



KpVV-jaarprogramma 2025

September 2024

CROW-KpVV

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

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.

Oktober 2024

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

1 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 en mobiliteit 13
- 3.2 Duurzame mobiliteit 15
- 3.3 Ruimte en mobiliteit 18
- 3.4 Smart Mobility 20
- 3.5 Verkeersveiligheid 23
- 3.6 Toegankelijkheid 25
- 3.7 Logistiek en distributie 27
- 3.8 Voetganger 29
- 3.9 Fiets 31
- 3.10 Collectief vervoer 34
- 3.11 Deelmobiliteit 35
- 3.12 Auto 37

4 Communicatie van het programma 41

5 Financiën 43

- 5.1 Algemene kosten 43
- 5.2 Indicatieve begroting 43

Bijlage 1 Bronnenoverzicht 45

Intussen gaat de digitalisering in een razend tempo door. Data-gedreven beleidsontwikkeling wordt steeds meer gemeengoed, maar er valt nog veel te ontwikkelen op dat gebied. Een risicogestuurde verkeersveiligheidsaanpak is zo'n beleidsveld waar al veel aan is gedaan, maar waar nog de nodige digitale meters moeten worden gemaakt. Parkeren staat een nieuwe toekomst te wachten: de openbare ruimte zal niet automatisch meer worden gedimensioneerd op de auto, zeker niet in de steden waar de ruimte schaars is. Door de mogelijkheden die de beschikbaarheid van data met zich meebrengt, zal parkeren ook veel slimmer, individueler en flexibeler kunnen worden vormgegeven. We noemen dit 'het nieuwe parkeren'. De markt ontwikkelt slimme digitale diensten (Smart Mobility) die ondersteunen bij de realisatie van de maatschappelijk opgaven. Zie de grote investering komende jaren in Digital Mobility Innovation (DMI). Aan Smart Mobility stelt de EU bovendien steeds meer eisen bij het ter beschikking stellen van data aan serviceproviders (marktpartijen). Data-gedreven beleid wordt daarmee steeds meer een publiek-private aangelegenheid. CROW-KpVV zet zich in om deze partijen met elkaar te verbinden, immers we willen als samenleving bijvoorbeeld niet dat serviceproviders aan autobestuurders routes adviseren die (op bepaalde tijden) door schoolzones gaan.

Met activiteiten en onderzoek gefinancierd vanuit het KpVV-programma helpt CROW diegenen die met al deze opgaven aan de slag zijn. De activiteiten hebben drie verschijningsvormen: basisinformatie (bijvoorbeeld de Staat van het openbaar vervoer, Monitoring duurzame mobiliteit), thematische kennis (bijvoorbeeld Handreiking Voetgangersnetwerk), maar ook grensverleggende kennis (bijvoorbeeld de studies over een Toekomstvaste Inrichting van wegen en Verdelingseffecten Betalen naar Gebruik). De focus ligt op de taken en werkzaamheden bij de decentrale overheden, immers zij zijn als eerste aan zet om een praktische invulling te geven aan diverse maatschappelijke opgaven. Maar dat vormt geenszins een beperking, want met de voortgebrachte kennis (praktische kennis, direct toepasbaar) kan iedereen zijn voordeel doen. In die zin dient CROW-KpVV het algemeen belang.

Verdere uitwerking van het programma gebeurt in het vierde kwartaal van 2024 en in twee tranches in 2025 zodanig dat we wendbaar zijn en kunnen inspelen op ontwikkelingen. Keuzes moeten worden gemaakt omdat het beschikbare budget nu eenmaal beperkt is.

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 een indicatieve begroting opgenomen.

Veel leesplezier!

1 Doel en werkwijze van het programma

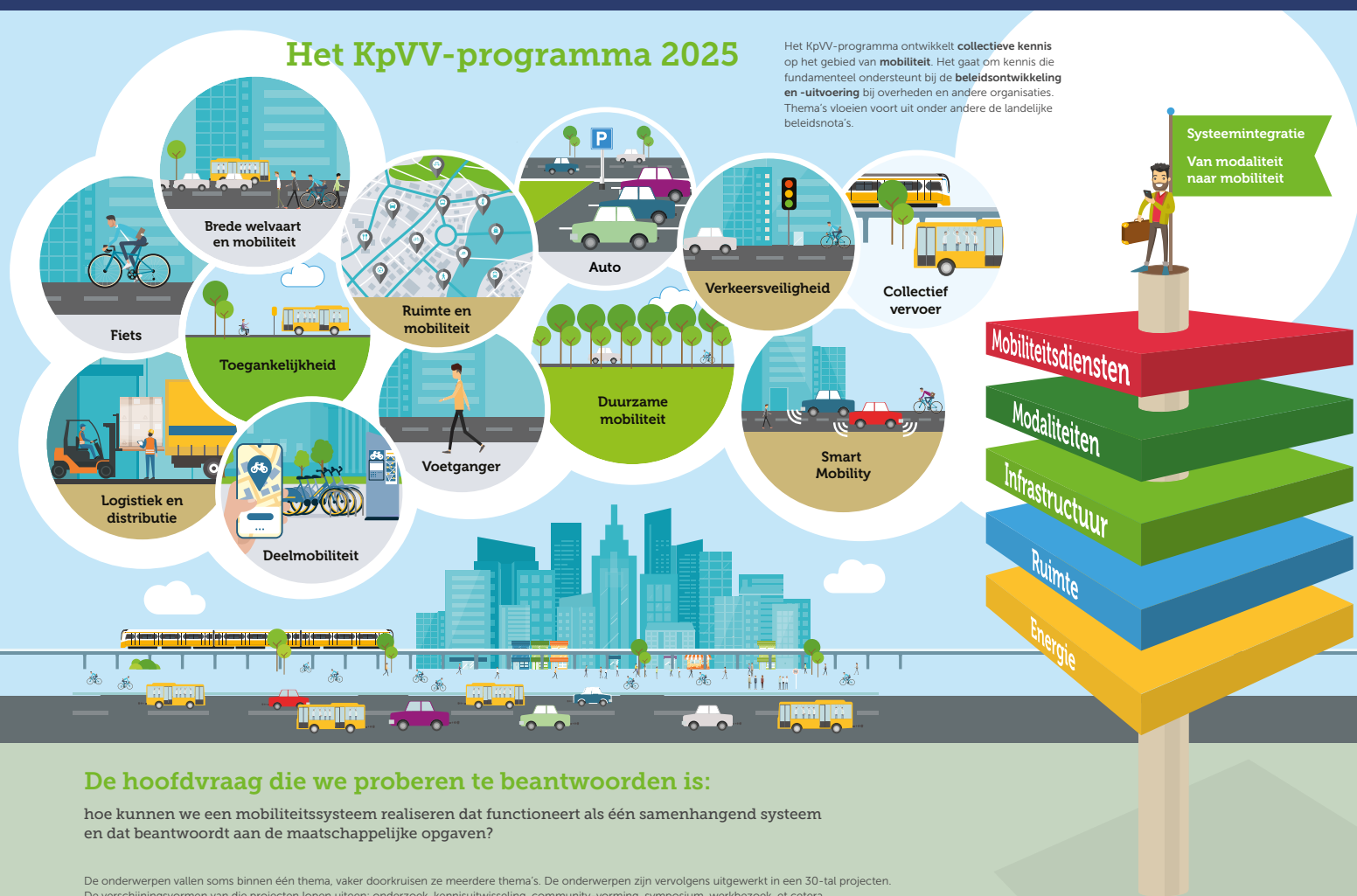


2 Thema's en dwarsverbanden binnen het jaarprogramma

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.

Figuur 2. De thema's in het KpVV-jaarprogramma 2025.



langere termijn beter planbaar zal zijn en meer en meer leidt tot deelmobiliteit, waardoor minder voertuigen nodig zijn. De revisie van de Multi-Modal Travel Information Systems (MMTIS) heeft gevolgen voor het beter informeren van de reiziger en maakt onder andere beter inzichtelijk welke faciliteiten waar beschikbaar zijn. Dit leidt tot het beter planbaar maken van een reis voor iedereen, ook voor mensen die extra zekerheid nodig hebben ten aanzien van de beschikbaarheid van bepaalde faciliteiten.

Telkens waar we verbanden kunnen leggen, zoeken we die op binnen CROW (en daarbuiten). Binnen Brede welvaart komen zaken als toegankelijkheid, veiligheid en duurzaamheid expliciet aan de orde. Het 'nieuwe parkeren' is bij uitstek een voorbeeld van een onderwerp dat raakt aan Ruimte en mobiliteit. En als het gaat om het werken aan basisinformatie doen we dat niet alleen vanuit het KpVV-programma maar ook vanuit andere inbreng zoals de data voor de OV-Klantenbarometer bijvoorbeeld. Natuurlijk leggen we ook aan de aanbodzijde dwarsverbanden. Denk aan het onderwerp publieke mobiliteit waarbij aandacht is voor deelmobiliteit en openbaar vervoer. Combinaties van vervoervormen om tot een optimale ketenreis te komen, krijgen aandacht binnen het KpVV-programma. Denk hierbij aan de relatie tussen lopen en openbaar vervoer.

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 werkt het thema Toegankelijkheid uit in een Handboek toegankelijkheid, waar aandacht is voor de beleidsmatige kant van dit onderwerp alsmede voor de 'hardere' richtlijnen ten aanzien van inrichting en maatvoering. Dat doen we rond de toegankelijkheid van de openbare ruimte en rond ov-haltes in het genoemde handboek. De kennis opgedaan in het Kennisnetwerk toegankelijkheid (KpVV-programma) is een van de bronnen van informatie voor een dergelijke handboek.

Het thema Auto kent als specifiek onderdeel parkeren, net zo goed als bij Fiets het parkeren een belangrijk onderwerp is. Voor het autoparkeren werkt CROW net als voor toegankelijkheid aan een handboek waarin de richtlijnen en maatvoering een belangrijke plek krijgen. Het vrachtautoparkeren waar CROW in 2025 aan gaat werken (actualiseren Handreiking vrachtautoparkeren) raakt aan diverse KpVV-thema's, denk daarbij aan Logistiek, Verkeersveiligheid en aan Ruimte en mobiliteit.



3 De thema's uitgewerkt



3.1 Brede welvaart en mobiliteit

Beleidsopgaven

Onder overheden blijkt behoefte aan een perspectief waarin welvaart breder wordt gemeten dan alleen met economische indicatoren.

Bij het thema Brede welvaart en mobiliteit gaat het om het vinden van een balans tussen (1) veiligheid, (2) gezondheid, (3) leefomgeving en (4) bereikbaarheid. Voor al deze 'dimensies van brede welvaart' geldt dat er verschillen zijn in positieve en negatieve effecten op groepen in de samenleving. De uitdaging voor beleidsmakers is om te streven naar een mobiliteitssysteem dat voorkomt dat groepen onder een soort 'armoedegrens' vallen. Daarnaast zal het beleid moeten voorkomen dat bepaald mobiliteitsgedrag te veel druk legt op de ecologische en sociale draagkracht van de samenleving, ook ten opzichte van toekomstige generaties.

Op decentraal niveau zijn zowel provincies, vervoerregio's als gemeenten zoekende naar handvatten om het begrip toe te passen in het eigen lokale en regionale mobiliteitsbeleid. De provinciale planbureaus en trendbureaus hebben hiervoor monitoring van het beleid opgezet. Daarnaast werkt het Nationaal Netwerk Brede Welvaart aan methoden om dit begrip te laden, maar dit is niet specifiek gericht op het mobiliteitssysteem. Wel zijn verschillende regio's en gemeenten actief bezig om de onderbouwing van beleidskeuzes meer te baseren op aspecten van brede welvaart (onder meer Utrecht, Amsterdam en Arnhem-Nijmegen). Vaak is dit het gevolg van de meer algemene opdracht van gemeenteraden en colleges aan de ambtelijke organisaties om het beleid meer te baseren op brede welvaart.

De *beleidsopgave* is verkennend van aard. Het begrip 'brede welvaart' is nog steeds aan ontwikkeling onderhevig, net als de inzichten in hoe dit zich verhoudt tot infrastructuur, mobiliteit, nabijheid en het overheidshandelen daarbinnen. Brede welvaart is uiteindelijk het streven naar een samenleving waarin het welzijnsniveau voor zoveel mogelijk mensen zich op een acceptabel (of hoger) niveau bevindt. Op individueel niveau zou het beleid zich kunnen richten op het verhogen van dit welzijn voor groepen die dat nu onvoldoende ervaren (sufficiëntarisme). Tegelijkertijd speelt bij dit thema een publiek/collectief aspect, waarin termen als sociale cohesie en het benutten van het organisatievermogen binnen de samenleving van belang zijn. Alle mogelijke interventies in het mobiliteitssysteem brengen een mogelijk welzijnseffect teweeg, bijvoorbeeld maatregelen voor toegankelijkheid, fietsbeleid, het bevorderen van lopen, duurzaamheidsmaatregelen, wegontwerp, de introductie van Smart Mobility, publieke mobiliteit, deelvervoer. Daarom geldt dat alle andere thema's in het KpVV-programma een mogelijke relatie hebben met brede welvaart.

(Beleids)nota's

Een tijdelijke Kamercommissie bracht in 2016 een advies uit over brede welvaart met de aanbeveling om indicatoren voor de kwaliteit van het leven van mensen op te stellen en

een monitor te ontwikkelen. Het CBS heeft vervolgens de jaarlijkse Monitor Brede Welvaart & Sustainable Development Goals ontwikkeld.

De Raad voor leefomgeving en infrastructuur (Rli) maakte hier in 2021 een vertaling van voor het domein van mobiliteit en bereikbaarheid en adviseert om in het (rijks)beleid niet langer te focussen op het faciliteren van mobiliteit, maar te sturen op brede welvaart. In juli van dit jaar bracht zij opnieuw advies uit over hoe te sturen op Brede Welvaart als Rijksoverheid.

In 2022 nam de Tweede Kamer een motie aan die stelt dat zowel de Integrale Mobiliteitsanalyse als toekomstige MKBA's onvoldoende rekening houden met brede welvaart, gegeven het advies uit het KiM-rapport (2022).

Het CPB en het PBL hebben dit verder onderzocht. In hun advies uit 2022 geven de planbureaus aanbevelingen die een aanvulling zijn op de algemene MKBA-leidraad uit 2013. Het PBL publiceerde in 2022 ook nog het advies Brede welvaart en mobiliteit.

