



RICHTLIJNEN VOOR DE ONTWIKKELING EN UITVOERING VAN EEN DUURZAAM STEDELIJK MOBILITEITSPLAN

TWEEDE EDITIE



Colofon

Over: Dit document is ontwikkeld in het kader van het SUMP-Op-project, medegefinancierd in het kader van Horizon 2020, het programma voor onderzoek en innovatie van de Europese Unie (subsidieovereenkomst nr. 690669). Het SUMP-Op-project werd gecoördineerd door Ana Drăguțescu (ICLEI, Europees secretariaat).

Verwijzingen: Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH (uitgever), Richtlijnenlijnen voor de ontwikkeling en uitvoering van een duurzaam stedelijk mobiliteitsplan, tweede editie, 2019.

Auteurs: Siegfried Rupprecht, Lasse Brand, Susanne Böhler-Baedeker, Lisa Marie Brunner, Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH. Delen van dit document zijn gebaseerd op: Rupprecht Consult, Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (2013), waarvan het auteursrecht bij de Europese Commissie berust.

Bijdragende auteurs: Anthony Collough, EUROCITIES (hoofdstuk 1.2); Ana Drăguțescu, Elma Meskovic en Marko Horvat, ICLEI (hoofdstuk 1.4, activiteit 10.2); Thomas Durlin, Cerema (hoofdstuk 1.5); Stefan Werland en Frederic Rudolph, Wuppertal Institute (de activiteiten 8.2 en 9.1); Sasank Vemuri, GIZ en MobiliseYourCity (de activiteiten 8.2 en 9.1); Dirk Lauwers, Universiteit Gent (Measuring accessibility with the Flemish 'Mobiscore approach'); TRT Transporti e Territorio (modelleringsinstrumenten in het SUMP-proces), EIB/Jaspers (grote infrastructuurprojecten in het kader van duurzame stedelijke mobiliteitsplanning); Strategische milieubeoordeling (SMEB) en duurzame stedelijke mobiliteitsplanning) Els Vandenbroeck en Evelien Bossuyt, Mobil21 (SUMP koppelen aan beleidsmaatregelen voor sociale integratie). Coördinatie van voorbeelden van goede praktijken: Lasse Brand, Lisa Marie Brunner (Rupprecht Consult); Matilde Chinellato (Eurocities); Maija Rusanen, Esther Kreutz (UBC Sustainable Cities Commission); Thomas Morey, Alessia Giorgiutti (Polis); Elma Meskovic, Ana Drăguțescu, Marko Horvat (ICLEI); alle auteurs van de voorbeelden van goede praktijken staan vermeld in bijlage C.

Collegiale toetsers: Prof. Peter Jones, hoogleraar Vervoer en Duurzame Ontwikkeling, University College Londen; Prof. Anthony D. May OBE FREng, emeritus hoogleraar Vervoerskunde, Institute for Transport Studies, Universiteit van Leeds; Frank Wefering, directeur Duurzaamheid (Greenman-Pedersen, Inc.), New York.

Noot van erkenning: Deze publicatie is mogelijk gemaakt dankzij de waardevolle bijdragen van de deelnemers aan diverse raadplegingsworkshops (zie bijlage E) en van organisaties en personen die betrokken zijn bij het SUMP-coördinatieplatform. De volgende deskundigen hebben uitgebreide opmerkingen ingediend: Thomas Durlin, Cerema; Caroline Mattsson, Trivector; Ivo Cré, Polis; Tom Rye, Edinburgh Napier University; evenals vertegenwoordigers van de Europese Commissie (de directoraten-generaal voor Mobiliteit en Vervoer, voor Regionaal Beleid en Stadsontwikkeling, en Milieu), het Uitvoerend Agentschap innovatie en netwerken (INEA) en het Jaspers-programma van de Europese Investeringsbank.

Tekstcorrectie: Elma Meskovic, Richard Adams, Reggie Tricker (ICLEI), Gabi Wegeler, Amelie Metze, Bonnie Fenton (Rupprecht Consult).

Opmaak: Rebekka Dold, Grafik Design & Visuelle Kommunikation Freiburg, Duitsland | www.rebekkadold.de

Afbeeldingen omslag:
www.istock.com

Disclaimer: De standpunten in deze publicatie zijn uitsluitend de verantwoordelijkheid van de vermelde auteurs en geven niet noodzakelijkerwijs de standpunten van de Europese Commissie weer. Deze richtlijnen zijn oorspronkelijk in het Engels opgesteld. De nauwkeurigheid van de vertalingen in andere talen is de verantwoordelijkheid van de vertalers.

Auteursrecht: Het auteursrecht voor deze publicatie berust bij Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH. Alle afbeeldingen en tekstonderdelen in deze publicatie waarvoor een bron wordt verstrekt, zijn eigendom van de genoemde organisaties of personen.

De auteurs moedigen het wijdverbreide gebruik van deze richtlijnen aan. Dit document kan kosteloos via om het even welke drager worden gebruikt, gekopieerd en verdeeld, mits a) de bron wordt erkend door de bovenstaande aanhaling te gebruiken en b) het gebruik van het verdeelde materiaal kosteloos is. Het commerciële gebruik van dit document en wijzigingen in de inhoud ervan zijn uitsluitend toegestaan met de uitdrukkelijke toestemming van de houders van het auteursrecht.

Op juridisch gebied wordt het gebruik van dit document geregeld door Creative Commons-licentie CC BY-NC-ND 4.0 (Naamsvermelding-niet-Commercieel-GeenAfgeleideWerken 4.0 Internationaal). De juridische tekst van de licentie is beschikbaar op: <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode>.



Contact:

Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH Clever Str. 13-15, 50668 Keulen/Duitsland www.rupprecht-consult.eu
Tel. +49.221.6060550
info@rupprecht-consult.eu

Inhoudsopgave

Voorwoord	05
Handleiding voor de lezer	06
Inleiding	07

DEEL 1 - Het concept “duurzaam stedelijk mobiliteitsplan”

09

1.1 Wat is een duurzaam stedelijk mobiliteitsplan?	09
1.2 Wat zijn de voordelen van duurzame stedelijke mobiliteitsplanning?	13
1.3 Wat zijn de belangrijkste onderdelen van duurzame stedelijke mobiliteitsplanning?	17
1.4 Hoe werkt duurzame stedelijke mobiliteitsplanning in de praktijk?	20
1.5 Hoe kan duurzame stedelijke mobiliteitsplanning op nationaal en regionaal niveau worden ondersteund?	25

