelden, onder andere via onze website, kenniscafés en expertmeetings. Ook brengen we partijen met elkaar in contact en stimuleren we kennisuitwisseling binnen relevante netwerken. Kennisvragen brengen we onder in een dynamische kennisagenda die gebruikt wordt bij de programmering. In concreto gaat het om de volgende projecten:

- 1 Drie kenniscafés en drie expertmeetings aansluitend aan de netwerkvergaderingen
- 2 Dynamische kennisagenda (bijhouden) en uitvoering programmeren in kenniscafés en expertmeetings en deelname in relevante netwerken.
- 3 Mobiliteitskaarten/Factsheets (14 stuks): inventarisatie van de 7 pijlers binnen de grenzen van de OV-autoriteiten.
- 4 Handreiking samenwerkings- en aanstuuringsvormen integratie OV en doelgroepenvervoer.

Buurtbus als onderdeel van het ov

In 2025 is gewerkt aan een actualisatie van het Handboek buurtbus. We onderzoeken tijdens dat traject of er behoefte is aan meer kennis over het concept van de buurtbus. Bijvoorbeeld in een handreiking voor vervoersovereenkomsten of richtlijnen voor de medische keuring van chauffeurs.

Langetermijnbeleidsvragen Toekomstbeeld OV

In de vervolgoopdracht voor het programma Toekomstbeeld OV zijn vijf langetermijnbeleidsvragen geformuleerd. Deze vragen liggen voor aan de gezamenlijke partijen in de ov-sector en geven richting aan de onderwerpen waarmee de sector komende jaren aan de slag gaat. CROW kan een rol spelen in de kennisontwikkeling voor deze vragen. Een actuele vraag is om scenario's voor het regionaal openbaar vervoer op te gaan stellen ten behoeve van verkeersmodelprognoses met het Landelijk Modelsysteem, onder andere voor de vierjaarlijkse Integrale Mobiliteitsanalyse.

Systeeminnovaties ov

Door de belangrijke positie die innovaties krijgen in het Toekomstbeeld OV zetten we in op de versterking en positionering van het OV-innovatienetwerk van CROW-KpVV en dragen we bij aan het proces om te komen tot een overzicht van systeeminnovaties.

Ontwikkelagenda geautomatiseerd openbaar vervoer

De Ontwikkelagenda geautomatiseerd openbaar vervoer (AOV) wordt gezien als één van de langjarige innovatielijnen binnen het ov. Deze bevat een kennisagenda die in overleg met de betrokken partijen langzaam ingevuld kan gaan worden.

Flexvervoer en doelgroepenvervoer

Flexvervoer is een geschikte vorm voor de kleine vervoerstromen. We willen via (inter)nationale voorbeelden laten zien hoe de synergie tussen ov en doelgroepenvervoer kan worden benut, inclusief de financiering. Wat betreft doelgroepenvervoer werken we samen met de vereniging van opdrachtgevers VDVN aan de opzet van een datameting die moet gaan uitmonden in een Staat van het doelgroepenvervoer.

Circulair openbaar vervoer

We werken mee aan het uitvoeren van een Bestuursakkoord Circulair OV en de daarbij behorende routekaart (het werkprogramma). Het accent ligt daarbij op kennis verzamelen, ontsluiten en uitwisselen via website en kenniscafés. We zetten in op het opstellen van een systematiek voor monitoring en rapportage vanuit de nulmeting 2025.

Ov in relatie tot slimme duurzame verstedelijking

Mobiliteitshubs vervullen een sleutelrol in het verbinden van de mobiliteitsbehoeften binnen een gebied en de wijze waarop die behoeften kunnen worden vervuld. In de praktijk blijkt dat de realisatie van mobiliteitshubs een complex vraagstuk is. Net als in 2024 en 2025 zal CROW een rol vervullen binnen het kennisnetwerk Mobiliteitshubs. Enerzijds door deel te nemen in samenwerkingsverbanden zoals het kernteam OV-knooppunten en Werkgroep data OV-knooppunten, maar ook door het ontwikkelen en organiseren van kenniscafés. Het ministerie van IenW heeft een omvangrijk programma op het gebied van deelmobiliteit. Dit biedt kansen om binnen hubontwikkeling nog meer aandacht te besteden aan deelmobiliteit. Binnen het hierboven genoemde speerpunt kennisnetwerk Mobiliteits-

hubs en data en digitalisering kunnen we nadere invulling op dit aspect geven.