Het Ministerie van IenW heeft daarnaast in 2022 een Denkkader brede welvaart uitgebracht dat helpt bij concretisering in projecten. Ook de VNG deed een oproep om de Sustainable Development Goals als uitgangspunt te gebruiken in de beleidskaders en bracht daar een handreiking voor uit.

Kennisvragen

Na zo'n drie jaar werken aan dit thema zijn de behoeften van overheden, adviesbureaus, kennisinstituten en mobiliteitsaanbieders inmiddels redelijk in beeld. Dit vertaalt zich in een drietal niveaus van kennisvragen:

- 1 Het doorontwikkelen van kennis over Brede welvaart en mobiliteit
- 2 Het ontwikkelen van een gemeenschappelijke basis voor decentrale overheden om het thema in mobiliteitsbeleid te verankeren (indicatoren, doelstellingen, instrumenten)
- 3 Het ophalen en delen van goede voorbeelden uit de praktijk (Community of Practice)

De eerste set kennisvragen is de afgelopen jaren al flink verder gebracht. Op basis van de zogenaamde Capability Approach is een denkmodel ontwikkeld dat beleidsmakers kunnen gebruiken bij het opstellen en evalueren van hun mobiliteitsbeleid. In 2024 is dit model (zie figuur 4) getoetst op praktijkcases. Zo kan CROW een methode destilleren die mobiliteitsprofessionals kunnen gebruiken bij het opstellen van mobiliteitsbeleid (doelen en indicatoren), samenstellen van maatregelenpakketten (het 'interventiedomein') en het ontwikkelen van eigen 'narratieven' die gebruikt worden voor investeringsonderbouwingen.

Een voortvloeiende vraag uit dit model is de vraag wat 'voldoende' bereikbaarheid is. Dit brengt ons bij het tweede niveau van kennisvragen: hoe kan brede welvaart in het dagelijks werk van de verkeersprofessional worden geïntegreerd? Hiervoor kijken we in samenwerking met het Ministerie van IenW naar indicatoren voor brede welvaart en mobiliteit. Het bijeenbrengen van de top-downbenadering (wat willen wij aan welzijnseffecten kunnen meten?) van het ministerie wordt

Community of Practice

Alle overheden zijn aan zet om brede welvaart te laten landen in het mobiliteitsbeleid. De Community of Practice (CoP) van CROW-KpVV speelt hierin een belangrijke rol. Hierin zitten overheden, adviesbureaus, toegepast onderzoek (TNO, hogescholen) en meer wetenschappelijk onderzoek (universiteiten).

In de CoP delen we praktijkkennis en halen we kennisvragen op. Die kennisvragen zetten we om in projecten die kennisproducten opleveren.

Naast de CoP houden we de themapagina Brede welvaart op de CROW-website actueel.

Tools en instrumenten

In 2025 zetten we in op de ontwikkeling en toepassing van tools die passen bij onderdelen uit de SUMP-aanpak, analyse van de huidige mobiliteitssituatie:

- 1 IKOB-software. In 2025 is de IKOB-software gereed voor iedereen die bereikbaarheidsanalyses wil maken van regio's. Daarnaast is IKOB verwerkt in de RMP-monitor, waardoor gebruikers via de RMP-monitor grove bereikbaarheidsanalyses van hun regio krijgen. De IKOB-software wordt doorontwikkeld (kennisontwikkeling) en er komt ondersteuning voor toepassing van de software.
- 2 Monitoring. CROW heeft verschillende dashboards en monitors. Deze tools verschaffen inzicht in het aanbod van mobiliteit in een regio en de impact van deze mobiliteit op de gezondheid en veiligheid van bewoners en op de leefomgeving (dimensies van brede welvaart). In 2025 verkennen we de mogelijkheid om te komen tot een functioneel en technisch ontwerp voor één dashboard op het gebied van Brede welvaart dat meerdere CROW-dashboards integreert.

Selecteren van concrete maatregelen:

- 3 We zetten een stap in 2025 in het concretiseren van brede welvaart door de koppeling te leggen met het thema Auto (specifiek wegontwerp). In wegontwerp leggen we de verbinding met de afweging tussen de vier dimensies van brede welvaart. Daarmee geeft CROW handvatten bij het selecteren van maatregelen voor een op brede welvaart gebaseerde inrichting van de openbare ruimte.
- 4 Op basis van ervaring met de cases Ov en brede welvaart en Fiets en brede welvaart, staat 2025 in het teken van het ontwikkelen van een uniforme methode voor het opstellen van narratieven.

Cases uitwerken

De ontwikkelde en gedeelde kennis zal moeten worden toegepast in de praktijk. Deze praktijkvoorbeelden halen we op zodat hierop kan worden doorontwikkeld in de vorm van verbeterde tools en instrumenten of inspiratie voor andere partijen. Verder zullen de cases inzichten verschaffen die in andere (landelijke) trajecten kunnen worden ingezet (bijvoorbeeld MIRT, Mobiliteitsvisie).

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.

Zorgeloze mobiliteit voor iedereen in 2050. Zonder emissies, toegankelijk voor jong en oud, arm en rijk, valide en mindervalide. Mobiliteit als schakel tussen wonen, werken en vrije tijd. Dit is de visie die we willen bereiken door in te zetten op een integrale benadering van het mobiliteitssysteem, waarbij alle modaliteiten en de infrastructuur optimaal worden benut én uiteindelijk alle modaliteiten schoon zijn.

Hiermee voldoen we niet alleen aan de afspraken van het Klimaatakkoord uit 2019 in Parijs, maar leveren we ook een significante bijdrage aan de terugdringing van overige milieuschade.

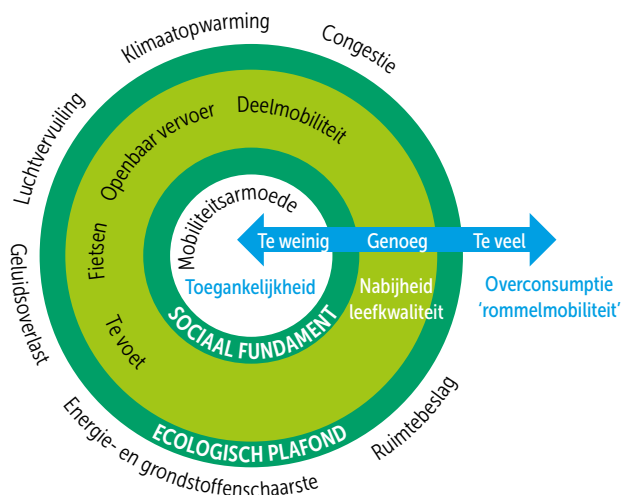
Voor een toekomstbestendig mobiliteitssysteem is een integrale aanpak nodig, waarbij de landelijke overheid regie voert, regionale overheden met ruimtelijke maatregelen inzetten op ruimte-efficiënte en schone mobiliteit, en werkgevers samen de massa creëren om zero-emissie woon-werk- en werk-werkverkeer te stimuleren. Het publieke belang moet voor alle betrokken partijen voorop staan.

Onderdeel van het Klimaatakkoord is de ontwikkeling van Regionale Mobiliteitsplannen in heel Nederland met als doel een bijdrage leveren aan de CO₂-reductie en leefbaarheid. De CO₂-uitstoot moet verminderen met 55%. Voor de mobiliteitssector betekent dit conform het Klimaatakkoord een reductie van 7,3 megaton CO₂. Echter, de ambitie van het Rijk ten aanzien van de totale mobiliteitssector is een reductie van 10 megaton CO₂. Om het in perspectief te zetten: in 2021 was de mobiliteitssector goed voor de uitstoot van 30,1 megaton CO₂ waarvan het wegvervoer voor 85% verantwoordelijk was. De helft van de aan mobiliteit gerelateerde CO₂ uitstoot komt voor rekening van personenauto's. Als in 2030 alle auto's emissievrij zouden zijn, betekent dit een reductie van ongeveer 4 megaton CO₂. Er is dus meer nodig om de doelstelling te halen.

In het Klimaatakkoord is opgenomen dat overheden tempo maken met de Regionale Mobiliteitsplannen (RMP's). In theorie betekent dit dat provincies samen met gemeenten in hun regio werken aan duurzame mobiliteit. In de praktijk valt in de samenwerking tussen de overheden nog veel winst te behalen. Te denken valt aan maatregelen als werkgeversaanpak ten aanzien van mobiliteit, elektrificatie van het wagenpark, zero-emissie stadslogistiek, verlagen van parkeernormen in combinatie met investeren in andere modaliteiten (fiets, voetganger, ov) en het inzetten op deelmobiliteit.



De Regionale Mobiliteitsprogramma's staan niet op zichzelf, zoals figuur 5, de 'Mobiliteitsdonut' van het Netwerk Duurzame Mobiliteit gebaseerd op het werk van Kris Peeters laat zien.



Figuur 5. Mobiliteitsdonut van het Netwerk Duurzame Mobiliteit naar Kris Peeters.

Verduurzaming van mobiliteit raakt aan vele andere opgaven en maakt onderdeel uit van een samenhangende benadering van en regionale visies op mobiliteit. Het belang van duurzame mobiliteit is breder dan CO₂-reductie, hoewel nu op dit laatste maatschappelijk gezien het accent ligt.

SUMP

De EU werkt ook aan nieuwe regelgeving om duurzame mobiliteit te stimuleren. In een nieuw akkoord, dat alleen nog formeel moet worden vastgesteld, verplicht de EU Europese steden met meer dan 100.000 inwoners om vanaf 1 januari 2027 een Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) te hebben. Dit is een integraal plan voor het duurzaam verbeteren van de mobiliteit in een stad of regio. Het plan vormt een kader voor de aanpak van alle gemeenschappelijke uitdagingen op het gebied van stedelijke mobiliteit, het biedt een integrale aanpak en het doet dienst als mobiliteitsplan voor de lange termijn met maatregelenpakketten die gericht zijn op het behalen van kortetermijn-doelstellingen.

Kortom, de belangstelling voor duurzame mobiliteit vanuit het professionele werkveld is groot, wat het wenselijk 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 2023.

Vanuit de modaliteiten gaat het om nota's als de Tweede etappe 'Schaalsprong Fiets' van Tour de Force (met 'fietsen voor een beter klimaat' als een van de vijf pijlers), het Nationaal Toekomstbeeld Fiets, de agenda van het platform Ruimte voor Lopen, het Masterplan lopen (in wording), 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.

Kennisvragen

Duurzaamheid komt in meerdere thema's in het jaarprogramma terug. Denk aan Collectief vervoer (Zero Emissie Bus, doelgroepenvervoer) 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 toegang tot zo actueel mogelijke gegevens en kennis rond RMP's.

De kennisvragen komen vooral van de professionals die zich bezighouden met RMP's zoals de provincies, gemeenten en de adviseurs duurzame mobiliteit. CROW heeft in 2024 met hen gesprekken gevoerd over de stand van zaken hiervan en de knelpunten waar zij tegenaan lopen. Uit deze gesprekken kwam de kennisbehoefte naar voren.

Een aantal vragen heeft direct betrekking op de vorm en inhoud van de RMP-monitor, een product dat CROW sinds medio 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-prognosetool verder uitbreiden? Een afgeleide vraag is gericht op de aanpak. Hoe organiseren we binnen de regio de samenwerking om op langere termijn tot het gewenste resultaat te komen? Uit de samenwerking met de provincies is naar voren gekomen dat er behoefte is om het effect van mobiliteitsmaatregelen op CO₂-uitstoot ex post en ex ante te meten.

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.

We leggen het accent op monitoring van duurzame mobiliteit en actuele data. Door dit accent draagt CROW-KpVV bij aan het bereiken van de klimaatdoelstellingen. Wij helpen professionals door een basis te geven voor ex-ante en ex-post monitoring van de effecten van maatregelen op CO₂-reductie, fijnstofreductie middels een RMP-monitor en door als stimulans om de twee jaar de Duurzame Mobiliteitsprijs uit te reiken aan de regio die het beste presteert.

Activiteiten

CROW ondersteunt professionals met de ontwikkeling van hun RMP's door:

- het jaarlijks actualiseren van de duurzaamheidsscore, www.duurzaamheidsscore.nl, en het eens in de twee jaar uitreiken van de Duurzaamheidsprijs op basis van de Duurzaamheidsscore met data uit de RMP-monitor
- het actualiseren van de Staat van de mobiliteitstransitie
- het aanbieden en blijven actualiseren van diverse tools om de effecten op CO₂-reductie inzichtelijk te maken, zoals de RMP-monitor en RMP-prognosetool
- het aanbieden van netwerken en informatie op het Congres Duurzame Mobiliteit 2025. Hier wordt ook de Duurzaamheidsprijs uitgereikt.

3.3 Ruimte en mobiliteit

Beleidsopgaven

Het is een grote opgave om de leefomgeving en het mobiliteitssysteem toekomstbestendig te maken. Door klimaatverandering, verstedelijking, economische groei en demografische ontwikkelingen staat de kwaliteit van onze leefomgeving onder grote druk en lopen we tegen grenzen aan, zowel wat betreft het kunnen faciliteren van de vele concurrerende claims op de ruimte als het omgaan met schaarste op allerlei vlak. In verband met de vele opgaven in het fysieke domein moet ook het mobiliteitssysteem zich meer toekomstbestendig verhouden tot onze leefomgeving, zowel op systeemniveau als in relatie tot gebiedsontwikkeling. Voor een dergelijke integrale aanpak is een cross-sectorale samenwerking van partijen over verschillende beleidsdomeinen heen noodzakelijk.

De maatschappelijke opgaven hebben betrekking op het huidige en toekomstige gebruik van de ruimte, ofwel de maatschappelijke functies van de ruimte. Daarbij is een duidelijke toekomstperspectief op de (openbare) ruimte van belang, namelijk waar het fijn en veilig wonen en werken is in een gezonde en leefbare omgeving met voldoende welvaart maar ook met een veilig en toekomstbestendig mobiliteitssysteem.

Ruimtelijke ontwikkeling en het mobiliteitssysteem als geheel – voertuig(emissies), ICT/data en infrastructuur/ruimtebeslag – zijn van elkaar afhankelijk. Mobiliteit is geen doel op zich, maar verbindt ruimtelijke bestemmingen. Die bestemmingen verliezen hun nut als ze niet bereikbaar zijn. Een goede ruimtelijke ordening is een voorwaarde voor een samenhangende aanpak van de fysieke leefomgeving. Ook bij het opstellen en uitvoeren van het beleid aangaande het mobiliteitssysteem is een brede blik gewenst om de brede welvaart voor alle inwoners in Nederland te dienen, zowel voor de gebruikers als de omwonenden van het infranetwerk.