DEEL 2 - Ontwikkeling en uitvoering van een duurzaam stedelijk mobiliteitsplan

30

Fase 1: Voorbereiding en analyse

32

Uitgangspunt: Beslissing om een SUMP op te stellen	32
Stap 1: Werkstructuren opzetten	34
Activiteit 1.1: Capaciteiten en middelen evalueren	34
Activiteit 1.2: Interdepartementaal kernteam samenstellen.....	38
Activiteit 1.3: Politieke en institutionele omarming waarborgen.....	40
Activiteit 1.4: Betrokkenheid van belanghebbenden en burgers voorbereiden	44
Stap 2: Planningkader vaststellen	51
Activiteit 2.1: Planningsvereisten beoordelen en geografisch toepassingsgebied afbakenen.....	51
Activiteit 2.2: Verbanden leggen met andere planningsprocessen	56
Activiteit 2.3: Tijdschema en werkprogramma overeenkomen	61
Activiteit 2.4: Externe steunverlening overwegen	64
Stap 3: Mobiliteitssituatie analyseren	67
Activiteit 3.1: Informatiebronnen identificeren en samenwerken met de eigenaars van gegevens.....	67
Activiteit 3.2: Problemen en kansen analyseren (alle vervoerswijzen).....	75
Mijlpaal: De analyse van de problemen en kansen is afgerond	79

Fase 2: Strategieontwikkeling

80

Stap 4: Scenario's ontwikkelen en ze samen beoordelen	82
Activiteit 4.1: Potentiële toekomstscenario's ontwikkelen	82
Activiteit 4.2: Scenario's bespreken met burgers en belanghebbenden	85
Stap 5: Visie en doelstellingen ontwikkelen met belanghebbenden	88
Activiteit 5.1: Een gedeelde visie uitwerken met burgers en belanghebbenden.....	88
Activiteit 5.2: Doelstellingen voor het aanpakken van belangrijke problemen en alle vervoerswijzen overeenkomen.....	93
Stap 6: Indicatoren en streefdoelen vaststellen	96
Activiteit 6.1: Indicatoren identificeren voor alle doelstellingen.....	96
Activiteit 6.2: Meetbare streefdoelen overeenkomen.....	101
Mijlpaal: De visie, doelstellingen en streefdoelen zijn overeengekomen	104

Fase 3: Planning van de maatregelen 105

Stap 7: Maatregelenpakketten selecteren met belanghebbenden 107

- Activiteit 7.1:** Een lange lijst van maatregelen ontwikkelen en beoordelen met belanghebbenden 107
- Activiteit 7.2:** Geïntegreerde maatregelenpakketten vaststellen 115
- Activiteit 7.3:** Monitoring en evaluatie van de maatregelen plannen 123

Stap 8: Acties en verantwoordelijkheden overeenkomen 127

- Activiteit 8.1:** Alle acties beschrijven 127
- Activiteit 8.2:** Financieringsbronnen identificeren en de financiële capaciteit beoordelen 131
- Activiteit 8.3:** Prioriteiten, verantwoordelijkheden en het tijdschema overeenkomen 136
- Activiteit 8.4:** Zorgen voor brede politieke en publieke steun 139

Stap 9: Goedkeuring en financiering voorbereiden 142

- Activiteit 9.1:** Financiële plannen opstellen en kostendeling overeenkomen 142
- Activiteit 9.2:** Het “duurzaam stedelijk mobiliteitsplan” voltooiën en de kwaliteit ervan waarborgen 145

Mijlpaal: Het duurzame stedelijke mobiliteitsplan is goedgekeurd 147

Fase 4: Uitvoering en monitoring 148

Stap 10: Uitvoering beheren 149

- Activiteit 10.1:** Uitvoering van de acties coördineren 149
- Activiteit 10.2:** Goederen en diensten inkopen 152

Stap 11: Monitoren, aanpassen en bekendmaken 156

- Activiteit 11.1:** Vooruitgang monitoren en aanpassingen doen 156
- Activiteit 11.2:** Burgers en belanghebbenden informeren en bij het proces betrekken 159

Stap 12: Evalueren en lessen trekken 163

- Activiteit 12.1:** Successen en mislukkingen analyseren 163
- Activiteit 12.2:** Resultaten en geleerde lessen delen 165
- Activiteit 12.3:** Nieuwe uitdagingen en oplossingen overwegen 166

Mijlpaal: De uitvoering van de maatregelen is geëvalueerd 169

Bijlage binnenkort

Plannen van duurzame stedelijke mobiliteit in Europa

In een snel veranderende wereld ben ik verheugd over de *toenemende betrokkenheid van lokale overheden en belanghebbenden* om stedelijke mobiliteit schoner en duurzamer te maken. De door het verkeer veroorzaakte luchtverontreiniging en geluidsoverlast, files en ongevallen terugdringen, en daarnaast de levenskwaliteit in onze steden verhogen, is nu de prioriteit van veel burgemeesters. Vandaag hebben we meer dan ooit behoefte aan betere omstandigheden voor voetgangers en fietsers, doeltreffend openbaar en gedeeld vervoer, multimodale knooppunten en meer – allemaal ondersteund door slimme digitale oplossingen. De beste manier om dit te verwezenlijken is *grootse ideeën en innovatieve maatregelen combineren met politieke steun en betrokkenheid van mensen* door middel van een uitgebreide mobiliteitsplanning.

Daarom ben ik zeer trots dat de *Europese Commissie duurzame stedelijke mobiliteitsplanning (SUMP) de afgelopen tien jaar actief heeft ondersteund*. Sinds de invoering van het concept SUMP in 2009 en de publicatie van de SUMP-richtlijnen in 2013, heeft de Commissie honderden steden in heel Europa geholpen bij de evenwichtige en geïntegreerde ontwikkeling van duurzame vervoerswijzen. Dit wordt geïllustreerd door de grootschalige en brede ontwikkeling van duurzame

stedelijke mobiliteitsplannen in Europa. Belangrijk is dat een *participatieve benadering* van de behoeften van mensen centraal staat bij dit proces. Een alomvattende duurzame stedelijke mobiliteitsplanning is een *doeltreffende manier gebleken voor het aanpakken van de uitdagingen op het gebied van klimaat, energie en milieu* waarmee steden worden geconfronteerd in verband met vervoer.

Ik besef dat veel mensen en belanghebbenden veel waarde hechten aan het Europese SUMP-concept en de SUMP-richtlijnen, en ik hoop dat ze *ten volle worden gebruikt en nuttig worden toegepast*. Daarom heeft de Commissie in 2018 een proces op gang gebracht om de *SUMP-richtlijnen te actualiseren*, en zo de meest recente trends op het gebied van mobiliteit, technologie en de samenleving, die alle gevolgen hebben voor het veranderende mobiliteitslandschap, beter te weerspiegelen. Veel toegewijde mensen in de SUMP-gemeenschap hebben het afgelopen anderhalf jaar grote inspanningen geleverd om dit via cocreatie mogelijk te maken. De herziene editie van de richtlijnen is een *zeer knap resultaat van dit proces* dat ik volledig onderschrijf.