OV-Lexicon

In verband met de vernieuwing van het Model Informatieprofiel OV (MiPOV) in 2025 en de transitie naar publieke mobiliteit is een nieuwe versie van het OV-Lexicon nodig. CROW zal hier samen met DOVA aan werken.

Actualisatie Toolkit/beleidshandboek deelmobiliteit

Het belang van een 'beleidsbijbel' over deelmobiliteit wordt ook door nationaal programma Natuurlijk!Deelmobiliteit onderkend. Dit project is daarom ook op de projectenlijst van N!D voor najaar 2025 opgenomen. In 2025 is CROW begonnen met een pre-verkenning naar de actualisatie van de bestaande Toolkit autodelen.

Het eindresultaat van dit project is state-of-art beleidskennis voor *alle* deelvervoerwijzen die gekoppeld is aan alle fasen van de beleidscyclus en maatschappelijke opgaven. Voor het aanbod van deelmobiliteit wordt gedacht aan de huidige Toolkit autodelen, maar dan geactualiseerd en uitgebreid.

Omdat dit samenwerkingsproject na de pre-verkenning in het najaar van 2025 begint, loopt het door in 2026.

Samenwerkingsprojecten deelmobiliteit afhankelijk van N!D programmering 2026

De programmering van het programma N!D kent zijn eigen proces van vraagarticulatie, prioritering en uitvoering. De inhoud van het Jaarplan 2026 moet nog vorm krijgen. Bij het schrijven van dit themaplan is nog niet te zeggen welke projecten er precies in komen. Wel zeker is het uitbrengen van de Staat van de deelmobiliteit, die in 2025 voor het eerst verscheen.

We zijn voornemens om binnen het thema publieke mobiliteit te werken aan de volgende projecten in 2026:

- Opstellen Meerjarenvisie Publieke Mobiliteit (2026-2030)
- Toepassingsbevordering
- Staat van het openbaar vervoer (inclusief concessie-database)
- Staat van de deelmobiliteit
- Doorontwikkeling OV-Klantenbarometer
- Dashboard Deur tot Deur
- Monitoring duurzaam openbaar vervoer
- Dag van het OV
- Publieke mobiliteit
- De buurtbus als onderdeel van het ov
- Systeeminnovaties ov
- Ontwikkelagenda geautomatiseerd openbaar vervoer
- Flexvervoer en doelgroepenvervoer
- Circulair openbaar vervoer
- OV in relatie tot slimme duurzame verstedelijking
- OV-Lexicon
- Actualisatie Toolkit/beleidshandboek deelmobiliteit

3.11 Auto

Beleidsopgaven

In het laatstverschenen document vanuit het ministerie van IenW, Bereikbaarheid op peil, staat het kernachtig omschreven: Er is geen mal voor alle regio's in Nederland.

In het buitengebied is het ov en de fiets ontoereikend om veel van de voorzieningen te bereiken en is de auto vaak de uitkomst. In stedelijke omgeving wordt de auto ook veel gebruikt maar zijn de fiets en het ov ook populaire alternatieven om voorzieningen te bereiken.

Nederland bevindt zich in een turbulente tijd op het gebied van ruimtelijke planning.

De Klimaatwet en -regelgeving, woningbouwopgaven en de mobiliteitstransitie zijn grote aanjagers van verandering. Een veel voorkomende strategie is een gebiedsgerichte aanpak voor doelen als verdichting van de woonomgeving, functiemenging en het inrichten van autoluwe gebieden.