Bij integraal mobiliteitsbeleid gaat het om het vervoer van personen en goederen en het borgen van verschillende publieke belangen zoals economische vitaliteit, bereikbaarheid, toegankelijkheid, duurzaamheid, leefbaarheid, gezondheid en veiligheid. De Omgevingswet biedt kansen om te komen tot duurzame gebiedsontwikkeling. Ruimte en mobiliteit spelen daarbij een belangrijke rol, niet alleen door allerlei ruimtelijke ontwikkelingen maar ook door de wens om te komen tot een toekomstbestendig mobiliteitsstelsel. Was dat ruimtevraagstuk voorheen vooral een bovengrondse belangenafweging, inmiddels is dit een beleidsopgave geworden van een samenhangende aanpak van de schaarse ruimte, zowel boven- als ondergronds.



De opgave voor de korte en lange termijn is het verbeteren van de samenhang tussen verstedelijking, infrastructuur en mobiliteit op lokaal en regionale schaal. En om minder te focussen op piekbelasting, capaciteitsvergroting, het inperken van voertuigverliesuren en het verkorten van files.

In een toekomstbestendig mobiliteitssysteem staan brede welvaart en de gebruiker centraal en is de impact op de leefomgeving minimaal. De bundeling van meerdere stedelijke functies (wonen, werken, voorzieningen, et cetera) verbetert de bereikbaarheid, leidt tot minder autogebruik, zorgt voor zorgvuldig ruimtegebruik en is maatschappelijk het meest effectief. Met name in situaties waar de functies op een veilige manier met elkaar verbonden zijn. Het Parijse concept van de vijftienminutenstad is hiervoor een krachtig beeld waarbij nabijheid van functies een belangrijke rol speelt.

Het thema Ruimte en mobiliteit richt zich op een geïntegreerde aanpak van ruimte en mobiliteit voor duurzame gebiedsontwikkeling (herontwikkeling en nieuwbouw) waarbij samenwerking tussen verschillende disciplines noodzakelijk is, evenals kennis van inhoud en proces. De focus ligt op stedelijke regio's en slimme duurzame verstedelijking, waarbij de wisselwerking met het landelijk gebied niet uit het oog wordt verloren.

(Beleids)nota's

Rond de ruimtelijke inrichting van Nederland is veel in ontwikkeling. In 2024 verschijnt de nieuwe nota Ruimte die de samenhang tussen keuzes geeft 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 over behoud 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

De volgende vragen staan centraal:

- Hoe gaan we de komende jaren het mobiliteitssysteem toekomstbestendig maken in relatie tot duurzame gebiedsontwikkeling en de bouwopgave? Wat voor samenwerking is hiervoor nodig tussen ruimte en mobiliteit, niet alleen bij (decentrale) overheden, maar ook bij andere stakeholders zoals projectontwikkelaars en energiebedrijven?

We komen bij deze vraag allerlei aspecten tegen zoals de plek van Light Electric Vehicles in de mobiliteitstransitie, het nieuwe parkeren, wat gaat over gebiedsgericht maatwerk per gebied/doelgroep en de situatie in landelijk gebied.

- Hoe kan integraal en multifunctioneel ruimtegebruik van de openbare ruimte, van de ondergrond en gebouwen binnen een verdichte stedelijke omgeving, ruimte en waarde creëren en bijdragen aan een aantrekkelijke en toekomstbestendige leefomgeving?

Het grootste vraagstuk is of al die compacte woongebieden of nieuwbouwwijken en het (eventuele) aantrekkelijke aanbod van deelmobiliteit en actieve mobiliteit ook echt leidt tot een gedragsverandering. Gaat de autogebruiker daadwerkelijk de auto wegdoen? Wordt het een ingroei-model voor nieuwe generaties? Of gaan we 'fouten' uit de VINEX-tijd, waarin we de invloed van ruimte vaak flink hebben overschat, herhalen? Kortom, ook de koppeling naar gedrag en attitudes is erg belangrijk.

Doelen en activiteiten

CROW-KpVV werkt vanuit het thema Ruimte en mobiliteit aan het ontsluiten en toepassen van relevante kennis voor slimme duurzame verstedelijking, zodat alle partijen daar hun voordeel mee kunnen doen. Activiteiten die we in 2025 voor ogen hebben zijn:

- Overleg met partijen om te komen tot praktische stappen en hulpmiddelen ter verbetering van de inhoud en afstemming tussen ruimte en mobiliteit en verduurzaming in steden.
- Stimuleren van duurzame mobiliteitsinpassing bij nieuwe woningbouwontwikkelingen waarbij reductie autobezit en gebruik centraal staat. We stimuleren de toepassing van de 'gereedschapskist' Slimme en duurzame verstedelijking. Ontwikkelde kennis komende jaren uit het Europese LEVERAGE-project kan hier aan worden toegevoegd. Eén van de instrumenten betreft het toepassen van de STOMP-methodiek.
- Aandacht geven aan cocreatie, draagvlak en afstemming tussen stakeholders. Hier kan een serious game als Mobipolis een rol spelen.
- Kennis verspreiden over financiering, businesscase en governance bij gebiedsontwikkeling (met focus op de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA).

3.4 Smart Mobility

Beleidsopgaven

Onze leefomgeving staat onder druk, wordt steeds digitaler en onze verplaatsingswijzen worden duurzamer. Die verduurzaming hangt sterk samen met digitalisering. Zo draagt actuele reisinformatie bij aan het sturen van stromen en kan het schaarse verkeersnetwerk beter worden benut door de intelligente Verkeersregelininstallatie (iVRI) en dynamisch routemanagement. De interactie tussen mens, omgeving en voertuigen wordt hierdoor steeds belangrijker.

Smart Mobility omvat data-gedreven en innovatieve ontwikkelingen in de domeinen van verkeer, vervoer en infrastructuur. Deze vooruitgang wordt vaak geïnitieerd door marktspelers, zoals de auto-industrie (met slimme voertuigen) en dienstverleningssectoren (met routekeuze-opties en reizigersinformatie). Overheden spelen hierbij een cruciale rol, niet alleen om ervoor te zorgen dat deze ontwikkelingen niet in conflict komen met publieke belangen, zoals verkeersveiligheid, privacy en toegang tot collectieve voorzieningen, maar ook om te evalueren hoe deze technologieën en diensten bijdragen aan beleidsdoelstellingen zoals verbeterde bereikbaarheid, leefomgeving, duurzaamheid en inclusiviteit. Essentieel is dat zowel de fysieke als digitale infrastructuur up-to-date zijn en dat er een integrale samenwerking is op het gebied van de inrichting, beheer en bouw van zowel de fysieke als digitale infrastructuur. Alle systemen moeten op een samenwerkende manier worden beheerd, waarbij zowel publieke als private actoren betrokken zijn.

De drie belangrijkste brede doelstellingen die Smart Mobility bedient in relatie tot de maatschappelijke opgaven zijn:

Doel	Subdoel
Duurzaamheid	Modaliteiten aan elkaar verbinden zodat meer voor duurzame vervoervormen kan worden gekozen
Efficiëntie	Het verkeer zo slim mogelijk routeren
Verkeersveiligheid	Rijtaakondersteuning en informatie, automatisch rijden

Automatisch rijden draagt op termijn bij aan het oplossen van het tekort aan chauffeurs.

Data vormen de basis voor verdere automatisering van voertuigen en moeten betrouwbare informatie leveren aan de (multimodale) reiziger. Om de beleidsdoelen binnen het verkeersmanagement te ondersteunen, is verregaande digitalisering een vereiste. Voertuigen worden snel intelligenter, wat gevolgen heeft voor zowel de digitale als de fysieke infrastructuur.

Standaardisatie en uniformiteit worden steeds belangrijker. Ook de eindgebruiker moet daarbij goed in beeld blijven. Het is van belang om op basis van de wegclassificatie een solide netwerkvisie te ontwikkelen, om verkeersmanagement slimmer en integraal voor alle modaliteiten toe te

passen, inzichtelijk te maken hoe het netwerk moet functioneren (Functional Road Class) en te vervatten in een zogenaamd verkeerscirculatieplan. Al deze lagen kunnen niet los van elkaar gezien worden en zijn datalagen die de EU verplicht gaat stellen.

Binnen dit thema wordt de Europese en internationale dimensie steeds belangrijker: de EU speelt een grote rol in het creëren van een gelijk speelveld voor data, informatie en dienstverlening.

De kaders uit Brussel moeten we effectief vertalen naar een praktisch handelingsperspectief, waarbij samenwerking tussen partijen steeds belangrijker wordt. Het belang van Europese samenwerking wordt stelselmatig zwaar onderschat wat uiteindelijk leidt tot veel dubbel werk met soms desinvesteringen tot gevolg.

(Beleids)nota's

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, 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 2024 geeft inzichten en laat de gevolgen zien voor het beleid.

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-wet en de Europese richtlijn over intelligente vervoerssystemen. Vanuit deze laatste richtlijn zijn er diverse gedelegeerde handelingen van de Europese Commissie zoals de richtlijn voor Real Time Traffic Information (RTTI) en 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.

Doelen en activiteiten

Omdat Smart Mobility nog zo sterk in beweging is en zaken elkaar snel opvolgen, is het thema bij uitstek geschikt voor beleidsvoorbereiding binnen het KpVV-programma. Binnen dit thema is het doel samen met het werkveld een brug te slaan tussen beleid en de kennis in de praktijk.

Vanuit het KpVV-programma ligt de focus op de mix aan voertuigautomatisering, reizigersinformatie, integrated ticketing, intelligent parking, MaaS, logistiek en niet in de laatste plaats Intelligente transportsystemen en verkeersmanagement. Het gaat om slimme combinaties daarvan die leiden tot diensten voor alle modaliteiten of verslimming van al bestaande combinaties als deelmobiliteit, MaaS en logistiek.

Data en digitalisering

Onder deze noemer vallen alle data-gerelateerde onderwerpen die raken aan Smart Mobility. Het betreft in de basis alle modaliteiten en kent een sterke relatie met de EU-regelgeving. We gaan in op Artificial Intelligence binnen verkeersmanagement, een vervolg op het project 'Beleidsmatig regelen' over het ontwikkelen van multimodale KPI's. Daarbij maken we de koppeling met SUMP-systematiek en indicatoren die aansluiten bij maatschappelijke doelstellingen en duurzaamheid. Net als in voorgaande jaren is ook in 2025 inzet nodig om de RTTI-regelgeving verder te laten doorwerken in het werkveld.

ADAS en Zelfrijdend

Binnen dit thema ligt de focus op rijtaakondersteuning voor bestuurders en autonoom rijden voor motorvoertuigen. Dit omvat zowel individuele als collectieve vervoeroplossingen, evenals logistiek. Ook de fiets komt aan bod. We gaan door met de Landelijke werkgroep ISA, met name op het machinaal leesbaar maken van verkeersborden. En met activiteiten als het verkennen van de mogelijkheden van ISA in relatie tot fietsen en openbaar vervoer en het verbeteren van het verplichte ISA-systeem in voertuigen.

Human Factors

Hierbij gaat het om de usecase: hoe gebruiken reizigers de diensten? Dat is bepalend voor het werkelijke resultaat van bepaalde toepassingen ten aanzien van het Smart Mobility-beleid. De kans op onbedoelde effecten, afwijkend gebruik

of geen gebruik is een belangrijke valkuil. De gebruiker zit immers niet aan tafel. Door die gebruiker wel een plek te geven wordt het een publiek-private, maatschappelijke aangelegenheid. In december 2020 hebben LVMB en CROW het Afweegkader Smart Mobilityservices opgeleverd. In 2024 verkennen we met LVMB of er behoefte is aan een herziening van het afweegkader. Als dat het geval blijkt, gaan we daarmee aan de slag in 2025.



3.5 Verkeersveiligheid

Beleidsopgaven

Volgens de cijfers van het CBS over 2023 zijn in dat jaar 684 mensen omgekomen door een verkeersongeval. Dat is een daling van 61 verkeersdoden in vergelijking met 2022, maar opnieuw meer dan in de periode tussen 2010 en 2021. De afgelopen vier jaar zijn de meeste verkeersdoden gevallen onder de groep fietsers. In 2023 overleden 270 fietsers. 42% van de fietsers kwam om door een botsing met een auto. De overige verkeersdoden vielen onder inzittenden van een personenauto (194), voetgangers (71) en gebruikers van een scootmobiel (53), motor (46), brom- of snorfiets (32) en inzittenden van een bestel- of vrachtauto (16).

Cijfers van ernstig verkeersgewonden in 2023 zijn op het moment van schrijven nog niet beschikbaar, maar de cijfers van SWOV over 2022 geven wel een beeld van de ontwikkelingen. In 2022 raakten ongeveer 8.300 personen ernstig gewond in het verkeer. In vergelijking met 2021 is dat een stijging van ongeveer 1.500 ernstig gewonden. De toename van het aantal ernstig gewonden lag in 2022 boven de trendlijn. Deze lijn stijgt sinds 2006.

Volgens de verkeersveiligheidsprognose van SWOV van 2021 zal het aantal jaarlijkse verkeersdoden tot 2040 stabiliseren, maar het aantal ernstig verkeersgewonden mogelijk bijna verdubbelen. Een zorgwekkend toekomstbeeld. Met de aangenomen motie Geurts (CDA) heeft het demissionaire kabinet het doel gesteld de trend te doorbreken en in 2030 tot een halvering van het aantal verkeersslachtoffers te komen. Eind 2023 is het rapport Trendbrekers verkeersveiligheid verschenen. Dit rapport geeft inzicht in 15 verkeersveiligheidsopgaven én concrete acties/maatregelen om tot de halvering te komen in 2030.

De diverse overheden zijn continu bezig met het verbeteren van de verkeersveiligheid binnen het gehele verkeerssysteem. De risicogestuurde aanpak blijkt steeds meer ingebed in het beleid van de decentrale overheden. Dat blijkt ook uit de Monitor Startakkoord 2023. Toch is het noodzaak de vinger aan de pols te houden en te blijven inzetten op het belang van de risicogestuurde aanpak om tot een verbetering van de verkeersveiligheid te komen.