Ik *moedig alle lokale overheden sterk aan om dit waardevolle planningsinstrument ten volle te benutten* en zo veel mogelijk gebruik te maken van de uitvoerige richtlijnen. Elke stad is, ongeacht haar omvang, in staat een duurzaam stedelijk mobiliteitsplan van hoge kwaliteit te ontwikkelen – en zou dit ook moeten doen – om de belangrijkste uitdagingen op het gebied van stedelijke mobiliteit te helpen bestrijden en de levenskwaliteit van haar burgers te verbeteren.

Henrik Hololei
Directeur-generaal van DG MOVE (Europese Commissie)



Handleiding voor de lezer

De publicatie van deze tweede editie van de Europese richtlijnenlijnen voor de ontwikkeling en uitvoering van een duurzaam stedelijk mobiliteitsplan (SUMP)¹ vormt een belangrijke mijlpaal voor de invoering van een nieuwe planningscultuur in Europa. Deze uitgebreide herziening van de op grote schaal gebruikte eerste editie uit 2013 is erop gericht de dynamische ontwikkelingen op vele gebieden van stedelijke mobiliteit mee te nemen, alsook te putten uit de verrijkende ervaringen die sindsdien zijn opgedaan bij de uitvoering van het concept “duurzame stedelijke mobiliteitsplanning”.

In deel 1 wordt het SUMP-concept gepresenteerd aan lezers die niet noodzakelijk professionele planologen zijn, maar toch inzicht willen krijgen in de beginselen en basiselementen (zie hoofdstuk 1.1 - Wat is een duurzaam stedelijk mobiliteitsplan?). Besluitvormers kunnen met name geïnteresseerd zijn in het lezen van bewijsmateriaal dat aangeeft waarom het plannen van duurzame stedelijke mobiliteit gunstig is voor steden en hun inwoners, en wat de langetermijneffecten ervan zijn geweest in verschillende Europese steden (zie hoofdstuk 1.2 - Wat zijn de voordelen van duurzame stedelijke mobiliteitsplanning?).

Bij het opstellen van deze richtlijnenlijnen is alles in het werk gesteld om een leidraad te bieden die is afgestemd op de praktische behoeften van planologen en beleidsmakers in heel Europa (zie hoofdstuk 1.3 - Wat zijn de belangrijkste elementen van duurzame stedelijke mobiliteitsplanning?). Toch is het een geïdealiseerd concept voor een beleidsgebied waar veel eisen en belangen samenkomen. Het is daarom van essentieel belang om flexibiliteit aan de dag te leggen bij het aanpassen van deze richtlijnen aan een concrete stedelijke situatie, om vooruitgang te boeken in de richting van duurzamere steden en stedelijke gebieden. Dit wordt verder besproken in hoofdstuk 1.4 - Duurzame stedelijke mobiliteitsplanning in de praktijk?

Steden zijn het bestuursniveau dat het dichtst bij de bevolking staat. Daarom hebben zij in de meeste Europese landen de taak om mobiliteit te plannen en aan te bieden aan hun inwoners. Nationale en regionale overheden spelen echter een belangrijke rol bij het ontwikkelen van kaders die steden juridische bevoegdheden verlenen, samenwerking bevorderen en financiële steun verstrekken. In hoofdstuk 1.5 staat een overzicht van de manier waarop nationale en regionale

overheden de ontwikkeling van duurzame stedelijke mobiliteitsplannen kunnen ondersteunen.

Deel 2 bevat een uitgebreide en stapsgewijze beschrijving van het SUMP-proces. Hoewel de lezers mogelijk voornamelijk werkzaam zijn op het gebied van planning en actief deelnemen aan het planningsproces, is het geschreven in een stijl die ook voor anderen begrijpelijk is. Dit deel volgt de structuur van de nieuwe cyclus voor duurzame stedelijke mobiliteitsplanning: vier fasen, telkens met drie stappen en 32 activiteiten in totaal. Elke fase en stap wordt ingeleid met een kort overzicht. De lezers krijgen voor alle activiteiten een motivering, doelstellingen, gedetailleerde taakbeschrijvingen, informatie over het tijdschema en de coördinatie met andere taken en een checklist aangeboden, evenals voorbeelden van goede praktijken en nuttige instrumenten om de werkzaamheden uit te voeren. Hoewel het van begin tot einde kan worden doorgenomen, zullen de meeste lezers deel 2 gebruiken als leidraad door het hele planningsproces, waarbij de respectieve hoofdstukken kunnen worden geraadpleegd als inspiratiebron bij elke nieuwe stap van de planning.

De richtlijnen worden aangevuld door verschillende **bijlagen**. Bijlage A bevat een lijst van belangrijke termen om een gemeenschappelijk begrip in verschillende talen en planningsculturen te bevorderen. Bijlage B bevat een checklist voor de planning van het SUMP-proces. In bijlage C worden alle voorbeelden van goede praktijken uitvoerig beschreven. Bijlage D bevat links naar het compendium van aanvullende handleidingen en achtergrondnota's die ook gebaseerd zijn op het SUMP-concept, maar dieper ingaan op bepaalde planningsaspecten, een leidraad bieden voor specifieke contexten, of belangrijke beleidsgebieden onder de aandacht brengen. Bijlage E ten slotte bevat de lijst van deskundigen die zijn geraadpleegd voor de ontwikkeling van deze tweede editie van de SUMP-richtlijnen.

¹ In dit document verwijst de term “duurzame stedelijke mobiliteitsplanning” naar het planningsproces, terwijl “duurzaam stedelijk mobiliteitsplan / mobiliteitsplan” (of SUMP) betrekking heeft op het voornaamste (maar niet het enige) resultaat van het planningsproces. Voor het plan zelf wordt de afkorting “SUMP” gebruikt, en termen zoals “SUMP-concept” of “SUMP-proces” worden gebruikt ter onderscheiding. Er worden twee wijzen van uitspreken gebruikt: “sump” /smp/ evenals “S.U.M.P.”



image © funky-data on istock.com

Inleiding

Toen de eerste versie van deze richtlijnen voor duurzame stedelijke mobiliteitsplanning eind 2013 werd gepubliceerd², hadden 168 planners en andere deskundigen uit heel Europa een bijdrage geleverd aan een uitgebreide raadpleging over de definitie van dit nieuwe planningsconcept.³ Daarnaast had de Europese Commissie haar beleid inzake stedelijke mobiliteit systematisch ontwikkeld en haar pakket stedelijke mobiliteit⁴ gepubliceerd, waarin een definitie van het concept “duurzaam stedelijk mobiliteitsplan” was opgenomen (zie hoofdstuk 1.1).