De meeste vervoermiddelen staan het grootste deel van de tijd stil en vergen dus ruimte. Deze ruimte wordt in steeds toenemende mate ook gezien als instrument om mobiliteitskeuzes te beïnvloeden en zo opgaven rond klimaat uit te voeren.

In combinatie met mobiliteitsgerichte maatregelen – bijvoorbeeld met parkeren, het stimuleren van deelmobiliteit en goede overstapmogelijkheden aan de randen van de stad

(hubs) – wordt gezocht naar mogelijkheden om een verschuiving te realiseren. Een verschuiving van het gebruik van de auto naar dat van de fiets en het openbaar vervoer of naar lopen in gebieden waar cruciale voorzieningen binnen acceptabele reistijden bereikbaar zijn.

De auto is en blijft – naast andere vervoermiddelen – een essentieel onderdeel van ons mobiliteitssysteem. Het maatschappelijk en economisch belang van de auto is en blijft groot. Voor veel mensen en logistieke verplaatsingen is het de beste, en soms de enige reële manier om van deur tot deur te reizen. De auto wordt steeds slimmer, schoner en veiliger, en kan in de toekomst vermoedelijk op bepaalde trajecten geautomatiseerd rijden. Dit betekent dat parkeren voor het beleid van belang blijft. Inrichting en beheer van de openbare ruimte en infrastructuur zijn hierbij de basis die op orde moet zijn.

Vanuit het thema Auto in dit KpVV-programma leggen we de nadruk op parkeren. Binnen het domein van parkeren valt ook het thema fietsparkeren met uitdagingen zoals beschreven in het thema Fiets. In een analyse naar de functie, kosten en baten van het realiseren van fietsparkeer-voorzieningen blijkt de fiets een positieve bijdrage te leveren aan diverse opgaven. Tegelijkertijd laat de analyse zien dat het realiseren van voldoende kwalitatieve (inbandige) fietsenstallingen niet altijd vanzelfsprekend is.



In het kader van de nieuwe versie van de richtlijn Energy Performance Building Directive (EPBD) van de Europese Unie is het Nederlandse Bouwbesluit aan verandering onderhevig. Vanuit de EU is deze richtlijn niet enkel een richtlijn die de energieconsumptie probeert te beperken bij nieuwe gebouwen en renovaties binnen de EU-lidstaten, ze schrijft ook oplaadpunten voor auto's en fietsplaatsen voor. De vertaling van deze richtlijnen naar de Nederlandse context voor 2026 zal vooral invloed hebben op het huidige bouwbesluit. Deze veranderingen, hoewel nog niet concreet, gaan met grote zekerheid het domein van parkeren beïnvloeden op het terrein van zowel fiets- als autoparkeren. Wat betreft autoparkeren is de verwachting dat de EU-richtlijn het aantal voorgestelde laadpunten bij de CROW-parkeerkecijfers gaat beïnvloeden.

De European Accessibility Act en het VN-verdrag Handicap zijn aanjagers om mobiliteit meer toegankelijk te maken. Hierbij is er ook een link met zowel fiets- als autoparkeren. Bij elektrisch rijden kunnen zowel bij het parkeren als bij het privé kunnen laden belemmeringen optreden.

(Beleids)nota's

Nationale nota's die ingaan op de positie van de auto zijn de Mobiliteitsvisie 2050 hoofdlijnennotitie (met aandacht voor elektrificatie van het wagenpark, assetmanagement en data en digitalisering) en 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 mobiliteitsstelsel van nu en de toekomst. Het in 2025 verschenen document van het ministerie van IenW Bereikbaarheid op peil gaat ook 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.