(Beleids)nota's

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030) vormt sinds eind 2018 het landelijk beleid op het gebied van het verbeteren van de verkeersveiligheid. Dat beleid moet leiden tot een trendbreuk naar minder verkeersslachtoffers – doden én (ernstig) gewonden – voor de periode tot 2030. Een belangrijk uitgangspunt uit het SPV 2030 is de risicogestuurde aanpak.

In 2022 is het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2022-2025 verschenen met de acties vanuit het Rijk voor deze periode.

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 werken het Ministerie van IenW en Rijkswaterstaat aan een meerjarenplan fietsveiligheid met de pijlers veilige school- en sportomgeving, enkelvoudige fietsongevallen, drukte op het fietspad en ouderen.

In 2019 hebben de 23 partners van Tour de Force het ambitiedocument Tweede Etappe Schaalsprong Fiets van Tour de Force gepubliceerd, in samenhang met het Nationaal Toekomstbeeld Fiets. De Fietsersbond 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 voetganger komt aan bod in de Agenda Ruimte voor Lopen en het Masterplan Lopen (in wording). Ouderen staan centraal in het plan Langer veilig onderweg van het Ministerie van IenW.

Kennisvragen

Het thema Verkeersveiligheid is een onderwerp dat veel aandacht krijgt. Toch is verkeersveiligheid niet direct iets tastbaars dat enkel door een fysieke maatregel kan worden verbeterd. Het verbeteren van de verkeersveiligheid is altijd een samenspel tussen de inrichting van de openbare ruimte, het gedrag van verkeersdeelnemers, de typen vervoer, bijbehorende veiligheidsmiddelen en handhaving. Dat samenspel moet zorgen voor een veilige deelname aan het verkeer.

De kennisvragen die zich voordoen zijn dus niet alleen inhoudelijk maar ook procesmatig van aard. Specifieke kennisvragen binnen de andere thema's zijn in de betreffende paragrafen te vinden.

Algemeen

- Hoe kunnen concrete maatregelen ervoor zorgen dat de negatieve trends op het gebied van verkeersslachtoffers – doden en (ernstig) gewonden – worden doorbroken?
- Hoe geven we verkeersveiligheid een plek in een omgevingsvisie?
- Hoe maken we wetenschappelijke kennis (van onder andere SWOV) praktisch toepasbaar?

Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 – de risicogestuurde aanpak

- Hoe optimaliseren we de samenwerking tussen de decentrale overheden en kennisorganisaties?
- Hoe kunnen we de risicogestuurde aanpak meer inbedden in lokaal en regionaal beleid?
- Hoe dichten we het gat tussen (uitvoerende) ambtenaren en gemeentebesturen met betrekking tot risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid?
- Hoe maken we de risicogestuurde aanpak toekomstbestendig? Hoe gaat het risicogestuurd werken in de praktijk? En wat hebben gemeenten nodig om dit succesvol te kunnen borgen?
- Hoe verbeteren we de samenhang van inrichting, educatie en handhaving binnen de risicogestuurde aanpak?
- Hoe helpen we ambtenaren/bestuurders om keuzes te maken op basis van slachtoffer-/ongevalscijfers, de risicogestuurde aanpak en incidenten?

Gedrag en gedragsbeïnvloeding

- Hoe kunnen we de trend van de 'ego-cultuur' in het verkeer doorbreken?
- Hoe bevorderen we het gebruik van beveiligings-/beschermingsmiddelen?
- Hoe kunnen we campagnes en ook handhaving efficiënt inzetten?

De drie E's (Engineering (inrichting), Education (educatie) en Enforcement (handhaving))

Algemeen

- Hoe krijgen we een effectievere balans tussen inrichting, educatie en handhaving?
- Hoe zorgen we ervoor dat het thema Verkeersveiligheid standaard een plek heeft binnen de andere beleids-terreinen?

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. De infrastructuurkant komt in CROW-verband aan de orde. De kennisvragen rond de risicogestuurde aanpak verkeersveiligheid worden opgepakt door het Kennisnetwerk SPV.

Activiteiten

De kennisprojecten die we in 2025 uitvoeren, zijn:

LEARN!

LEARN! is een Europese samenwerking voor kennisuitwisseling, -ontwikkeling en -borging op het gebied van verkeerseducatie. CROW is lid van het Europese expertpanel en draagt bij aan publicaties door middel van haar eigen kennis en de contacten met de Nederlandse achterban.

Toolkit Verkeerseducatie

De Toolkit Verkeerseducatie biedt sinds 2008 een verzameling van verkeerseducatieve producten en toetsingen. De rol van CROW en de kennis binnen deze werkzaamheden is echter veranderd in de loop der jaren. Over de exacte invulling van deze activiteit vinden in 2025 gesprekken plaats. Dit gebeurt ondermeer in afstemming met de provincies omdat zij de toolkit mede inzetten voor hun subsidieverlening naar partijen. Gedurende deze toekomstverkenning beheren en onderhouden we de toolkit door middel van toetsingen van nieuwe producten.

WEVER

Het project WEVER had tot doel om door middel van een digitale toets inzicht te geven in de effectiviteit van het totale aanbod van verkeerseducatie op de basisschool. Dit moest provincies en regio's een beeld opleveren van wat hun verkeerseducatiebeleid heeft opgeleverd bij kinderen in groep 8, en welke relevante eindcompetenties eventueel nog meer aandacht behoeven. Een digitale toets mat hoe leerlingen scoren op een aantal eindcompetenties in het verkeer, waarover kinderen aan het eind van de basisschool moeten beschikken. Om te komen tot voldoende gegevens waren minimaal 4.000 afgenomen toetsen nodig. Dit aantal is niet gehaald in de onderzoeksperiode (2020-2024). Hierdoor is er dus onvoldoende data om valide uitspraken te kunnen doen. In 2024 is in nauwe afstemming met het veld besloten om de dataverzameling te stoppen en om te kijken of een analyse van de verzamelde data zinvol is. Daarmee is het project Wever in 2024 beëindigd.

In 2025 gaat CROW-KpVV, in afstemming met het brede veld, na wat de mogelijkheden zijn ten aanzien van het instrument Wever (de toets). Dat instrument wordt in sommige regio's structureel ingezet (bijvoorbeeld als voorwaarde voor het krijgen van een verkeersveiligheidslabel). De toets wordt in 2024 ook ingezet in Vlaanderen voor onderzoek aldaar. De ervaringen uit Vlaanderen nemen we mee in de verkenning in 2025.

Gedrag en gedragsbeïnvloeding

Wij willen in de eerste helft van 2025 een oordeel vormen of en hoe we verdergaan met het thema verkeerseducatie zoals hierboven toegelicht. Mocht blijken dat de inzet daarop minder zal worden in 2025, dan gaan we daarnaast aandacht besteden aan de bredere gedragsbeïnvloeding op de drie E's (Engineering, Education en Enforcement).

3.6 Toegankelijkheid

Beleidsopgaven

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 die daarbij komt kijken is een belangrijke randvoorwaarde daarvoor. 'Design for all' is het credo. Daarbij geldt de meest kwetsbare (en dus niet de 'gemiddelde') persoon als uitgangspunt.

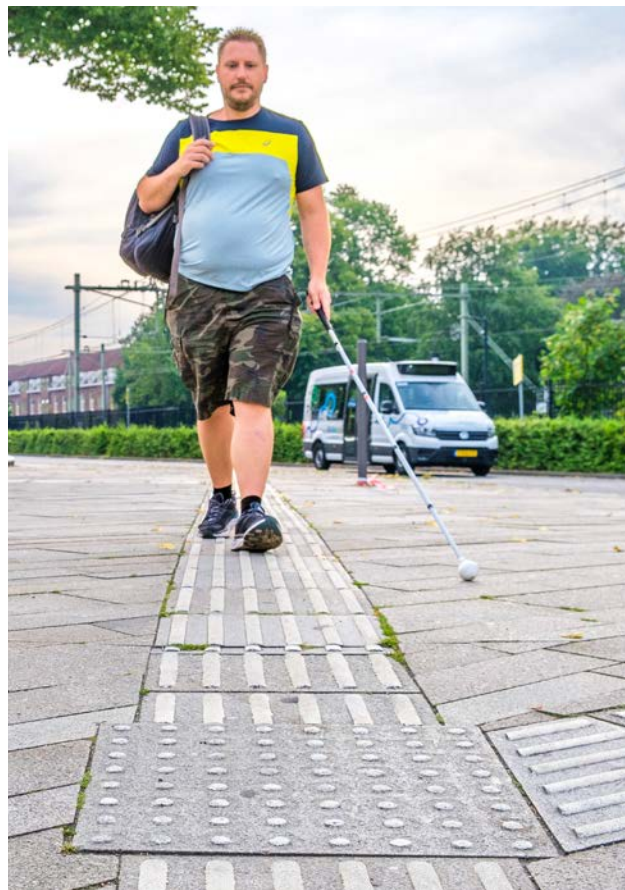
Nederland kent afhankelijk van de definitie tussen de 2 en 4,5 miljoen mensen met een beperking en de vergrijzing zorgt voor een snelle toename daarvan. Het VN-verdrag Handicap geeft het doel weer waar we voor staan: het verbeteren van de positie van mensen met een beperking. Dit geldt voor alle aspecten, dus ook voor mobiliteit.

Toegankelijkheid kent veel facetten en staat politiek-bestuurlijk in de belangstelling, zowel landelijk als lokaal. Gemeenten laten zich steeds meer door platforms van ervaringsdeskundigen en experts gevraagd en ongevraagd adviseren. De helft van de gemeenten heeft echter nog geen inclusie-agenda terwijl zij daartoe wel verplicht zijn. Met name kleinere gemeenten blijven achter. De toegenomen belangstelling voor het thema 'voetganger' bij gemeenten leidt tot meer aandacht voor ontwerpprincipes als STOMP en een doordacht voetgangersnetwerk dat voldoende breed is en vrij van obstakels. Dat is goed voor allerlei doelgroepen.

Opdrachtgevers in het ov, de provincies en vervoerregio's, willen het ov toegankelijker maken volgens afspraken uit het Bestuursakkoord OV. In 2006 heeft het Rijk 560 miljoen uitgetrokken om treinstations uiterlijk in 2030 toegankelijk te hebben. Eind 2023 was ruim 90% van de treinstations toegankelijk gemaakt. Voor gemeenten als wegbeheerders ligt nog een taak in het toegankelijk maken van de resterende bus- en tramhaltes. De Staat van het openbaar vervoer laat bijvoorbeeld zien dat 25% van de bushaltes op dit moment volledig toegankelijk is. De uitvoering van het Bestuursakkoord toegankelijkheid openbaar vervoer 2022-2032 vergt een lange adem, blijkt uit de voortgangsbrief van de staatssecretaris van juni 2023.

Wel wordt hard gewerkt aan dataverzameling en ontsluiting. Onder andere DOVA houdt zich in een samenwerkingsverband bezig met het project stationstopologie om te komen tot dynamische data over toegankelijkheid in het ov.

De themarapportage openbaar vervoer en doelgroepenvervoer uit december 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.



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.

(Beleids)nota's

Het VN-verdrag Handicap is vertaald 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 wordt gewerkt aan een werkgenda waarin nieuwe beleidsvoornemens zijn opgenomen. Deze agenda is eind 2024 gereed.

Bij het openbaar vervoer komt inclusiviteit 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

lenW, decentrale overheden, vervoerders en ProRail. Ook is in maart 2019 door de ministers van VWS en lenW de Verbeteragenda doelgroepenvervoer en openbaar vervoer aan de Kamer aangeboden onder de titel Iedereen onderweg. De voortgang van de verbeteragenda staat in een Kamerbrief van december 2023.

Het Ministerie van lenW werkt aan een nieuw kader voor gehandicaptenvoertuigen. In Europa is een akkoord bereikt op een Europese gehandicaptenkaart en Europese parkeerkaart voor gehandicapten.

Voor de openbare ruimte is de nadruk komen te liggen op beweegvriendelijkheid en senior- en dementie-vriendelijkheid. Het Programma Wonen en zorg voor ouderen bevat een actielijn voor toegankelijkheid en een beweegvriendelijke openbare ruimte. In de totale woningbouwopgave moeten 290.000 woningen geschikt zijn voor senioren. Dat betekent ook iets voor de omgeving.

In 2025 gelden nadere eisen onder de European Accessibility Act voor toegankelijkheid, klantenservice en bejegening. Dit heeft consequenties voor bijvoorbeeld online dienstverlening.

Kennisvragen

Vanwege de expertise van CROW focussen we bij dit thema op de fysieke toegankelijkheid van de openbare ruimte en verkeer en vervoer, en op de digitale kant van verkeer en vervoer. Vragen betreffen zowel de aanpak als de inhoud van toegankelijkheid en zijn zowel beleidsmatig als operationeel.

Aanpak

- Over toegankelijkheid is al veel kennis beschikbaar bij CROW. Van belang is het actualiseren en structureel beheren van deze kennis. Hoe doen we dat op een goede manier?
- Hoe kunnen we de toepassing van deze kennis verder stimuleren bij professionals van beleid tot uitvoering?
- Hoe maak je een goede afweging van belangen en hoe ga je om met dilemma's bij het inclusief ontwerpen (design for all)?
- In hoeverre is het benutten van ervaringsdeskundigheid en kennis van instituten als Visio/Bartiméus al een standaard werkwijze bij gemeenten?

Hoe stimuleren we het gebruik van de Digitale gereedheidskist voor overheden bij ontwikkeling van knooppunten en hubs?

Inhoud

- In hoeverre is toegankelijkheid goed opgenomen in het curriculum van opleidingen verkeerskunde en (steden)bouw?
- Wat is er beschikbaar aan (monitorings-)gegevens en informatie over wat wel en niet toegankelijk is? Hoe bouwen we dat verder uit?
- Welke overgangssituaties kun je creëren voor de reiziger als het gaat om de relatie tussen ov-halte en de rest van de reis in de openbare ruimte? Denk bijvoorbeeld aan de opkomst van flexibele haltes of aan verlichting.
- Op welke wijze kun je de opgaven duurzaamheid en inclusie gelijktijdig aanpakken?