Wat is er sinds de eerste editie van de SUMP-richtlijnen bereikt?

Veel steden in Europa en in de hele wereld hebben duurzame stedelijke mobiliteitsplannen ontwikkeld, terwijl tal van door de Europese Unie gefinancierde projecten en programma's waardevolle inzichten hebben bijgedragen, die steden hebben geholpen bij de ontwikkeling van deze nieuwe generatie mobiliteitsplannen.

Er heeft zich een hele praktijkgemeenschap gevormd rond duurzame stedelijke mobiliteitsplanning. Er wordt een schat aan goede praktijken gedeeld door mensen uit de praktijk; talrijke instrumenten en uitgebreide knowhow zijn (meestal) gratis beschikbaar op het platform Eltis (www.eltis.eu); er werd een

coördinatieplatform voor belangrijke belanghebbenden en projecten opgezet; en sinds 2014 werden

jaarlijks zeer succesvolle SUMP-conferenties gehouden. Tot slot is een vooruitstrevend mobiliteitsplan steeds vaker een must voor toekomstgerichte steden en een vereiste om financiering voor investeringen in stedelijk vervoer aan te trekken (bv. uit de Europese structuur- en investeringsfondsen).

Het concept “duurzame stedelijke mobiliteitsplannen” is duidelijk een Europees succesverhaal waaraan veel belanghebbenden hebben bijgedragen en waaruit vele steden (en burgers) voordeel hebben gehaald. Het succes ervan is gebaseerd op een krachtige Europese beleidscoördinatie en -ondersteuning, praktische richtlijnen op basis van systematisch overleg met mensen uit de praktijk en een actieve praktijkgemeenschap.

² Rupprecht Consult, “Vadlīnijas. Ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāna izstrāde un īstenošana” (2013): www.eltis.org/mobility-plans.

³ IPMP koncepcijas aizsākums ir Pilsētvīdes tematiskā stratēģija [sk. COM(2005) 718], kurā tika ierosināts sagatavot norādījumus par ilgtspējīga pilsētu transporta plāniem; sk. arī pirmo vadlīniju dokumentu, kas tika izstrādāts projektā PILOT (2007): www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/Pilot_EN_WEB.pdf.

⁴ COM(2013) 91.



afbeelding © Rupprecht Consult

Waarom was een actualisering van de SUMP-richtlijnen noodzakelijk?

De afgelopen jaren hebben we op veel gebieden van stedelijke mobiliteit belangrijke nieuwe ontwikkelingen waargenomen. Dankzij nieuwe technologieën rijden er binnenkort mogelijk zelfrijdende elektrische voertuigen op onze wegen, nieuwe bedrijfsmodellen bieden “mobility as a service” aan en tegelijkertijd zorgen veranderende gewoonten van reizigers voor een toename van gedeelde mobiliteit en fietsen. Uit deze voorbeelden blijkt dat er op verschillende niveaus van het mobiliteitssysteem belangrijke veranderingen plaatsvinden, waardoor het noodzakelijk was om de oorspronkelijke SUMP-richtlijnen te herzien en te actualiseren. Daarnaast is bij de SUMP-uitvoering een schat aan ervaringen opgedaan, die als inspiratiebron ter beschikking moesten worden gesteld van praktijkbeoefenaars in heel Europa. Tot slot zouden bij verschillende projecten en initiatieven weldra aanvullende richtlijnen voor specifieke planningsonderwerpen worden ontwikkeld; deze moesten worden geïntegreerd om een gestructureerde kennisbasis te vormen.

Om die reden werd het proces voor de actualisering van de SUMP-richtlijnen in 2018 opgestart. Het omvatte onder meer de opstelling van deze tweede editie van de SUMP-richtlijnen, alsook de ontwikkeling van een reeks aanvullende handleidingen en achtergronddocumenten over specifieke aspecten van het SUMP-concept. In deze documenten wordt nader ingegaan op bepaalde aspecten

van de planning (bv. institutionele samenwerking), wordt duurzame stedelijke mobiliteitsplanning toegepast op specifieke contexten (bv. grootstedelijke gebieden) of worden richtlijnen gegeven voor concrete beleidsgebieden (zoals automatisering van het wegvervoer of veiligheid).

Hoe werd deze actualisering georganiseerd?

Deze tweede editie van de SUMP-richtlijnen is het resultaat van een intensief proces van betrokkenheid van belanghebbenden gedurende een jaar. Ze is ontwikkeld en gevalideerd in nauwe samenwerking met de SUMP-gemeenschap. Startend met een grote enquête en een specifieke sessie tijdens de SUMP-conferentie in 2018, werden nadien een aantal workshops met mensen uit de praktijk en andere deskundigen uit heel Europa georganiseerd. Door verschillende grote stedelijke netwerken nauw bij de actualisering te betrekken, werd speciale aandacht besteed aan feedback van verschillende soorten steden en regio's.⁵ In totaal hebben meer dan 300 vervoers- en stadsplanologen, andere praktijkbeoefenaars, beleidsmakers en onderzoekers bijgedragen aan de actualisering. Bijlage E bevat een lijst van deskundigen die werden geraadpleegd.

Daarnaast is de actualisering gebaseerd op een grondig onderzoek van de bestaande literatuur, met inbegrip van nationale planningsrichtlijnen van verschillende landen die een sterke traditie hebben op het gebied van strategische mobiliteitsplanning.⁶ In combinatie met de eerste editie van de richtlijnen als solide basis hebben het literatuuronderzoek, de diepgaande collegiale toetsing van een geavanceerd ontwerp⁷, twee specifieke evaluatiebijeenkomsten en een feedbackonderzoek tijdens de SUMP-conferentie van 2019 ervoor gezorgd dat het document bewezen planningsrichtlijnen van hoge kwaliteit bevat.

⁵ Er zijn workshops georganiseerd door Rupprecht Consult en door de andere stedelijke netwerkpartners van SUMP's-Up (ICLEI, Eurocities, Polis, Union of Baltic Cities), de Internationale Unie van het Openbaar Vervoer (UITP) en partners in projecten die verband houden met SUMP (PROSPERITY, SUITS, LOW-CARB).

⁶ Richtlijnen voor Local Transport Plans in het VK, Franse Plans de Déplacements Urbains, Duitse Verkehrsentwicklungspläne, Zweedse TRAST en Italiaanse Piano Urbano della Mobilità.