Kennisvragen

Uit diverse gesprekken zijn de volgende kennisvragen naar voren gekomen:

Organisatie

- Hoe organiseer je de uitvoering van parkeren binnen de gemeente?
- Aanbesteden of inbesteden van parkeerdiensten.
- De rol van een parkeerregisseur (inclusief functieomschrijving).
- Hoe organiseer je een integrale aanpak tussen parkeren en de mobiliteitstransitie?
- Hoe organiseer je de samenwerking tussen de verschillende afdelingen (mobiliteit, ruimtelijke ordening, handhaving, duurzaamheid) op het thema parkeren?

Beleid en strategie

- Hoe regel je het parkeervraagstuk binnen duurzame gebiedsontwikkeling? In 2025 is de publicatie Parkeernormen en duurzame gebiedsontwikkeling verschenen.

- Hoe organiseren we effectief de laadinfrastructuur in nieuwe wijken?
- Wat zijn creatieve oplossingen als het gaat om het tegengaan van parkeren in de berm buiten de bebouwde kom?
- Leidt aangepast parkeerbeleid (minder parkeren) tot gebruik van deelmobiliteit?
- Wat is de zin en onzin van mogelijkheden rond parkeerbelasting afhankelijk van de emissies van het voertuig?
- Hoe moet je omgaan met bezwaren bij naheffingsaanslagen en de commerciële bureaus?
- Hoe faciliteren we vergunningen (publiek) in private garages en de relatie met de belastingen (VPB en btw)?

Data en informatie

- Wat zijn de mogelijkheden van de scanauto?
- Hoe gaan we alle parkeerdata ontsluiten als hulpmiddel?
- Welke mogelijkheden hebben gemeenten als het gaat om parkeerhandhaving?
- Wat is de rol van realtime data in dynamisch parkeerbeheer?
- Wat is het effect van deelmobiliteit in relatie tot de beschikbare ruimte in de wijk?
- Wat is het effect van oplaadplekken in relatie tot beschikbare ruimte (nu worden parkeerplekken onderbenut door ze vrij te houden voor opladen)?
- Behoeft een landelijke kaart (GIS) waarop je enerzijds autobezit en anderzijds de gehanteerde parkeernormen ziet.

Bouwen en onderhouden

- Wat zijn nieuwe of verminderde parkeeroplossingen op straat?
- Hoe realiseren we hergebruik van overbodige parkeergarages?
- Hoe ga je om met de toename van verschillende soorten en maten auto's?

Evalueren en bijsturen

- Welke KPI's en indicatoren zijn geschikt voor het monitoren van parkeerbeleid?
- Hoe meet je effectiviteit van parkeermaatregelen in relatie tot andere beleidsdoelen (CO₂-reductie of leefbaarheid en bereikbaarheid)?
- Behoeft een basiskenngetallen: monitor ontwikkeling autoluwe gebieden/steden.
- Hoe borgen we flexibiliteit van parkeernormen?
- Hoe kunnen we de stap maken naar herinrichting van parkeerplekken als blijkt dat er structureel te veel parkeerplekken zijn?

Doelstelling en activiteiten

Door het actief informeren en het delen van nieuwe kennis maken we het professionals makkelijker om het beleid goed vorm te geven en concreet in te vullen. Vanuit CROW-KpVV ligt de nadruk op de beleidskant, de basisinformatie en ontwikkeling van hulpmiddelen/tools om tot beleid te komen.



Wat betreft parkeren richten we ons op de volgende aspecten:

- CROW midden in de doelgroep positioneren als de kennispartner.
- Zorgen voor een goede kennis- en data-infrastructuur.
- Het ontwikkelen en actualiseren van toepasbare kennis.

Activiteiten

Voor 2026 leggen we vanuit CROW-KpVV enerzijds het accent op kennisverspreiding en het updaten van bestaande kennis, en anderzijds op het ontwikkelen van kennis op een aantal prangende vragen.

Het vergroten van de betrokkenheid van gemeenten is in 2026 speerpunt. Dat doen we door het organiseren van regiobijeenkomsten. Het digitale Kennisnetwerk parkeren is het centrale punt waar alle activiteiten samenkomen.