- Hoe borg je toegankelijkheid bij verkeersmaatregelen in tijdelijke situaties of tijdens winterse omstandigheden?
- Wat betekenen verkeersluwe wijken en binnensteden met bijbehorende parkeeroplossingen voor toegankelijkheid?
- Wanneer gebruik je welke vorm van routegeleiding?
- Welke goede voorbeelden zijn er van een toegankelijke openbare ruimte?
- Hoe is de toegankelijkheid van MaaS/Smart Mobility en apps die daarvoor worden ingezet? Hoe staat dit in relatie tot vervoers-/bereikbaarheidsarmoede?
- Hoe ga je slim om met deelvervoer waardoor de openbare ruimte toch goed toegankelijk blijft?
- Zijn er verschillen in type reisbewegingen en in beleving van bepaalde modaliteiten bij verschillende groepen (bijvoorbeeld vrouwen) en hoe speel je daar met je verkeers- en vervoerbeleid op in?

Doelen en activiteiten

Bewustwording rond het thema Toegankelijkheid is een belangrijk doel. We willen dat CROW een gekende partner is en blijft in het veld en dat de verschillende doelgroepen onze producten en dienstverlening weten te vinden en gebruiken om hun plannen te maken en uit te voeren. CROW-KpVV richt zich op kennis over de beleidsmatige kant van toegankelijkheid en het stimuleren van onderlinge verbinding en netwerken.

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

Kennisinstituut CROW is een bekende partij als het gaat om richtlijnen over dit onderwerp. De Richtlijn toegankelijkheid wordt bijvoorbeeld herzien in 2024 en 2025.

In 2025 staan de volgende activiteiten centraal:

Kennisnetwerk toegankelijkheid

Het digitale Kennisnetwerk Toegankelijkheid bestaat sinds 2021 en 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.

Onderdeel van het kennisnetwerk zijn ook bijeenkomsten. Deze zijn veelal digitaal. Het streven is om minimaal twee van deze bijeenkomsten per jaar te organiseren en ook extra aandacht te genereren rond de Week van de Toegankelijkheid in oktober.

Inclusieve openbare ruimte

Vertaling van wetenschappelijke kennis naar de praktijk is een punt waar we vanuit het KpVV-programma aandacht voor hebben. In 2024 is de NWO-call opengesteld. Wij zijn betrokken bij deze call als kennispartner bij twee voorstellen. Eind 2024 zal duidelijk zijn of ze zijn gehonoreerd.

3.7 Logistiek en distributie

Beleidsopgaven

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 worden gecombineerd in de bestaande schaarse (openbare) ruimte. De opgave ligt dus niet alleen bij de verduurzaming van de logistieke ketens, 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. Deze opgave wordt gekenmerkt door een aantal uitdagingen:

- 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 emissiereductiedoelen 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.

(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 dit onderzoek.

De pagina Economie en financiën biedt een overzicht van de actuele economische beleidslijnen van de Europese Commissie. 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.

De strategische beleidsinzet op landelijk niveau is gericht op de ontwikkeling van robuuste, slimme en schone topcorridors (Goederenvervoeragenda, 2019). De doelstellingen zijn inmiddels aangescherpt.



In 2021 ontving de Kamer de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek, die onder meer ingaat op de uitgangspunten voor zero-emissiezones voor stadslogistiek.

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 Landschap specifiek de groei van distributiecentra mee.

Kennisvragen

Nederland heeft te maken met een grote bouw- en renovatieopgave in de steden en in de nabijheid van steden en dorpen ('straatje erbij'). Met name de binnenstedelijke bouwopgave is zeer complex. De ingreep in bestaande ruimtelijke structuren legt druk op de omgevingskwaliteit en het verkeersnetwerk. Uit de werkgroepsessies die gehouden zijn voor de Handreiking logistiek en duurzame gebiedsontwikkeling blijkt dat de grote steden en Bouwend Nederland behoefte hebben aan één integraal kennisproduct waarin de facetten bouwplaatsveiligheid, omgevingsmanagement en verkeersmanagement worden meegenomen. Zowel gemeenten als de bouwsector zien dat een aantal weerstanden moet worden overwonnen om te komen tot een integrale bouwketen die leidt tot minder milieubelasting en verkeersintensiteiten. Binnenstedelijke herontwikkeling leidt vaak tot een verhoogde druk op het wegennetwerk, andere verkeersdeelnemers en partijen die actief zijn in de bouwketen. Het kernidee is dat gemeenten graag komen tot één BLVC-plan (bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid en communicatie) waarin de verkeerskundige component sterker tot uitdrukking komt.

Een ander relevant gezichtspunt is de noodzaak om de grote renovatieopgave in goede banen te leiden. Vanuit verkeerskundig opzicht leidt dit tot intensieve verplaatsingen die druk leggen op de beperkte ruimte voor parkeren en verblijven. Vaak zijn in dit segment kleinere onderaannemers actief die juist bezwaren hebben tegen het bundelen en/of meer restrictief plannen van bouwstromen via vergunningverlening omdat ze controle willen houden over hun plannings- en inkoopproces.

Dit leidt tot de volgende kennisvragen:

- Hoe ga je om met de routing en fasering van bouwlogistieke stromen per hoofdsegment (nieuwbouw, renovatie)?
- Hoe maak je afwegingen rond intensiteit en capaciteit op het wegennet in stedelijke gebieden?
- Welke vraagstukken rond perimeters en parkeren spelen er?
- Hoe ga je om met retourstromen en de inhuizingsfase op plot- en objectniveau?

Een andere openstaande vraag is wat de ontwikkelingen rond nieuwe voertuigvormen zijn (denk aan vrachtfietsen en bezorgrobots) maar ook hoe om te gaan met de druk op de openbare ruimte door consumentenleveringen en bepaalde bevoorradingsstromen. In binnensteden en winkelgebieden speelt de spanning tussen toegang en microbereikbaarheid (het afleveren tot aan de voordeur). Kennisvragen die spelen

zijn onder andere hoe kan worden omgegaan met het toenemend gebruik van de stoep, afwegingen rond laad- en losplaatsen, onder meer bij commerciële plinten in mixed-use-gebieden en objecten. De inpassing van logistieke stromen in de bestaande stad komt aan de orde in de Handreiking stadsdistributie, waarvan de publicatie is voorzien in het eerste kwartaal van 2025.

Doelen en activiteiten

De omgang met goederen komt steeds meer op het netvlies van ruimtelijke professionals zoals verkeerskundigen en beheerders openbare ruimte. Doelen voor CROW-KpVV voor dit thema zijn:

- Zorgen voor publiek beschikbare basiskennis over logistiek.
- Het geven van handvatten voor logistiek beleid met verkeerskundige en ruimtelijke dimensie aan een breed spectrum van partijen: overheden, projectontwikkelaars en logistieke dienstverleners.
- Benadrukken van het belang van praktisch toepasbare kennis op dit thema met het accent op bouwlogistiek en het managen van de publieke ruimte (curb-side).
- Wisselwerking tussen de kennisontwikkeling door de voorhoede (DMI, TSL, UAZES) en middengroep van decentrale overheden op gang te brengen.

Activiteiten

Dit thema is relatief bescheiden qua omvang maar we voeren wel, zoals eerdere jaren, een aantal concrete activiteiten uit.

We gaan werken aan één integraal kennisproduct waarin de facetten bouwplaatsveiligheid, omgevingsmanagement en verkeersmanagement worden meegenomen. Hierbij zoeken we de verbinding met andere deelcollectieven zoals het Fonds Fysieke Leefomgeving.

Basisidee omtrent de ontwikkelingen rond de druk op de openbare ruimte die wordt veroorzaakt door consumentenleveringen en bepaalde bevoorradingsstromen zijn het organiseren van een of meerdere sessies en uitwerking naar bijvoorbeeld een whitepaper met daarin een verkenning van deze kennisvragen en doorkijk naar ons bredere portfolio.

We verkennen in 2025 of het zinvol is om de opgestelde kennis te verspreiden onder nieuwe doelgroepen zoals projectontwikkelaars en logistieke dienstverleners. Mocht dit zinvol zijn dan bepalen we daarna op welke wijze dat het best gedaan kan worden, bijvoorbeeld via een webinar.

3.8 Voetganger

Beleidsopgaven

De laatste jaren groeit landelijk het besef dat investeren in lopen bijdraagt aan beleidsopgaven op meerdere terreinen, die tezamen leiden tot een meer duurzame leefomgeving en een breder verdeelde welvaart. Dit besef leidt ertoe dat het thema steeds volwassener wordt en dat steeds meer overheden en andere partijen serieus werk maken van integraal loopbeleid en investeren in een loopvriendelijke omgeving die toegankelijk, veilig, comfortabel en aantrekkelijk is.

Relevante beleidsopgaven zijn:

- **Bereikbaarheidsarmoede en nabijheid:** om te zorgen dat iedereen kan deelnemen aan de maatschappij is een goede bereikbaarheid te voet van belangrijke bestemmingen essentieel (inclusief ov-haltes).
- **Efficiënt en aantrekkelijk ruimtegebruik:** bij gebiedsontwikkelingen (woningbouwopgave) liggen er vele ruimteclaims. Een inrichting die minder gericht is op de auto en meer op de lopende mens levert een aangenaam verblijfsklimaat op en neemt weinig ruimte in beslag.
- **Milieu-doelen:** lopen is een schone verplaatsingswijze, meer lopen draagt bij aan lokale en mondiale milieudoelen.
- **Betere gezondheid:** meer lopen betekent een betere fysieke en geestelijke gezondheid.
- **Zelfredzaamheid 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 vastgoedwaardes.
- **Hoger gebruik collectief vervoer:** goede looproutes naar ov-haltes zijn van grote invloed op het ov-gebruik en op de tevredenheid van reizigers.

(Beleids)nota's

Het belang van meer lopen en een loopvriendelijke omgeving is in toenemende mate ook terug te vinden in het rijksbeleid. Relevante beleidsdocumenten zijn:

- Naar een gezonde stad te voet van het College van Rijksadviseurs
- Nationale Ongevingsvisie (NOVI)
- Nationaal Preventieakkoord
- Sportakkoord II
- VN-verdrag Handicap
- Langer veilig onderweg (plan Ministerie van IenW rond veilige mobiliteit van ouderen)
- Naar een integraal bereikbaarheidsbeleid van de Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur
- Nationale woon- en bouwagenda van het Ministerie van Volkshuisvesting
- Nederland, sta op! Maak dagelijks voldoende bewegen vanzelfsprekend (advies van de Nederlandse Sportraad)



- In het kader van Platform Ruimte voor Lopen en de daaraan gekoppelde City Deal wordt een Nationaal Masterplan Lopen gepresenteerd tijdens het Nationaal Voetgangerscongres op 10 oktober 2024. Doel is het thema steviger te verankeren bij de verschillende (overheids)organisaties, te komen tot een gezamenlijk uitvoeringsprogramma en het regelen van meerjarige financiering voor de uitvoering ervan.

Kennisvragen

Met de toenemende belangstelling voor lopen neemt ook de vraag naar kennis toe. Het gaat daarbij om kennis over de voetganger zelf (intensiteiten, veiligheid, gedrag, gebruik), hoe integraal loopbeleid het beste kan worden vormgegeven en hoe je de openbare ruimte loopvriendelijk kunt inrichten.

Basiskennis voor beleidsvorming

- Wat zijn voor mensen acceptabele loopafstanden en looptijden naar diverse bestemmingen?
- Wat zijn de baten van investeren in lopen met betrekking tot relevante beleidsdoelen?
Hoe borg je dat loopvriendelijke beleidsuitgangspunten ook worden meegenomen in het ontwerpproces, in de uitvoering en in het beheer en onderhoud van de loopinfrastructuur?
- Hoe zorg je dat er meer geïnvesteerd wordt in de schakel lopen in de ov-keten?
- Welke kennis is er over veiligheid rond lopen (verkeersveiligheid, valveiligheid, sociale veiligheid) en wat betekent die kennis voor de inrichting van de openbare ruimte?

Kennis over loopvriendelijke inrichting van de openbare ruimte

- Hoe maak je een goed voetgangersnetwerk en hoe toets je dit aan de huidige situatie?
- Hoe zorg je voor voldoende ruimte voor lopen bij gebiedsontwikkeling en bij de (her)inrichting van verschillende typen straten? Hoe kan het STOMP-principe daarbij worden toegepast?
- Hoe zorg je voor een obstakelvrije effectieve loopruimte op voetpaden bij ontwerp, aanleg en beheer?
- Hoe kunnen voetgangers op toegankelijke en veilige wijze hoogteverschillen overwinnen?
- Waaraan moeten looproutes voldoen zodat mensen vaker het ov, hubs of centrale parkeervoorzieningen gebruiken?

Kennis over loopvriendelijk verkeersmanagement

- Hoe zorg je voor een veilige en loopvriendelijke afwikkeling van voetgangers bij met verkeerslichten geregelde kruispunten?
- Hoe kan bij keuzeprocessen rond het (multimodaal) prioriteren van verkeersstromen de looptijden voor voetgangers gelijkwaardig worden meegenomen?

Kennis over loopvriendelijk beheer van de openbare ruimte

- Hoe zorg je voor instandhouding van veilige en toegankelijke looproutes tijdens wegwerkzaamheden, bouwwerkzaamheden en tijdens winterse omstandigheden?
- Hoe zorg je dat er beter wordt gehandhaafd op voor voetgangers hinderlijke obstakels op voetpaden?

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.

De inzet op dit thema moet leiden tot het beter meenemen van voetgangers in het integrale beleid en bij het ontwerpen en beheren van de openbare ruimte. Bij te maken keuzes moeten de eisen die voetgangers stellen goed worden meegewogen.

CROW reikt de kennis aan waardoor de doelgroep zich bewust wordt van de kosten en baten van investeren in een loopvriendelijke omgeving om daarmee goede afwegingen te kunnen maken in de beleids-, ontwerp- en beheerprocessen. Wij bieden met het portfolio rond het thema Voetgangers de kennis en tools die de doelgroepen nodig hebben om effectief loopbeleid te organiseren, de omgeving loopvriendelijk in te richten en deze vervolgens loopvriendelijk te beheren.

Activiteiten

In grote lijnen willen we in 2025 vanuit het KpVV-programma doorgaan met waar we de afgelopen jaren mee bezig waren. Het gaat hierbij om vervulling van drie rollen: als actieve deelnemer aan het netwerk met betrekking tot het thema lopen, als ontwikkelaar van de in het veld benodigde kennis en als toepassingsbevorderaar van die kennis. Het accent ligt op de volgende activiteiten en projecten:

■ Kennisvergroting en ondersteuning Ruimte voor Lopen

Dankzij het doorlopende project Ruimte voor Lopen draagt CROW namens de decentrale overheden bij aan het effectief functioneren van het platform en het vervolg op de City Deal Ruimte voor Lopen. De inspanningen van CROW zijn in het bijzonder gericht op kennismanagement: kennis ontwikkelen, kennis verspreiden, toepassingsbevordering en elkaar ontmoeten.