⁷ Er is een formele collegiale toetsing uitgevoerd door prof. Peter Jones, hoogleraar Vervoer en Duurzame Ontwikkeling, University College London (VK); Prof. Anthony D. May OBE FREng, emeritus hoogleraar Vervoerskunde, Institute for Transport Studies, Universiteit van Leeds (VK); Frank Wefering, directeur Duurzaamheid (Greenman-Pedersen, Inc.), New York (VS). Daarnaast hebben vertegenwoordigers van de Europese organisaties tijdens het voorbereidingsproces waardevolle opmerkingen ingediend: Europese Commissie (de directoraten-generaal Mobiliteit en Vervoer); Regionaal en Stedelijk Beleid, Europese Investeringsbank/ Jaspers-programma, evenals organisaties en personen die betrokken zijn bij het SUMP-coördinatieplatform. Dank gaat in het bijzonder uit naar Thomas Durlin, Cerema; Caroline Mattsson, Trivector; Ivo Cré, Polis; Tom Rue, Edinburgh Napier University, die uitgebreide opmerkingen hebben verstrekt bij de ontwerpversies van dit document.

DEEL 1: Het concept “duurzame stedelijke mobiliteitsplannen”

Dit deel is een inleiding tot duurzame stedelijke mobiliteitsplannen. Het is bedoeld voor alle lezers die interesse hebben in stedelijke mobiliteit, met inbegrip van beleidsmakers en andere belanghebbenden inzake mobiliteit die geen planningsdeskundigen zijn.

1.1 Wat is een duurzaam stedelijk mobiliteitsplan?

Beleidscontext

Duurzame stedelijke mobiliteitsplanning is het Europees concept voor stedelijke vervoersplanning. Het beleid dat tot het ontstaan ervan heeft geleid, is sinds 2005 systematisch ontwikkeld door Europese beleidsmakers.⁸ De belangrijkste mijlpaal was het pakket stedelijke mobiliteit van eind 2013,⁹ waarin de Europese Commissie in een bijlage het concept “duurzame stedelijke mobiliteitsplannen” heeft gedefinieerd. Tegelijkertijd verscheen de eerste versie van de richtlijnen.¹⁰ In het pakket stedelijke mobiliteit wordt gepleit voor “een koerswijziging in de benadering van stedelijke mobiliteit (...) om ervoor te zorgen dat de Europese stedelijke gebieden zich op een duurzamere manier ontwikkelen en dat de EU-doelstellingen voor een concurrerend en zuinig Europees vervoerssysteem worden gehaald.”¹¹ Het schetst de leidende beginselen van het planningsproces en de onderwerpen die in een mobiliteitsplan moeten worden behandeld. De richtlijnen bevatten de concrete stappen die moeten worden gevolgd, een praktische leidraad en goede praktijken. Sinds de publicatie van het pakket stedelijke mobiliteit is het SUMP-concept in de hele EU en internationaal op grote schaal overgenomen. Hoewel het betrouwbaar is gebleken en het nog steeds bruikbaar is, drong een actualisering van de richtlijnen zich op. Bijgevolg is deze nieuwe versie van richtlijnen nog steeds gebaseerd op het oorspronkelijke concept (zie volgende hoofdstuk), maar zijn de aanbevelingen om een mobiliteitsplan op te stellen grondig geactualiseerd.

Definitie

De volgende definitie van een duurzaam stedelijk mobiliteitsplan werd in Europa en internationaal op grote schaal overgenomen:

“Een duurzaam stedelijk mobiliteitsplan is een strategisch plan dat is ontworpen om tegemoet te komen aan de mobiliteitsbehoeften van personen en bedrijven in steden en hun omgeving met het oog op een betere levenskwaliteit. Het bouwt voort op bestaande planningspraktijken en houdt terdege rekening met beginselen inzake integratie, participatie en evaluatie.”

Een duurzaam stedelijk mobiliteitsplan is gebaseerd op de volgende beginselen, die hieronder nader worden toegelicht:

- 1 **Duurzame mobiliteit plannen in “functionele stedelijke gebieden”**
- 2 **Samenwerken over institutionele grenzen**
- 3 **Samenwerken over institutionele grenzen**
- 4 **Huidige en toekomstige prestaties beoordelen**
- 5 **Een langetermijnvisie en een duidelijk uitvoeringsplan**
- 6 **Alle vervoerswijzen geïntegreerde bekijken**
- 7 **Monitoring en evaluatie**
- 8 **De kwaliteit waarborgen**

⁸ Voortbouwend op de Thematische strategie voor het stadsmilieu (2005) en het Groenboek over stedelijke mobiliteit (2007) stelde het actieplan inzake stedelijke mobiliteit (2009) “twintig maatregelen voor om lokale, regionale en nationale autoriteiten aan te moedigen en te helpen om hun doelen voor duurzame stedelijke mobiliteit te verwezenlijken”; de eerste maatregel was “de benutting van duurzame stedelijke mobiliteitsplannen versnellen”. Het Witboek Vervoer heeft concrete streefdoelen voor stedelijk vervoer geformuleerd teneinde bij te dragen aan de strategische mondiale en Europese beleidsdoelen.

⁹ COM(2013) 913.

¹⁰ Rupprecht Consult, Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (2013); www.eltis.org/nl/mobility-plans.

¹¹ COM(2013) 913, blz. 2.

Duurzame stedelijke mobiliteitsplanning is een strategische en geïntegreerde benadering om een doeltreffend antwoord te bieden op de complexe aspecten van stedelijk vervoer. Het hoofdoel is de toegankelijkheid en levenskwaliteit te verbeteren door om te schakelen naar duurzame mobiliteit. Het SUMP-instrument stimuleert besluitvorming die op feiten berust en gestuurd wordt vanuit een langetermijnvisie op duurzame mobiliteit. De belangrijkste elementen die nodig zijn om deze doelstellingen te verwezenlijken zijn een diepgaande analyse van de huidige situatie en van toekomstige tendensen, een breed gedragen gemeenschappelijke visie met strategische doelstellingen en een geïntegreerde reeks regelgevende, bevorderende, financiële, technische en infrastructuurmaatregelen – waarbij de uitvoering gepaard moet gaan met systematische monitoring en evaluatie.

In tegenstelling tot bij traditionele planningsbenaderingen wordt bij SUMP bijzondere aandacht geschonken aan de betrokkenheid van burgers en belanghebbenden, de coördinatie van beleidsmaatregelen tussen sectoren (in het bijzonder

vervoer, ruimtelijke ordening, milieu, economische ontwikkeling, sociaal beleid, gezondheid, veiligheid en energie) en brede samenwerking over verschillende bestuursniveaus heen en met particuliere actoren. Het concept legt ook de nadruk op het feit dat alle aspecten van mobiliteit (zowel personen als goederen), vervoerswijzen en diensten op een geïntegreerde manier moeten worden behandeld en dat er een plan moet worden opgesteld voor een heel “functioneel stedelijk gebied”, en niet voor één enkele gemeente binnen haar administratieve grenzen.