Basisprogramma parkeren

In het basisprogramma parkeren gaat het om het versterken van de positie van CROW als kennispartner in het veld, het versterken van de kennis- en data-infrastructuur en om het ontwikkelen en actualiseren van toepasbare kennis.

In 2025 is een visie vastgesteld met daarbij doelen voor het netwerk rond parkeren. Naast de fysieke ontmoeting gaat het ook om het digitale kennisnetwerk rond dit thema, het uithangbord van de parkeer kennis. Tijdens de parkeertafels/bijeenkomsten in verschillende delen van Nederland merken

we dat bij parkeerprofessionals weinig sprake is van onderlinge verspreiding van kennis en ervaring. Ook zien we dat professionals relevante publicaties niet altijd weten te vinden en er zo te weinig kennis bij de gemeenten terecht komt. Een groter en meer betrokken netwerk zal een grotere impact maken in hoe de kennis van ons en van collega-parkeerexperts landen bij gemeenten. We gaan dan ook door met het organiseren van regiobijeenkomsten in 2026 om juist die gemeenten te bereiken die onze kennis goed kunnen gebruiken. Naast bijeenkomsten zetten we ook andere vormen in om (potentiële) gebruikers te bereiken, zoals podcasts. Binnen dit project werken we ook aan twee kennisdocumenten. Welke het worden, bepalen we samen met de Programmaraad parkeren.

Handreiking parkeren van vrachtwagens in gemeenten en langs provinciale wegen

Met het toenemende vrachtverkeer is het parkeren van vrachtwagens binnen de bebouwde kom een van de prangende vragen van gemeenten. We maken hier een handreiking voor.

In 2026 zijn we voornemens om te werken aan twee projecten:

- Basisprogramma parkeren
- Handreiking parkeren van vrachtwagens in gemeenten en langs provinciale wegen

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. We doen daar veel moeite voor om dat te bereiken. CROW-breed communiceren we op veel manieren over alles wat we doen vanuit het KpVV-programma. Enerzijds doen we dat specifiek vanuit de projecten, anderzijds vanuit meer generieke communicatie-acties.

Jaarprogramma, jaarverslag

Het totaalbeeld van het programma communiceren we door middel van dit jaarprogramma en het jaarverslag. We geven hier aandacht aan in onze media waaronder ook de website www.kpvv.nl.

Nieuwsbrieven, direct mails

Over verkeer en vervoer communiceert CROW via de nieuwsbrief V&V Flits (met ongeveer 1.700 abonnees). Een groot deel van de nieuwsbrief gaat over KpVV-activiteiten. De V&V Flits verschijnt tweewekelijks.

Naast de algemene nieuwsbrief hebben we ook meer themagerichte nieuwsbrieven zoals over het thema Fiets (met 3.800 abonnees) en we genereren digitale 'updates' en soms themaniewsbrieven bij de digitale kennisnetwerken over toegankelijkheid, parkeren en mobiliteitshubs. Bij de themaniewsbrieven zorgen we regelmatig voor eigen content door middel van interviews. We zien terug in de webanalyses dat deze interviews goed worden gelezen. Sinds 2025 versturen we consequent over alle nieuwe kennisproducten *direct mails* naar onze klanten, die hun interesse daarvoor specifiek hebben aangegeven. Dit levert een nog betere verspreiding van onze kennis op.

Samenwerking met derden

Vijf keer per jaar leveren we een artikel aan over een bepaald thema voor vakblad Verkeerskunde. Daarnaast benutten we kansen om onze kennis naar voren te brengen in media zoals kranten en actualiteitenrubrieken.