■ Kennisprogramma voetgangers

Dit doorlopende 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 hiervoor genoemde kennisvragen die door CROW, na afstemming met het veld, als meest prioritair worden bestempeld. De voor 2025 meest prioritaire kennisvragen zijn in ieder geval:

- Meer inzicht in de baten van investeren in een goede loopkwaliteit, ook voor marktpartijen als corporaties, projectontwikkelaars en vastgoedbeheerders.
- Meer kennis over het toepassen van het STOMP-principe op verschillende schaalniveaus.
- Kennis over het evenwichtig meenemen van de voor lopen en verblijven benodigde ruimte in de 'strijd om de openbare ruimte'.
- Inzicht in de toepassingsmogelijkheden van beschikbare tools en data bij het formuleren en uitvoeren van loopvriendelijk beleid en het ontwerpen van loopvriendelijke openbare ruimte.
- Opbouwen van kennis over hoe te zorgen voor goede looproutes naar ov-haltes (vervolg 2023).
- Hoe om te gaan met (nieuwe) obstakels op looproutes (deelvoertuigen, laadvoorzieningen, terrassen, geparkeerde auto's, onbeheerd groen, et cetera)?

3.9 Fiets

Beleidsopgaven

Nederland staat voor een aantal grote ruimtelijke en maatschappelijke opgaven die dringend aandacht vragen. Bijvoorbeeld op het gebied van wonen, klimaat, stikstof, verstedelijking, bereikbaarheid, gezondheid, veiligheid, inclusiviteit, duurzaamheid en leefbaarheid. Tegelijkertijd neemt de behoefte aan mobiliteit alsmaar toe. Deze groei in goede banen leiden, is dan ook een grote uitdaging. De fiets speelt hierin een cruciale rol en krijgt een steeds belangrijkere positie in het mobiliteitsstelsel en de fysieke leefomgeving. Meer mensen op de fiets draagt niet alleen bij aan mobiliteitsvraagstukken, maar geeft ook een positieve impuls aan de volksgezondheid (meer bewegen) en levert een belangrijke bijdrage aan milieudoelen en duurzaamheid (minder geluidhinder en uitstoot).

(Beleids)nota's

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

Europees beleid

- VN-verdrag Handicap

Nationaal beleid

Rijk

- 2019-2030: Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) en het bijbehorende Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2022-2025 – Ministerie van IenW.

- 2021: Naar een integraal bereikbaarheidsbeleid – Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur. Genoemd aandachtspunt: de spreiding van fietsstromen in tijd en route.
- 2021-2025: Coalitieakkoord, 'Omzien naar elkaar, vooruitkijken naar de toekomst'. Het gaat hierbij om de verbinding tussen stad en regio, de ontwikkeling van hubs, de bereikbaarheid van nieuwe woningen en de inzet van de fiets daarvoor.
- 2021-2025: Langer veilig onderweg – Ministerie van IenW. Het plan voor veilige mobiliteit van ouderen.
- 2023: City Deal Fietsen voor Iedereen – rijksoverheid. Met de City Deal 'Fietsen voor Iedereen' willen partijen bereiken dat zoveel mogelijk mensen gaan fietsen. Om dit te bereiken, concentreert de City Deal zich op de toegang tot een veilige fiets en de vaardigheid om te kunnen fietsen.
- 2024: Uitvoeringsagenda Fiets – Ministerie van IenW.
- 2024: Kennisagenda fietsveiligheid – Ministerie van IenW (in ontwikkeling).

Tour de Force

- 2017: De 1e etappe Schaalsprong Fiets
- 2019: De 2e etappe Schaalsprong Fiets
- 2023: Meerjarige Adaptieve Uitvoeringsagenda Fiets
- 2023: Nationaal Toekomstbeeld Fiets en de Fietsambitie 2022-2025 vanuit het Ministerie van IenW.

Overig

- 2023-2027: Actieagenda Toekomstperspectief recreatief fietsen van het Fietsplatform.



Kennisvragen

De belangstelling voor het thema Fiets is groot en hierdoor ook de vraag naar kennis. De fiets maakt een belangrijk onderdeel uit van het Nederlandse mobiliteitssysteem. Het fietsgebruik is de afgelopen jaren flink toegenomen en vrijwel alle overheden, van gemeenten tot rijksoverheid, willen het fietsgebruik nog verder bevorderen. Daarmee krijgt de fiets een steeds belangrijkere positie in het mobiliteitssysteem. Meer mensen op de fiets draagt bij aan allerlei ruimtelijke en maatschappelijke opgaven zoals de volksgezondheid, bereikbaarheid van steden en het landelijk gebied, (versnelde) woningbouw, beperking van de klimaatverandering, een stikstofarme omgeving en een inclusieve samenleving.

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. We concentreren ons op de kennisvragen die gericht zijn op de volgende onderwerpen:

- Fietsveiligheid
- Fietsinfrastructuur en -netwerk
- Fietsparkeren
- Fietsstimulering en gedrag

Binnen het thema fiets clusteren we al onze kennisactiviteiten onder het label CROW-Fietsberaad.

De kennisvragen die we oppakken vanuit het KpVV-programma richten zich met name op de beleidskant van het fietsen. CROW werkt aan diverse andere fietsgerelateerde projecten die nog wat meer gericht zijn op de harde ontwerp- en inrichtingskant van het fietsen. Denk daarbij aan de Ontwerpwijzer fietsverkeer, die we actualiseren in 2025.

Doelen en activiteiten

Veel verschillende partijen en kennisinstellingen zijn actief binnen het domein fiets. We zoeken de samenwerking actief op. De activiteiten vanuit het thema Fiets worden bijvoorbeeld zo goed mogelijk afgestemd met Tour de Force, met name bij onderwerpen als fietsstimulering en fietsparkeren.

Er is behoefte aan een plek waar alle fietskennis te vinden is. Hiervoor wordt vaak naar CROW-Fietsberaad gekeken. CROW-Fietsberaad is voor de fietsprofessional hét kenniscentrum op het gebied van kennisontwikkeling, -verspreiding en -borging van fietskennis. De website 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. Dit noemen we de basisactiviteiten. Het doel is het gedegen borgen en ontsluiten van de fietskennis.

Fietsveiligheid

Het wordt drukker op de fietspaden, de verscheidenheid van de type fietsen en fietsers wordt groter en het aantal fietsongevallen neemt de afgelopen jaren steeds verder toe.

Van de 684 verkeersdoden in 2023 waren er 270 fietsers. Daarmee is fietsveiligheid ook een belangrijk thema voor CROW-Fietsberaad. Met dit onderwerp willen we een bijdrage leveren aan het breken van de trend rond verkeersveiligheid. Zie ook het thema Verkeersveiligheid.

Fietsvoorzieningen en -routes

Grote en middelgrote steden zoeken naar manieren om de hele 'fietsfamilie', met alle soorten fietsen en typen fietsers, een veilige plek te bieden. Daarvoor zijn aantrekkelijke en veilige fietsvoorzieningen en -routes nodig. Een goed fietsnetwerk maakt belangrijke bestemmingen bereikbaar via vindbare routes en veilige verbindingen met voldoende capaciteit. Dit gaat om bestemmingen zoals ov-knooppunten, winkelcentra, werklocaties, onderwijsvoorzieningen en sportlocaties. Daarnaast biedt het landelijk gebied aantrekkelijke ruimte voor de recreatieve en sportieve fietser. De fiets is namelijk niet alleen een vervoermiddel, maar ook een laagdrempelig en veelgebruikt middel om te sporten en te recreëren. Om de potentie van de fiets te benutten, moeten routes worden verbeterd, schakels worden toegevoegd en barrières worden weggenomen.

In veel gevallen voldoet de fietsinfrastructuur niet (meer) aan het huidige gebruik, wat de veiligheid niet ten goede komt. En dus moet er worden ingespeeld op de nieuwe situatie en op de toekomst. Dit valt onder het thema Fietsinfrastructuur & -netwerk. Ons doel is om een bijdrage te leveren aan het veelvuldig gebruik van de fiets, ook over de wat langere afstanden en voor meer recreatieve doeleinden.

Fietsparkeren

Een fietsrit begint en eindigt altijd met een geparkeerde fiets. Wanneer dit parkeren goed, veilig en aantrekkelijk kan, is de kans groter dat er (meer) wordt gefietst. Het goed organiseren van fietsparkeren verdient daarom zeker aandacht. Niet alleen overheden en fietsbezitters, maar ook ontwikkelaars en ontwerpers hebben daar een belangrijke rol in. 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). Met de producten die we opleveren en de acties die we organiseren, geven we alle betrokken partijen inzichten om hun onderdeel in de keten (nog) beter te organiseren en het parkeren voor de fietser goed te regelen. Zo leveren we een bijdrage aan veelvuldig fietsgebruik.

Fietsstimulering

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. Zo helpen fietsstimuleringsmaatregelen om meer mensen te laten fietsen. 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. We richten ons

daarbij op drie focuspunten en -groepen: veilig op de fiets naar school (scholieren), woon-werkverkeer en sport op de fiets (werkgevers en werknemers) en ouderen zo lang mogelijk veilig op de fiets (senioren). Ook ontbreekt een goede plek waar (alle) fietsstimuleringskennis te vinden is. We noemen dit thema Fietsstimulering & gedrag en we werken hierop nauw samen met Tour de Force.

Kennisinfrastructuur

Een belangrijk onderdeel van de activiteiten die we vanuit CROW-KpVV verrichten in 2025 zijn de zaken gericht op het verspreiden van de fietskennis en het borgen van ontwikkelde kennis. We onderhouden de digitale kennisinfrastructuur, optimaliseren dit waar mogelijk en zorgen dat het veld goed weet welke kennis we hebben. Dat doen we onder meer door het organiseren van bijeenkomsten.

Tegelijkertijd gaan we samen met het brede veld (waarbinnen met name Tour de Force) werken aan optimalisatie van de kennisinfrastructuur rond de fiets. In de Ambtelijke Advies Commissie (AAC) Bereikbaarheid en Infrastructuur van 29 mei 2024 hebben we een notitie ingebracht waarin een proces wordt voorgesteld om te komen tot versterking van de kennisinfrastructuur fiets. Dat moet in het vierde kwartaal van 2024 leiden tot een projectplan voor de uitvoering van de verbeteringen. Welke activiteiten daarmee zijn gemoeid is op dit moment niet duidelijk, wel maken we hiervoor tijd in het jaarprogramma van 2025.

Projecten

Op basis van het beschikbare budget en de vraag uit het veld komen we binnen het KpVV-programma in ieder geval tot de volgende activiteiten:

- In 2025 actualiseren we de kennis over Samen werken aan een veilige fietsomgeving (Fietsberaadpublicatie 19) en we zorgen dat deze kennis breed wordt verspreid.
- We gaan in 2025 in ieder geval verkennen of er behoefte is aan de categorisering van het fietsnetwerk. Daarbij is zeker aandacht voor de bijdrage die dergelijke categorisering kan leveren aan de veiligheid van fietsen.
- Rond het parkeren van fietsen zorgen we voor direct toepasbare kennis. Denk daarbij aan zaken als het prettig kunnen stallen van buitenmodelfietsen (waaronder fietsen voor mensen met een beperking) en het parkeren bij nieuwe ontwikkellocaties. Uiteraard gaan we door met het faciliteren van opendatastandaarden.
- Fietsen van en naar school geven we aandacht omdat jong geleerd oud gedaan is. We werken aan diverse activiteiten waaronder een kennisproduct gericht op de rol van de ouders en een product specifiek voor het fietsen van en naar school.

3.10 Collectief vervoer

Beleidsopgaven

In maatschappelijke discussies over bereikbaarheid, betaalbaarheid, duurzaamheid en toegankelijkheid speelt collectief vervoer een belangrijke rol. Overheden staan voor de uitdaging om een betaalbaar en toegankelijk systeem te ontwikkelen waarin de krachten van openbaar vervoer, doelgroepenvervoer, flexvervoer en deelvervoer allemaal worden benut.

Voor dit geïntegreerde systeem wordt vaak de term publieke mobiliteit gebruikt (zie de infographic op pagina 34). De transitie naar een systeem waarin niet vervoer en mobiliteit als doel, maar als middel centraal staan, onderstreept de samenhang tussen collectief vervoer en maatschappelijke ontwikkelingen. Bij de verschuiving van openbaar vervoer naar publieke mobiliteit kijken we niet alleen naar de kennisontwikkeling die nodig is vanuit het Toekomstbeeld OV 2040, maar ook naar kennisvragen die spelen in een breder maatschappelijk kader.

Een van de ontwikkelingen in dit kader is brede welvaart. Bij dit thema draait het om meer dan alleen economische factoren; ook sociale en maatschappelijke factoren spelen een rol.



en circulair) materieel en het gebruik ervan. Momenteel is het zero-emissiematerieel lastig leverbaar. We denken mee in oplossingsmogelijkheden.

Doelen en activiteiten

CROW-KpVV wil partijen met hun kennis met elkaar te 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 spelen we een cruciale rol bij het faciliteren van de implementatie van de beleidsmaatregelen in de praktijk. We bieden ondersteuning aan 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.

Activiteiten

Als het gaat om het voorzien in basiskennis en het ingaan op specifieke kennisbehoeften vanuit het veld verrichten we in 2025 de volgende activiteiten:

Basiskennis

We publiceren producten als De Staat van het openbaar vervoer 2024, we dragen bij aan de doorontwikkeling van het instrument OV-Klantenbarometer en maken de concessie- en de milieuposter. We monitoren het Toekomstbeeld OV 2040, de duurzaamheid van het ov en vullen het Dashboard Deur tot Deur over de ketenreis. Daarnaast organiseren we de Dag van het OV.

Thematische kennisprojecten

We zetten in op onderzoek naar de 'verdwenen' reiziger in het ov. Onder de vlag van publieke mobiliteit blijven we kennis ontwikkelen en borgen over flexvervoer en deelmobiliteit, we vormen een Community of Practice en onderzoeken de rol van de Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse. Bij het thema circulair openbaar vervoer werken we mee aan het opstellen en uitvoeren van een bestuursakkoord circulair ov en we zetten verder in op monitoring en kennisverspreiding via de kenniscafés.