Wat is het verschil tussen traditionele vervoersplanning en duurzame stedelijke mobiliteitsplanning?

De afgelopen jaren is de benadering van vervoersplanning in de academische wereld en in de planningspraktijk sterk gewijzigd. De belangrijkste verschillen tussen traditionele benaderingen en duurzame stedelijke mobiliteitsplanning worden in dit overzicht samengevat:

Figuur 1: Verschillen tussen traditionele vervoersplanning en duurzame stedelijke mobiliteitsplanning

Traditionele vervoersplanning		Duurzame stedelijke mobiliteitsplanning
Focus op verkeer	→	Focus op mensen
Hoofddoelstellingen: Capaciteit en snelheid van verkeersstromen	→	Hoofddoelstellingen: Bereikbaarheid en levenskwaliteit , m.i.v. maatschappelijke rechtvaardigheid, gezondheid en kwaliteit van het milieu, en economische levensvatbaarheid
Toegesplitst op vervoerswijzen	→	Geïntegreerde ontwikkeling van alle vervoerswijzen en omschakeling naar duurzame mobiliteit
Infrastructuur als hoofdonderwerp	→	Combinatie van infrastructuur, markt, regulering, informatie en bevordering
Sectoraal planningsdocument	→	Planningsdocument dat in overeenstemming is met aanverwante beleidsgebieden
Plan voor uitvoering op korte en middellange termijn	→	Uitvoeringsplan op korte en middellange termijn verankerd in een langetermijnvisie en -strategie
Een administratief gebied bestrijkend	→	Een functioneel stedelijk gebied bestrijkend op basis van woon-werkstromen
Gebied van verkeerskundigen	→	Interdisciplinaire planningsteams
Planning door deskundigen	→	Planning met de betrokkenheid van belanghebbenden en burgers aan de hand van een transparante en participatieve benadering
Beperkte effectbeoordeling	→	Systematische evaluatie van effecten om leren en verbetering te bevorderen

Acht beginselen

Het concept duurzame stedelijke mobiliteitsplanning zoals is gedefinieerd in het pakket stedelijke mobiliteit, is gebaseerd op acht algemeen aanvaarde leidende beginselen.¹²



1 Duurzaamemobiliteit in “functionele stedelijke gebieden” plannen

Steden zijn met hun omgeving verbonden door dagelijkse stromen van personen en goederen, wat betekent dat het geografisch planningsgebied van een mobiliteitsplan afgestemd moet zijn op dit “functionele stedelijke gebied”. Afhankelijk van de lokale context kan dit een stad en het omliggende voorstedelijke gebied, een volledig polycentrisch gebied of een andere groep gemeenten zijn. Het plannen op basis van feitelijke stromen van personen en goederen is een belangrijk criterium om ervoor te zorgen dat een plan relevant en alomvattend is, ook indien gemeentelijke grenzen een andere logica volgen en de verwezenlijking ervan bemoeilijken.

De definitie van een functioneel stedelijk gebied is overeengekomen door de OESO, het statistisch bureau van de Europese Commissie (Eurostat) en haar directoraat-generaal Regionaal Beleid en Stadsontwikkeling. Het vertrekt vanuit “bevolkingsdichtheid om stadskernen te identificeren, en vanuit woonwerkstromen om het achterland te identificeren waarvan de arbeidsmarkt sterk verweven is met de stadskernen”.¹³

Een mobiliteitsplan moet het hoofddoel nastreven, namelijk de bereikbaarheid verbeteren en kwaliteitsvolle, duurzame mobiliteit waarborgen in het hele functionele stedelijke gebied. Een duurzaam vervoerssysteem:

- Is toegankelijk en voldoet aan de basisbehoeften inzake mobiliteit van alle gebruikers;
- Beantwoordt aan de uiteenlopende mobiliteits- en vervoersbehoeften van inwoners, bedrijven en industrie, en weegt deze tegen elkaar af;
- Stuurt een evenwichtige ontwikkeling en betere integratie van de verschillende vervoerswijzen;
- Voldoet aan de duurzaamheidsvoorschriften, waarbij economische levensvatbaarheid, maatschappelijke rechtvaardigheid, gezondheid en kwaliteit van het milieu in evenwicht zijn;

- Optimaliseert de efficiëntie en kosteneffectiviteit;
- Benut de stedelijke ruimte en de bestaande vervoersinfrastructuur en -diensten op efficiënte wijze;
- Verhoogt de aantrekkelijkheid van het stedelijk milieu, de levenskwaliteit en de volksgezondheid;
- Verbetert de verkeersveiligheid en beveiliging;
- Vermindert luchtverontreiniging en geluidsoverlast, de uitstoot van broeikasgassen en energieverbruik; en
- Helpt de algemene prestaties van het trans-Europees vervoersnetwerk en het Europese vervoerssysteem in zijn geheel te verbeteren.

Deze basiscriteria van SUMP’s worden tijdens het planningsproces verder verfijnd en geprioriteerd.



2 Samenwerken over institutionele grenzen heen

De ontwikkeling en uitvoering van een duurzaam stedelijk mobiliteitsplan moeten gebaseerd zijn op een hoge mate van samenwerking, coördinatie en overleg tussen verschillende bestuursniveaus en instellingen (en hun departementen) in het planningsgebied.

Duurzame stedelijke mobiliteitsplanning berust op:

- Samenwerking om de samenhang en complementariteit van het mobiliteitsplan met beleidslijnen en plannen in sectoren die verband houden met vervoer (bv. grondgebruik en ruimtelijke ordening, sociale diensten, gezondheid, energie, onderwijs, rechtshandhaving en beleid) te waarborgen.
- Nauw overleg met betrokken autoriteiten op andere bestuursniveaus (bv. district, gemeente, agglomeratie, regio en staat).
- Coördinatie met openbare en particuliere aanbieders van vervoersdiensten.

¹² Dit deel sluit nauw aan bij bijlage 1 van het pakket stedelijke mobiliteit (COM(2013) 913).