Websites

De website kpvv.nl is de centrale plek waar alle kennis snel te vinden is. De volgende websites en tools zijn (deels) vanuit het KpVV-programma gefinancierd:

- [Fietsberaad](#)
- [Platform Veilig fietsen](#)
- [Innovaties Fietsparkeren](#)
- [Ruimte voor lopen](#)
- [OV-Klantenbarometer](#)
- [Staat van het openbaar vervoer](#)
- [Dashboard Deur tot Deur](#)
- [Toolkit autodelen](#)
- [Kennisnetwerk Toegankelijkheid](#)
- [Kennisnetwerk Mobiliteitshubs](#)
- [Kennisnetwerk Parkeren](#)
- [Duurzame mobiliteit](#)
- [RMP-monitor](#)
- [RMP-rekentool](#)
- [Staat van de mobiliteitstransitie](#)
- [Duurzaamheidsscore](#)
- [Toolkit verkeerseducatie](#)
- [Methode Wikken en Wegen](#)

LinkedIn

In 2026 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 jaar weer een waaier aan eigen bijeenkomsten of deelsessies/presentaties op bijeenkomsten van andere partijen. Dit gebeurt in verschillende vormen: van grote congressen tot regiobijeenkomsten, van expertmeetings tot ontwerpers-cafés, zowel in fysieke als digitale vorm. Meestal betreft het bijeenkomsten op deelthemaniveau. Hier wordt ook specifiek om gevraagd. Toch kan het ook gewenst zijn om onderwerpen te koppelen in een meer generieke bijeenkomst. In 2025 hebben we dit een aantal keren georganiseerd in het kader van een 'rondje regio' bij provincies en vervoerregio's.

(Inter)nationale, regionale en lokale contacten

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. Vanuit de provincies zijn dat 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 Inter-

gemeentelijke Verkeerstechnische Werkgroep (IVW) en het Intergemeentelijk Verkeersoverleg (IVO).

Ook zijn we lid van Connekt, Railforum en van internationale organisaties als POLIS en UITP en we participeren namens de VNG in de Fachkommission Verkehrsplanung van de Deutsche Städtetag.

Over bezoeken in binnen- en buitenland en inzichten die we daaruit meenemen publiceren we op een [speciale plek](#) op de website.

Ten slotte proberen we ook de vertaling te maken van de wetenschap naar de praktijk. Zo zijn we lid van de Programma Adviesraad van SWOV en participeren we in programma's van bijvoorbeeld NWO.

5 Financiën

5.1 Algemene kosten

De algemene kosten bestaan uit kosten voor programma-management, huisvesting en een klein werkbudget voor lidmaatschappen, congresbezoek en dergelijke.

Huisvesting

CROW-KpVV werkt, naast de vestiging in Ede, ook op een locatie in Utrecht vlak bij Utrecht Centraal: kantoorgebouw Smakkelaarsburgt. We zijn daar onderhuurder van Samenwerkingsverband DOVA en dus van de OV-campus. Veel partijen maken gebruik van deze ontmoetingsplek. Dit kantoor is recent uitgebreid met extra ruimte voor overleg op de vierde etage.

Programmamanagement

Het uitvoeren van het KpVV-programma vereist veel werk achter de schermen. De programmadirecteur en de secretaris hebben tot taak om te verbinden, te programmeren, uit te voeren en te rapporteren.

Werkbudget

Om input voor het programma binnen te halen, en daarvoor de goede netwerken te onderhouden, is een werkbudget beschikbaar voor bijvoorbeeld lidmaatschappen. Daarnaast wordt dit werkbudget aangewend voor het niet-verrekenbare deel van de BTW op inkoopfacturen die betrekking hebben op algemene bedrijfskosten (indirecte kosten).

5.2 Budgetverdeling

Het voorgaande gezegd hebbend, leidt dit tot de volgende budgetverdeling.