Vanuit het thema doelgroepenvervoer versterken we de samenwerking met de Vereniging Doelgroepenvervoer NL. Op het gebied van circulariteit vormen we in 2025 een community met de kenniscafés als basis, waarbij we de samenwerking versterken met lenW, Rijkswaterstaat en Railforum. De benodigde 'gereedschapskist circulariteit' vullen we met een gezamenlijke nulmeting, een concept-convenant, een meetmethodiek en een materialenpaspoort. Ten slotte nemen we actief deel aan diverse innovatienetwerken.

De duurzame verstedelijking in relatie tot de woningbouwopgave heeft een nauwe relatie met ov. We gaan door met onze inzet op het thema mobiliteitshubs door deel te nemen aan werkgroepen en samenwerkingsverbanden, het organiseren van bijeenkomsten en het verder vullen en doorontwikkelen van het digitale kennisnetwerk [Mobiliteitshubs.nl](https://www.mobilitatehubs.nl).

3.11 Deelmobiliteit

Beleidsopgaven

Deelmobiliteit is een belangrijke bouwsteen in de duurzame mobiliteitstransitie. Het delen van voertuigen kan helpen om de stedelijke verdichtingsopgave mogelijk te maken en stad en regio leefbaar en bereikbaar te houden voor iedereen. Het stimuleren van deelmobiliteit heeft daarom ook een ruimtelijke component. Het draagt bij aan:

- Verlaging van de parkeerdruk, waardoor ruimte beschikbaar is voor andere ruimtelijke invullingen
- Realisatie van de woningbouwopgave van 900.000 woningen tot 2030
- Het bieden van een mobiliteitsgarantie aan mensen die in binnenstedelijke gebieden wonen waar ruimte schaars is en parkeercapaciteit niet zonder meer kan worden toegevoegd
- Bereikbaarheid door het beperken van de congestie
- Een kwaliteitsimpuls voor de fysieke leefomgeving
- Het hoofd bieden aan bevolkingsgroei tot 19 miljoen in 2034 met bijbehorende mobiliteitsopgaven.

Ook de sociale component, inclusieve mobiliteit, is hierbij belangrijk. Deelsystemen kunnen voor de incidentele gebruiker betaalbaarder zijn dan bezit van eigen vervoermiddelen.

In 2023 is het programma Natuurlijk!Deelmobiliteit van start gegaan. Dit vijf jaar durende programma is gericht op het harmoniseren en standaardiseren van deelmobiliteitbeleid, het verbinden van regionale en lokale initiatieven via een leerprogramma, en het ordenen en expliciteren van publieke belangen via overlegtafels.

Binnen het thema Deelmobiliteit leggen we de komende jaren nadrukkelijk de verbinding met dit programma. Aandacht voor deelmobiliteit op rijksniveau is geborgd in de Mobiliteitsvisie 2050 Hoofdlijnennotitie. Dit beleid moet de komende jaren verder worden uitgewerkt met input vanuit Natuurlijk!Deelmobiliteit.



(Beleids)nota's

Landelijke sturing op deelmobiliteit vindt plaats via het programma Natuurlijk!Deelmobiliteit (N!D) van het Ministerie van IenW. Dit is een vijfjarig programma dat in 2023 van start is gegaan. Onderstaande figuur verbeeldt de totstandkoming van het programma N!D en onderliggende beleidsnota's.

Europees gezien volgen we programma's als Shared Mobility for All waar het gaat om samenwerking van gemeenten, onderzoeksinstellingen en bedrijven die duurzame deelmobiliteit inclusief en toegankelijk willen maken voor alle gebruikers, ook voor gebruikers met beperkte mobiliteit. Zie deze publicatie van SMALL: Shared Multimodal Mobility Accessible to All.

Kennisvragen

Het programma Natuurlijk!Deelmobiliteit heeft voor 2024 17 projecten gedefinieerd op basis van kennisvragen die zowel strategisch, alsook tactisch en operationeel van aard zijn. Een aantal vragen is gericht op strategische beleidsvorming, bijvoorbeeld de positie van deelmobiliteit in relatie tot inclusiviteit en vervoersarmoede. Het kan dan gaan om het beperken van negatieve impact van deelmobiliteit op toegankelijkheid, veiligheid en aantrekkelijkheid van looproutes, of als onderdeel van ov. Vragen van tactische aard hebben bijvoorbeeld betrekking op de ontwikkeling van juridische kaders voor het delen van data over deelmobiliteit. Voorbeelden van operationele vragen zijn uniforme bebording of stimuleringsmaatregelen voor deelmobiliteit.

Doelen en activiteiten

Binnen dit thema zorgen we voor actuele (monitorings) informatie over de stand van zaken van deelmobiliteit en we gaan door met diverse structurele activiteiten.

Het programma N!D kent een aantal ambities en programmadoelen voor 2030 die in het programmamaplan staan van Natuurlijk!Deelmobiliteit:

- Vervijfvoudiging van het gebruik van deelmobiliteit (auto's en tweewielers).

- Klimaatwinst van minimaal 0.4 Mton CO₂.
- Lager gemiddeld autobezit per huishouden in stedelijk gebied.
- 75% van de populatie is bekend met deelmobiliteit en 40% heeft het wel eens gebruikt.
- Groei van positieve houding ten aanzien van deelmobiliteit (40%).

Het programma richt zich primair op het uniformeren en harmoniseren van beleid, het doen van gezamenlijk onderzoek, het uitvoeren van projecten van gezamenlijk belang en het breed delen van kennis en kunde. CROW draagt als lid van het kernteam van N!D bij aan alle pijlers als het gaat om kennis ontwikkelen, delen en borgen.

Activiteiten

We continueren vooralsnog jaarlijks terugkerende KpVV-activiteiten zoals data ten behoeve van de RMP-monitor, de Staat van de Deelmobiliteit en dashboards.

We zetten in op actualisatie van ons huidige productportfolio waaronder de Toolkit autodelen. In 2025 gaan we verder met het ontwikkelen van de in 2024 opgezette themawebsite 'Deelmobiliteit, ruimte en duurzame gebiedsontwikkeling', waar de inhoud van deze toolkit is terug te vinden.

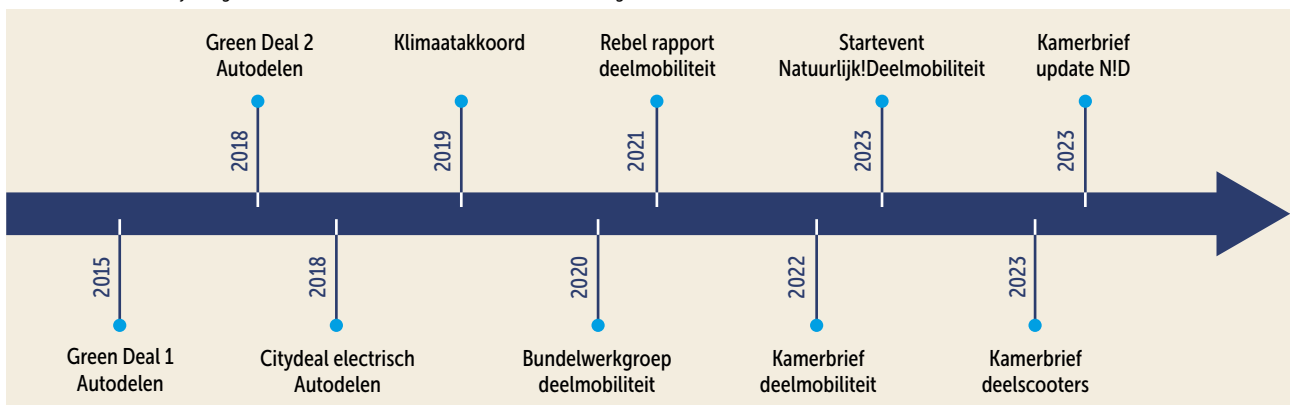
CROW heeft een lange historie van het monitoren van (auto)deelmobiliteit. Sinds 2008 brengt CROW het aantal deelauto's in beeld via het Dashboard Autodelen. In 2024 is voor de eerste keer het complete aanbod van deelmobiliteit in beeld gebracht met de jaarlijks te verschijnen publicatie van de Staat van de deelmobiliteit.

Dat zullen we in 2025 weer doen, waarbij vanuit het samenwerkingsverband N!D 'de Staat' met aanvullende resultaten uit gebruikersonderzoek zal worden verrijkt.

Het jaarplan 2025 voor N!D wordt in de tweede helft van 2024 opgesteld. Daarbij is CROW nauw betrokken.

De aanloop naar het programma

De afgelopen jaren is er veel gebeurd in Nederland op het gebied van deelmobiliteit. Maar om ervoor te zorgen dat deelmobiliteit écht bijdraagt aan de mobiliteitstransitie is er veel meer nodig



Figuur 8. Totstandkoming van het programma Natuurlijk!Deelmobiliteit.

3.12 Auto

Het thema Auto kent twee deelthema's: parkeren en wegontwerp.

Parkeren

Beleidsopgaven

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 waar doelen als verdichting van de woonomgeving, functiemenging en het inrichten van autoluwe gebieden centraal staan.

Mobiliteitsgerichte maatregelen als 'het nieuwe parkeren', het stimuleren van deelmobiliteit en goede overstapmogelijkheden aan de randen van de stad (hubs) maken het mogelijk een verschuiving te realiseren van het gebruik van de auto naar dat van de fiets en het openbaar vervoer of naar lopen.

In landelijke gebieden is en blijft de auto belangrijk voor de bereikbaarheid. De auto blijft hoe dan ook een essentieel onderdeel van ons mobiliteitssysteem.

De auto wordt steeds slimmer, schoner, veiliger en ook zwaarder, en kan in de toekomst vermoedelijk op bepaalde trajecten geautomatiseerd rijden. Dit betekent dat de ruimte om auto's te parkeren voor het beleid van belang blijft.

Inrichting en beheer van de openbare ruimte en infrastructuur zijn hierin de basis die op orde moet zijn.

Binnen het domein van parkeren valt ook het thema vrachtautoparkeren (zie thema Logistiek) en fietsparkeren (zie thema Fiets). In een analyse naar de functie, kosten en baten van het realiseren van fietsparkeervoorzieningen blijkt de fiets een positieve bijdrage te leveren aan diverse opgaven. Er komt steeds meer aandacht voor het realiseren van fietsparkeervoorzieningen.

Een ander gerelateerde thema is deelmobiliteit. Bij deelmobiliteit is de geboden oplossing vaak een mogelijkheid tot het stallen of parkeren van verschillende vervoermiddelen.

De European Accessibility Act en het VN-verdrag Handicap zijn aanjager voor beleid om mobiliteit meer toegankelijk te maken. Hierbij is een link met zowel fiets- als autoparkeren.

(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 2040 met daarin een beschrijving van de rol van de auto in het mobiliteitssysteem van nu en de toekomst.



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 rondetafelgesprekken met parkeerexperts en uit een sessie met de Programmaraad parkeren zijn de volgende kennisvragen naar voren gekomen.

Organisatie

- Hoe organiseer je op een goede manier parkeren binnen de gemeente? Hierbij is vooral behoefte aan een nadere invulling van:
 - aanbesteden of inbesteden van parkeerdiensten
 - de rol van een parkeerregisseur aanstellen (inclusief functieomschrijving)
 - een Parkeerfonds, inclusief kosten van afkopen fiets-/autoparkeren.

Beleid en strategie

- Hoe regel je het parkeervraagstuk binnen duurzame gebiedsontwikkeling met aandacht voor onder andere:
 - parkeerhubs
 - vrachtautoparkeren
 - gereguleerd parkeren
 - financieel model en exploitatie binnen grootschalige gebiedsontwikkelingen.
- Wat moeten mobiliteitsnormen inhouden als alternatief of in aanvulling op parkeernormen?
- Hoe kan regionaal parkeerbeleid worden vormgegeven?
- Hoe neem je parkeerbeleid op in de omgevingsvisie en de omgevingsplannen?
- Wat is het effect van zero-emissiezones op parkeren?
- Over parkeren en parkeervoorzieningen buiten de bebouwde kom is weinig tot niets bekend. Wat we wel weten is dat het onmogelijk is parkeren in de berm te verbieden met slechts een juridische maatregel (een bordje). Hiervoor moet het parkeren praktisch onmogelijk gemaakt worden. Bijvoorbeeld door middel van het plaatsen van betonblokken, struiken of hoge opsluitbanden. Zijn er geen creatievere oplossingen denkbaar?
- Leidt aangepast parkeerbeleid (minder parkeren) tot gebruik van deelmobiliteit?

Data en informatie

- Scanauto, wat kun je ermee?
- Hoe gaan we alle parkeerdeata ontsluiten als hulpmiddel?

Evalueren en bijsturen

- Op welke wijze kunnen we het thema toegankelijkheid borgen in thema parkeren?
- Hoe betrekken we bewoners die soms de auto op afstand moeten parkeren?

Actualiseren portfolio

- Hoe zorgen we ervoor dat de beschikbare (CROW-)kennis in de kennisbank op het gebied van parkeren actueel blijft?

Doelen en activiteiten

Door het actief informeren en het delen van de 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.

Activiteiten

Mede gebaseerd op een speerpunt uit het KpVV-programma als slimme duurzame vesteding geven we in 2025 invulling aan de volgende activiteiten:

Het nieuwe parkeren

Bij dit project geven we antwoord op de volgende vragen:

- Welke nieuwe parkeerconcepten zijn er binnen gebiedsontwikkelingen? Wat zijn daar de kenmerken van?
- Welke alternatieven zijn er voor de privéauto in zowel stedelijk als rurale gebieden? Wat zijn de effecten van het parkeren buiten de wijk?

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.

Vooralsnog hebben we de volgende vragen geprioriteerd om mee aan de slag te gaan:

- Mobiliteitsnormen, hoe werkt dat?
- Parkeervoorzieningen buiten de bebouwde kom, wat zijn de alternatieven?
- Parkeren en de omgevingsvisie, hoe regelen gemeenten dit en wat kan er beter?
- Een eerste verkenning in hoeverre de Handreiking vrachtautoparkeren nog voldoet?

Het Kennisnetwerk parkeren wordt steeds nadrukkelijker het uithangbord voor het thema parkeren. Daarnaast organiseren we in 2025 acht 'parkeertafels' in de regio waar aandacht is voor kennisvragen zoals hierboven genoemd.

Brede welvaart en parkeren

Een verkenning van de effecten van parkeren op brede welvaart.