¹³ OESO, Definition of Functional Urban Areas (FUA) for the OECD metropolitan database, 2013, blz. 2. www.oecd.org/cfe/regional-policy/Definition-of-Functional-Urban-Areas-for-the-OECD-metropolitan-database.pdf.

afbeelding © Stad Bremen



3 Burgers en belanghebbenden betrekken

Een duurzaam stedelijk mobiliteitsplan tracht tegemoet te komen aan de mobiliteitsbehoeften van de mensen in het functioneel stedelijk gebied, zowel van inwoners en bezoekers als van instellingen en ondernemingen die er gevestigd zijn. Het volgt een transparante en participatieve benadering waarbij burgers en belanghebbenden actief betrokken zijn bij de hele ontwikkeling en uitvoering van het plan. Participatieve planning is een noodzakelijke voorwaarde om ervoor te zorgen dat mensen zich achter het duurzame stedelijke mobiliteitsplan en de beleidsmaatregelen die het bevordert scharen. Vroegtijdige en actieve betrokkenheid verhoogt de kans op aanvaarding door en steun van het publiek, beperkt de politieke risico's daardoor tot een minimum en bevordert de uitvoering.



4 Huidige en toekomstige prestaties beoordelen

Een duurzaam stedelijk mobiliteitsplan bouwt voort op een diepgaande beoordeling van de huidige en toekomstige prestaties van het vervoerssysteem in het functionele stedelijke gebied. Het geeft een uitgebreid overzicht van de bestaande situatie en stelt een referentieniveau vast op grond waarvan vooruitgang kan worden gemeten. Hiertoe worden tijdens het proces voor duurzame stedelijke mobiliteitsplanning doelstellingen en ambitieuze maar realistische streefdoelen bepaald die in overeenstemming zijn met de vastgestelde visie, waarna voor elke doelstelling prestatie-indicatoren worden bepaald. Die worden daarna gebruikt om de huidige en toekomstige omstandigheden te beoordelen. Deze analyse van de stand van zaken omvat ook een

overzicht van de huidige capaciteiten en middelen, en van de institutionele opzet voor de planning en uitvoering.



5 Een langetermijnvisie en duidelijk uitvoeringsplan vaststellen

Een duurzaam stedelijk mobiliteitsplan is gebaseerd op een langetermijnvisie op het gebied van vervoer en mobiliteitsontwikkeling voor het gehele functionele stedelijke gebied en bestrijkt alle vervoerswijzen en -middelen: openbaar en particulier; voor personen en goederen; gemotoriseerd en niet-gemotoriseerd; en bewegend en stilstaand. Het omvat ook infrastructuur en diensten. Een mobiliteitsplan bevat een plan om doelstellingen en streefdoelen op korte termijn uit te voeren via maatregelenpakketten. Het omvat een tijdschema en begroting voor de uitvoering, evenals een duidelijke toewijzing van verantwoordelijkheden en een overzicht van de vereiste middelen.



6 Alle vervoerswijzen op geïntegreerde wijze ontwikkelen

Een duurzaam stedelijk mobiliteitsplan bevordert een evenwichtige en geïntegreerde ontwikkeling van alle betrokken vervoerswijzen en geeft tegelijkertijd voorrang aan duurzame mobiliteitsoplossingen. Het mobiliteitsplan brengt een geïntegreerde reeks maatregelen naar voren om de kwaliteit, beveiliging, veiligheid, toegankelijkheid en kosteneffectiviteit van het gehele mobiliteitssysteem te verbeteren. Een mobiliteitsplan omvat infrastructuur-, technische, regelgevings-, bevorderende en financiële maatregelen. In een duurzaam stedelijk mobiliteitsplan komen alle vormen van collectieve mobiliteit aan bod (traditioneel openbaar vervoer en ook nieuwe vormen van deelmobiliteit, met inbegrip van nieuwe bedrijfsmodellen); actieve mobiliteit (lopen en fietsen); intermodaliteit en mobiliteit van deur tot deur; verkeersveiligheid; bewegende en stilstaande voertuigen; levering van goederen en verlening van diensten; logistiek; mobiliteitsbeheer; en intelligente vervoerssystemen (ITS).



afbeelding © funky-data op istock.com



7 Monitoring en evaluatie

De uitvoering van een duurzaam stedelijk mobiliteitsplan moet van nabij worden gevolgd. Regelmatig wordt de vooruitgang in de richting van de doelstellingen van het plan en de verwezenlijking van de streefdoelen beoordeeld op basis van de gekozen prestatie-indicatoren. Er zijn passende maatregelen nodig om tijdige toegang tot de relevante gegevens en statistieken te waarborgen. Door de uitvoering van de maatregelen voortdurend te monitoren en te evalueren, kan worden voorgesteld om de streefcijfers te herzien en waar nodig corrigerende maatregelen voor de uitvoering te nemen. Een monitoringverslag dat wordt gedeeld met en bekendgemaakt aan burgers en belanghebbenden verschaft informatie over de vooruitgang bij de ontwikkeling en uitvoering van het mobiliteitsplan.



8 De kwaliteit waarborgen

Een duurzaam stedelijk mobiliteitsplan is een essentieel document voor de ontwikkeling van een stedelijk gebied. Het loont de moeite mechanismen in te voeren die de algemene vakkundige kwaliteit van een mobiliteitsplan waarborgen en de overeenstemming met de voorschriften van het SUMP-concept “duurzaam stedelijk mobiliteitsplan” (d.w.z. deze richtlijnen) valideren. Tijdens de uitvoering moet bijzondere aandacht worden besteed aan het waarborgen van de gegevenskwaliteit en aan risicobeheer. Deze taken kunnen worden uitbesteed aan externe kwaliteitsbeoordelaars of aan andere overheidsinstanties (bv. op regionaal of nationaal niveau), en ze kunnen worden vergemakkelijkt door middel van instrumenten zoals het SUMP-instrument voor zelfbeoordeling.

1.2 Wat zijn de voordelen van duurzame stedelijke mobiliteitsplanning?

Waarom is duurzame stedelijke mobiliteitsplanning zinvol voor een stad? Welke successen werden geboekt door steden die hun duurzame stedelijke mobiliteitsplannen daadwerkelijk in beleid hebben omgezet? Hieronder een korte selectie van een aantal mogelijke voordelen van de ontwikkeling en uitvoering van een duurzaam stedelijk mobiliteitsplan.

Samenwerken voor een betere gezondheid

Luchtverontreiniging is mede verantwoordelijk voor meer dan 400 000 vroegtijdige sterfgevallen per jaar in de EU,¹⁴ dus zijn de sociale en economische voordelen van een betere luchtkwaliteit overduidelijk. Bovendien wordt universeel erkend dat de uitstoot verminderd moet worden om de klimaatverandering aan te pakken en is wegvervoer de op één na grootste bron van CO₂-emissies in de EU.¹⁵ Desondanks worden de Europese luchtkwaliteitsnormen in vele steden overschreden.