Thema's	Budget 2026 (x€1.000)
Duurzame Mobiliteit	260
Ruimte en Mobiliteit	150
Smart Mobility	350
Verkeersveiligheid	150
Toegankelijkheid	135
Brede Welvaart	150
Logistiek	100
Fiets	600
Voetganger	225
Publieke Mobiliteit (excl. Deelmobiliteit)	655
Deelmobiliteit	80
Parkeren	185
Algemene kosten	460
Communicatie	100
Totaal	3.600

Bijlage 1 Bronnenoverzicht

Algemeen:

- Bewust verplaatsen binnen één systeem: Transitie naar nieuwe bereikbaarheid. Strategiedocument 2024-2027 (update) Kennisprogramma Verkeer en Vervoer
- Notitie Werkwijze KpVV-programma 2024-2027, september 2023

Belangrijkste nota's/publicaties:

- Aanbevelingen VN-comité op rapport over implementatie VN-verdrag Handicap in Nederland, Verenigde Naties
- Actie-agenda OV-knooppunten, Diverse nationale en regionale partijen
- Actieagenda Toekomstperspectief recreatief fietsen, Fietsplatform
- Actieplan ter bevordering van innovatie, duurzaamheid en concurrentievermogen in de auto-industrie, Europese Commissie
- Afweegkader Smart Mobility-services, CROW en LVMB
- Agenda Ruimte voor lopen, Platform Ruimte voor lopen
- Beleidsvisie toepassing geautomatiseerd wegvervoer, Krachtenbundeling Smart Mobility
- Bereikbaarheid op peil, Ministerie van IenW
- Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl), Ministerie van BZK
- Beslisnota LEV-kader, Ministerie van IenW
- Bestuursakkoord Zero Emissie Bus (BAZEB) 2030, Ministerie van IenW en koepelorganisaties
- Bestuursakkoord Toegankelijkheid in het OV, overheden en vervoerders en Prorail
- Brede welvaart en mobiliteit, PBL
- Brede welvaart bij integrale gebiedsontwikkeling, CPB
- City Deal Fietsen voor iedereen, Diverse partijen
- City Deal Ruimte voor Lopen, Diverse partijen
- Contouren Toekomstbeeld OV 2040, Ministerie van IenW en anderen
- Denkkader Brede Welvaart, Ministerie van IenW
- Duurzame en leefbare kernen richting 2025: strategische visie van de retailagenda, ministerie van EZK
- EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards "Vision Zero", Europese Commissie
- European Accessibility Act, Europese Commissie
- European Data Act, Europese Commissie
- European Mobility Package, Europese Commissie
- Europese AI-verordening, Europese Commissie
- Europese Data-act, Europese Commissie
- Europese Green Deal, Europese Commissie
- Europese Klimaatwet, Europees Parlement en de Raad
- Europese richtlijn voor Real Time Traffic Information (RTTI), Europese Commissie
- Europese richtlijn over Multi Modal Transport Information Systems (MMTIS), Europese Commissie
- Europese richtlijn over Intelligente Transport Systemen, Europese Commissie
- Europese Smart Mobility Strategy, Europese Commissie
- Europese strategie voor Cooperative, Connected and Automated Mobility (CCAM), Europese Commissie
- Factsheet Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP's), CROW
- Fietsparkeervoorzieningen in woongebouwen bij binnenstedelijke gebiedsontwikkeling, Tour de Force/ Ministerie van IenW
- Fietsvisie 2040, Fietsersbond
- Fit for 55, Europese Commissie
- Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek, Diverse partijen
- Grote opgaven in een beperkte ruimte, PBL
- Iedereen onderweg: Vernieuwingsagenda doelgroepenvervoer en openbaar vervoer, Ministeries van IenW en VWS
- Integraal nationaal plan Energie en Klimaat 2021-2030, Ministerie van EZK
- Kennisagenda fietsveiligheid, SWOV
- Klimaat- en Energieverkenning 2024, PBL
- Klimaatakkoord, Ministerie van EZK
- Klimaatwet Nederland, Ministeries van EZK en JenV
- Laadkabels en laadpalen: hoe houd je het trottoir veilig en toegankelijk?, CROW

- Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2022-2025, Ministerie van IenW
- Maatschappelijke kosten-batenanalyse en brede welvaart, CPB en PBL
- Meerjarenplan Fietsveiligheid 2025-2029, Ministerie van IenW
- Mobiliteitsvisie 2050: hoofdlijnennotitie, Ministerie van IenW
- Monitor Landschap, PBL
- Monitor Smart Mobility, Ministerie van IenW
- Monitor Startakkoord SPV, Aanpak SPV
- Monitor VN-verdrag Handicap: reizen in het dagelijks leven, College voor de Rechten van de Mens
- Naar een gezonde stad te voet, College van Rijksadviseurs
- Naar een integraal bereikbaarheidsbeleid, Rli
- Nationaal Masterplan Lopen, Citydeal en Platform Ruimte voor Lopen
- Nationaal Preventieakkoord, Ministerie van VWS
- Nationaal Programma Circulaire economie 2023-2030, Ministerie van IenW
- Nationaal Toekomstbeeld Fiets, Diverse partijen
- Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL), Rijksoverheid
- Nationale Omgevingsvisie, Ministerie van BZK
- Nationale strategie voor implementatie van het VN-verdrag handicap, Ministerie van VWS
- Nationale Woon- en Bouwagenda, Ministerie van BZK
- NextGenerationEU, Europese Commissie
- Nederland, sta op! Maak dagelijks voldoende bewegen vanzelfsprekend, Nederlandse Sportraad
- Omgevingswet, Rijksoverheid
- Ontwikkelagenda Geautomatiseerd Openbaar Vervoer, Krachtenbundeling Smart Mobility
- Outlook ontwikkeling stadslogistiek 2035, Topsector logistiek
- Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV, Ministerie van IenW en partners Toekomstbeeld OV
- Programma Groene Metropool, Staatsbosbeheer
- Programma Mooi Nederland, Ministerie van BZK
- Programma NOVEX, Ministerie van BZK
- Programma Iedereen doet mee, VNG
- Programma Doe onbeperkt mee, Ministerie van VWS
- Programma Wonen en zorg voor ouderen, Ministeries van VWS en BZK
- Programma Woningbouw en Mobiliteit, Rijksoverheid
- Regionale Energiestrategie, koepelorganisaties
- (Herziene) richtlijn Energieprestatie van gebouwen (EPBD), Europese Unie
- Ruimte maken voor ontmoeting, College van Rijksadviseurs
- Ruimte voor ouderen, Raad voor ouderen
- Samenwerking G40 en Rijk: slimme duurzame verstedelijking, G40
- Schets Mobiliteit naar 2040, Ministerie van IenW
- Schone Lucht Akkoord, Ministerie van IenW
- Sportakkoord II, Ministerie van VWS
- Staat van de verkeersveiligheid 2024, SWOV
- Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit, Europese Commissie
- Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030, Ministerie van IenW
- Thuis in de toekomst, NEPROM
- Toekomstperspectief Automobility, Actieagenda Auto, Ministerie van IenW
- Toekomstperspectief Hoofdwegenennet eerste fase: Ontwerpend onderzoek, Ministerie van IenW
- Trendbrekers verkeersveiligheid, Antea Groep
- Uitvoeringsagenda Fiets, Ministerie van IenW
- Vandaag besteld: morgen circulair? Een nieuw logistiek verhaal, College van Rijksadviseurs
- Varianten bereikbaarheidsdoelen goederenvervoer, Buck Consultants/RHDHV
- Verbeteragenda doelgroepenvervoer, Ministerie van VWS
- Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap, Verenigde Naties
- Waardevol regeren, RLI
- Werkagenda VN-verdrag Handicap 2025-2030, Ministerie van VWS
- Whitepaper over zelfrijdend vervoer en de invloed op de infrastructuur, CROW

Colofon

KpVV-jaarprogramma 2026

uitgave

CROW, Ede

redactie

Wilma Slinger

John Pommer

eindrecactie

Constant Stroecken

fotografie

Otto van Boggelen

vormgeving

Inpladi bv, Cuijk

productie

CROW

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



provinsje fryslân
provincie fryslân

provincie
Gelderland



provincie limburg

Provincie Noord-Brabant



PROVINCIE UTRECHT