Wegontwerp

Beleidsopgaven

Vanuit het oogpunt van wegontwerp zien we de volgende trends en opgaven voor de overheden:

Klimaat en leefbaarheid

Gemeenten bereiden klimaatadaptieve en -mitigerende maatregelen voor waar de verkeers- en vervoersector op moet inspelen. Bijvoorbeeld bij de aanleg van een waterberging onder een rotonde of bovengrondse afvoer van overtollig regenwater over de weg. De wegontwerper kan de weggebruiker met inrichtingselementen beschermen tegen bijvoorbeeld hevige regenval.

Woningbouwopgave

Rond de woningbouwopgave spelen discussies over bijvoorbeeld de openbare ruimte als toegankelijke verblijfs- versus verkeersruimte. Beperkte capaciteit van de omliggende wegen bieden kansen voor een nieuwe, alternatieve inrichting van de openbare ruimte op het gebied van bereikbaarheid, beweegvriendelijkheid en gezondheid.

Van ad hoc naar integraal

Vanwege de stijging van woningbouw zal de vraag naar mobiliteit toenemen of veranderen. Dan is het belangrijk om steeds meer samenhangende maatregelen te treffen. Het versterken van netwerken zal meer vanuit multimodale kaders en afspraken moeten gebeuren waarop vervolgens monitoring, rapportage en duiding kan plaatsvinden. Een zowel technisch als verkeerskundig goed werkende assetketen is een voorwaarde voor het succesvol doorvoeren van maatregelen.

Veilige plattlandsgebieden

De EU-Richtlijn RISM-II (verkeersveiligheidsinspectie en -audit) geldt sinds 2023 voor provinciale wegen. Hierdoor is aanpassing en aanscherping nodig van bestaande richtlijnen. Sinds 2021 rijden landbouwvoertuigen met een hogere snelheid (van 25 km/uur naar 40 km/uur), maar ze rijden nog over wegen die hiervoor niet geschikt zijn. Overheden hanteren verschillende uitgangspunten als het gaat om het niet mengen van verschillende type verkeersdeelnemers.

Meer aandacht is nodig voor veilige, bereikbare en landschappelijk goed ingepaste plattlandswegen. Mede daardoor verbreedt de discussie over de maximumsnelheden zich naar plattlandswegen. Voor een categorie GOW60 zouden veilige en herkenbare inrichtingskenmerken moeten worden ontwikkeld evenals een afwegingskader voor de juiste keuze. Het afwegingskader wordt in 2024 ontwikkeld. In 2025 zal de nadruk liggen op de inrichtingsaanbevelingen.

In dit kader moet ook de mogelijkheid worden verkend om een ETW30 buiten de bebouwde kom vaker toe te passen. Met name op routes van (schoolgaande) fietsers of in toeristisch-recreatieve gebieden is de snelheid van 60 km/uur voor het gemotoriseerd verkeer een (te) groot risico.

Zorgvuldig ruimtegebruik

Tenslotte speelt de opgave om ontwerpprincipes als 'Verkeer in de Stad', STO(M)P en Shared Space, maar ook het (woon)erf een plek te geven in de discussie over de gewenste (her)verdeling en (her)inrichting van de openbare ruimte. Met name de mogelijkheden van gedeeld ruimtegebruik moeten opnieuw verkend en onder de aandacht worden gebracht.

(Beleids)nota's

Op Europees vlak is de herziene richtlijn uit 2008 rond Road Infrastructure Safety Management (RISM-II) nu in werking. Met name provincies moeten hierdoor voor een deel van hun wegennet verplichte verkeersveiligheidsaudits doen. Nationaal zijn er diverse nota's die aandacht besteden aan een goed wegontwerp en veilige infrastructuur. Denk aan de Nationale Omgevingsvisie, met daarin een visie op de infrastructuur en het Strategisch Plan Verkeersveiligheid.

Kennisvragen

De kennisvragen voor dit thema zijn te groeperen rond de volgende onderwerpen:

Beheer en actualisatie bestaande kennis

- Zijn de basiskenmerken voor wegontwerp, kruispunten en rotondes nog actueel nu ze in de standaardwerken voor wegontwerp (ASVV en het Handboek wegontwerp) zijn verwerkt?
- Zijn de maten voor ontwerpvoertuigen nog actueel, mede in het licht van recente publicaties dat de personenauto elke twee jaar twee centimeter breder is geworden?

Nieuwe visie op inrichtingsopgaven

- Hoe zorg je voor een betere verdeling van de schaarse openbare ruimte over de diverse modaliteiten?
- Hoe kan snelheidsbeheersing bijdragen aan een veiliger en leefbaarder platteland?
- Hoe kunnen we gebieden met een gepaste weginrichting klimaatadaptief maken?
- Hoe kunnen we weggebruikers beschermen tegen de gevolgen van klimaatverandering?
- Hoe richt je een vijftienminutenstad in of een dertigminutensamenleving?

Kwaliteit wegontwerp

- Wat zijn de kenmerken van een GOW60?
- Hoe maken we ETW-60-wegen kostenefficiënt en verkeersveiliger?
- Hoe werken de SPV-risico-indicatoren (veilige infrastructuur, veilige verkeersdeelnemers, veilige snelheid, veilige voertuigen en hoogwaardige traumazorg) door in het wegontwerp?
- Hoe realiseren we heldere overgangen? Dit geldt zowel voor komgrenzen als voor categorie-overgangen.
- Wat kunnen we leren van de verkeersveiligheidsaudits ten aanzien van het wegontwerp?
- Hoe kunnen we consistent tot een goed integraal ontwerp komen waarbij bebakening, markering en bewegwijzering in samenhang met elkaar in ontwerpen worden vertaald?
- In 2025 komt het Handboek toegankelijkheid beschikbaar. Wat betekent dit nieuwe handboek voor het ontwerp-proces en inhoudelijk voor het ontwerp?

Doelen en activiteiten

CROW wordt door het professionele veld gezien als kennisplatform, kennisdeler en opleider op het gebied van wegontwerp en de verantwoordelijke partij voor ontwerp-richtlijnen en -aanbevelingen.

Vanuit het KpVV-programma ligt de nadruk op de verbinding tussen beleid en de daadwerkelijke richtlijnen. Denk hierbij aan onderwerpen als veiligheid, duurzaamheid en ook met een thema als Brede welvaart proberen we een koppeling te maken. Het uiteindelijke doel is om de wegen veiliger en de gebieden leefbaarder te maken.

In 2025 werken we verder aan het thema Wegontwerp en klimaatadaptatie waarmee in 2024 een start is gemaakt.

Doel hierbij is om vanuit inspiratie tot meer standaardisatie in CROW-richtlijnen te komen.

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.

De inrichting is flexibel vormgegeven en ondersteunt het hybride werken. Naast CROW-KpVV huurt ook het Opdrachtgeversplatform doelgroepenvervoer er een ruimte. Veel partijen maken gebruik van deze ontmoetingsplek, ook al is niet ieder overleg meer fysiek.

Programmamanagement

Om het KpVV-programma goed te laten uitvoeren is veel werk achter de schermen nodig. De programmadirecteur en de secretaris hebben tot taak om te verbinden, te programmeren, uit te voeren en te rapporteren. Dan gaat het bijvoorbeeld om de externe dialoog met en zichtbaarheid door deelname aan diverse gremia van de decentrale overheden en door afstemming met andere kennisinstellingen.

Intern is er regelmatig overleg met het afdelingshoofd verkeer en vervoer en de directie van CROW. Ook vindt

periodieke afstemming plaats tussen projectleiders en thematrekkers die (deels) werken voor het KpVV-programma.

Werkbudget

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

5.2 Indicatieve begroting

De vertaling van het jaarprogramma 2025 naar projectplannen gebeurt in de laatste maanden van 2024. Bedragen die in de tabel zijn opgenomen zijn daarom indicatief.

We werken met prognoses die gedurende het jaar worden bijgesteld. Programmeren gebeurt gedurende het hele jaar zodat kan worden ingespeeld op nieuwe ontwikkelingen.

De indicatieve begroting is in hoofdzaak ingedeeld naar de maatschappelijke opgaven waarbij we een poging hebben gedaan om de modaliteit-specifieke projecten toe te wijzen aan de integrale thema's. Deze wijze van begroten is vorig jaar ingezet en betekent dat kennisontwikkeling steeds meer vanuit de maatschappelijke opgaven wordt benaderd. Die opgaven zijn vervolgens vertaald naar integrale thema's.

In de budgettering is ook rekening gehouden met kosten voor programmamanagement en communicatie.

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:

- Actie-agenda OV-knooppunten, Diverse nationale en regionale partijen
- Actieagenda Toekomstperspectief recreatief fietsen, Fietsplatform
- Agenda Platform Ruimte voor lopen, Platform Ruimte voor lopen
- Beleidsvisie toepassing geautomatiseerd vervoer, Krachtenbundeling Smart Mobility
- Beleidspijlers Fietsveiligheid, Ministerie van IenW
- Beleidsvisie toepassing geautomatiseerd wegvervoer, Krachtenbundeling Smart Mobility
- Beslisnota LEV-kader, Ministerie van IenW
- Bestuursakkoord Zero Emissie Busvervoer (BAZEB) 2030, Ministerie van IenW en koepelorganisaties
- Bestuursakkoord Toegankelijkheid in het OV, overheden en vervoerders en Prorail
- Brede welvaart en mobiliteit, PBL
- Citydeal Fietsen voor iedereen, Diverse partijen
- Citydeal Ruimte voor lopen, Diverse partijen
- Contouren Toekomstbeeld OV 2040, Ministerie van IenW en anderen
- Denkkader Brede Welvaart, Ministerie van IenW
- EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards "Vision Zero", Europese Commissie
- Fit for 55, Europese Commissie
- European Accessibility Act, Europese Commissie
- European Mobility Package, Europese Commissie
- European Road Safety Policy Framework 2021-2030, Europese Commissie
- Europese AI-act, 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 het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur (RISM-II), 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
- Fietsparkeervoorzieningen in woongebouwen bij binnenstedelijke gebiedsontwikkeling, Tour de Force/ Ministerie van IenW
- Fietsvisie 2040, Fietsersbond
- Goederenvervoeragenda, Ministerie van IenW
- Green deal Zero Emissie Stadslogistiek, Diverse partijen
- Grote opgaven in een beperkte ruimte, PBL
- Handreiking de Global Goals in gemeentelijk beleid, VNG
- Handreiking logistiek en duurzame gebiedsontwikkeling, CROW-KpVV
- Iedereen onderweg: Vernieuwingsagenda doelgroepenvervoer en openbaar vervoer, Ministeries van IenW en VWS
- Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA), Ministerie van IenW
- Klimaat en Energie Verkenning 2023, PBL
- Klimaatakkoord, Ministerie van EZK
- Klimaatplan 2021-2030, Ministerie van EZK
- Klimaatwet Nederland, Ministeries van EZK en JenV
- Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2022-2025, Ministerie van IenW
- Langer veilig onderweg, Ministerie IenW
- Maatschappelijke kosten-batenanalyse en brede welvaart, CPB en PBL
- Meerjarige adaptieve uitvoeringsagenda fiets, Tour de Force

- [Mobiliteit en bereikbaarheid in stedelijk en ruraal Nederland](#), KIM
- [Mobiliteitsvernieuwing en Slimme, Duurzame Verstedelijking](#), Ministerie van IenW
- [Mobiliteitsvisie 2050: hoofdlijnennotitie](#), Ministerie van IenW
- [Monitor Brede Welvaart & de Sustainable Development Goals 2022](#), CBS
- [Monitor Landschap](#), PBL
- [Monitor Smart Mobility](#), Ministerie van IenW
- [Monitor Startakkoord 2023](#), Kennisnetwerk SPV
- [Monitor VN-verdrag Handicap](#), College voor de Rechten van de Mens
- [Naar een integraal bereikbaarheidsbeleid](#), Rli
- [Naar een gezonde stad te voet](#), College van Rijksadviseurs
- [Naar een integraal bereikbaarheidsbeleid](#), Rli
- [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 stadslogistiek 2025](#), TNO
- [Ontwikkelagenda Toekomstbeeld OV](#), Ministerie van IenW en partners Toekomstbeeld OV
- [Parlementair onderzoek breed welvaartsbegrip](#), Parlementaire enquêtecommissie
- [Praatplaat publieke mobiliteit](#), CROW-KpVV, DOVA, IPO
- [Programma Mooi Nederland](#), Ministerie van BZK
- [Programma Natuurlijk! Deelmobiliteit](#), Ministerie van IenW
- [Programma NOVEX](#), Ministerie van BZK
- [Programma Doe onbeperkt mee](#), VNG
- [Programma Onbeperkt Meedoen!](#), Ministerie van VWS
- [Programma Wonen en zorg voor ouderen](#), Ministeries van VWS en BZK
- [Rechtvaardig mobiliteitsbeleid](#), KIM
- [Regionale Energiestrategie, koepelorganisaties](#)
- [Samenwerking G40 en Rijk: slimme duurzame verstedelijking](#), G40
- [Samenwerkingsprogramma Deelmobiliteit](#), Ministerie van IenW
- [Schets Mobiliteit naar 2040: veilig, robuust, duurzaam](#), Ministerie van IenW
- [Schone Lucht Akkoord](#), Ministerie van IenW
- [Sportakkoord](#), Ministerie van VWS
- [Stedelijke knooppunten: een breder perspectief](#), Mooi Nederland
- [Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030](#), Ministerie van IenW
- [Thuis in de toekomst](#), NEPROM
- [Toekomstbestendige mobiliteit](#), Rijksoverheid
- [Toekomstperspectief Automobilititeit 2040](#), Ministerie van IenW
- [Toekomstperspectief Hoofdwegenennet eerste fase: Ontwerpend onderzoek](#), Ministerie van IenW
- [Trendbrekers verkeersveiligheid](#), Antea Groep
- [Tweede etappe Schaalsprong Fiets](#), Tour de Force
- [Uitvoeringsagenda Fiets](#), Ministerie van IenW
- [Uitvoeringsagenda Stadslogistiek](#), diverse partijen
- [Vandaag besteld: morgen circulair? Een nieuw logistiek verhaal](#), College van Rijksadviseurs
- [Verbeteragenda Doelgroepenvervoer](#), Ministerie van VWS
- [Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap](#), Verenigde Naties



CROW

Postbus 37, 6710 BA Ede

Telefoon (0318) 69 53 00

E-mail klantenservice@crow.nl

Website www.crow.nl