In de Spaanse hoofdstad Madrid daalde de stikstofdioxidevervuiling slechts drie maanden na de invoering van lage-emissiezones in zijn mobiliteitsplan in november 2018 met 15 %.¹⁶ Met zijn nieuwste mobiliteitsplan (PDU in het Frans) beoogt de stad Toulouse het aantal mensen dat is blootgesteld aan een verhoogde concentratie NO_x-emissies te verminderen van 8 000-18 000 (2013) naar minder dan 300 in 2030.¹⁷ De efficiëntste manier om die vermindering te verwezenlijken, is door samen te werken met verschillende overheidsdepartementen en bestuursniveaus – wat mogelijk is door samen te plannen.



afbeelding © deberarr op istock.com

¹⁴ Europees Milieuagentschap, 2018. Air quality in Europe - 2018 report, www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2018

¹⁵ Europees Milieuagentschap, 2019. Emissions of the main air pollutants in Europe. Figuur 2: Emissions of the main air pollutants by sector group in the EEA- 33, www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/main-anthropogenic-air-pollutant-emissions/assessment-4.

¹⁶ Sergio Fernández Balaguer, gemeentelijke vervoersmaatschappij van Madrid, interview door de auteurs, 4 maart 2019.

¹⁷ Le projet Mobilités 2020/2025/2023 - Valant révision du Plan de Déplacements Urbains de la grande agglomération toulousaine, 2018.

De voordelen op het gebied van gezondheid en veiligheid benutten

Het stimuleren van actieve vervoerswijzen heeft ook positieve gevolgen voor de volksgezondheid en verkeersveiligheid. Uit een Brits onderzoek is gebleken dat het risico op kanker 45 % lager ligt bij mensen die regelmatig naar het werk fietsen. Via investeringen in openbare infrastructuur kon het modale aandeel van fietsen in Tartu, de op één na grootste stad in Estland, in slechts vijf jaar tijd worden verdubbeld van 4 % naar 8 %.¹⁸ Duurzame stedelijke mobiliteitsplanning is gericht op samenhang van beleid en streeft er tegelijkertijd naar vervoer en gezondheid met elkaar te verbinden. Er zijn tal van redenen waarom steden een goed volksgezondheidsbeleid hebben. Toch is het waarschijnlijk geen toeval dat acht van de tien gezondste Europese steden over een duurzaam stedelijk mobiliteitsplan beschikken.¹⁹

In 2017 vielen er 9 600 doden op stedelijke wegen in de EU, wat overeenkomt met 38 % van het totale aantal van 25 047 verkeersdoden. De doden op stedelijke wegen bestonden voor 70 % uit kwetsbare weggebruikers – 39 % voetgangers, 12 % fietsers en 19 % motorrijders.²⁰ Maatregelen inzake duurzame mobiliteit kunnen een doeltreffende bijdrage leveren om steden verkeersveiliger te maken en het EU-streefdoel van 50 % minder verkeersdoden en ernstig gewonden tegen 2030 te helpen verwezenlijken.²¹ Bij pogingen om verandering teweeg te brengen in stedelijke mobiliteitspatronen moet verkeersveiligheid als een kritieke uitdaging vooropgesteld worden. Feitelijke en waargenomen veiligheid hebben een sterke invloed op de keuze voor een vervoerswijze, in het bijzonder voor de meest duurzame vervoerswijzen: lopen, fietsen en toegang tot openbaar vervoer. Het is belangrijk om zich ervan bewust te zijn dat duurzame wegen ook veiligere wegen zijn. Geïntegreerde beleidsmaatregelen, zoals betere fietsinfrastructuur, bredere voetpaden en snelheidsbeperkingen, verbeteren de verkeersveiligheid in een stad. Sinds Warschau midden jaren 2000 startte met de ontwikkeling van een mobiliteitsplan, is het aantal verkeersongevallen met 21 % afgenomen en het aantal verkeersdoden met 60 %.²²

Eenvoudiger ter plaatse geraken, met minder voertuigen

Wanneer infrastructuur voor reizen en vervoer weldoordacht is – en in het bijzonder wanneer departementen voor mobiliteits- en stadsplanning goed samenwerken – bestaat er minder concurrentie tussen mobiliteitsbehoeften van mensen. Maatregelen in het mobiliteitsplan van Milaan voor 2016 hebben er mede

voor gezorgd dat het aantal inwoners dat auto's gebruikt is teruggebracht tot 50 %, wat ruim onder het Italiaanse gemiddelde ligt. De stad is op de goede weg om haar doelen te verwezenlijken.²³ Mobiliteitsplannen kunnen helpen om negatieve mobiliteitstrends te keren. Dankzij het promoten van de PDU in Frankrijk in de jaren 1990, kon in bijna alle grote Franse steden een kentering in de stijgende trend van autogebruik worden vastgesteld. Stijgingen met wel 22 % die in de twee vorige decennia werden waargenomen, zijn een halt toegeroepen en omgezet naar dalingen tot 8 %.²⁴ In Szeged, de op twee na grootste stad in Hongarije, hielp het mobiliteitsplan een snelle achteruitgang van het openbaar vervoer te stabiliseren.²⁵

Publieke steun verwerven

Deze resultaten zijn verwezenlijkt en zijn alleen mogelijk met de actieve betrokkenheid van lokale inwoners, die essentieel is voor duurzame stedelijke mobiliteitsplanning. Via het mobiliteitsplan – waarbij input van 755 burgers is meegenomen – heeft Milaan een lage-emissiezone ingevoerd die het autogebruik in ongeveer 70 % van de stad beperkt. Dankzij een diepgaand openbaar debat waarbij belanghebbenden en burgers betrokken waren, kon de tegenstand tot een minimum worden beperkt.²⁶

In Boedapest zijn bij een vergelijkbaar proces meer dan 1 000 opmerkingen van het publiek verzameld, waarvan het merendeel aangaf dat mensen meer milieuvriendelijke maatregelen wensten; deze openbare steun heeft zich ook vertaald in politieke steun.²⁷ In Boedapest is vastgesteld dat deze samenwerking bij het plannen van een SUMP, zowel intern als met het publiek,

¹⁸ Tartu Linnavalitsus, 2018. Tartu heade mõtete linn, Tartu linna ja lähiümbruse liikuvusuuring, www.tartu.ee/sites/default/files/research_import/2018-12/Tartu_LU_aruanne.pdf.

¹⁹ Spotathome, 2019. g., The world's healthiest cities. Which cities are the best for healthy living?: www.spotathome.com/healthiest-cities-world.

²⁰ ETSC PIN Report (2019) Safer roads, safer cities: how to improve urban road safety in the EU.

²¹ European Commission (2019) EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 Next Steps Towards "Vision Zero".

²² Kalenkiewicz, E., Bisak, A., 2017. Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie, Raport o stanie bezpieczeństwa 2017, https://zdm.waw.pl/wp-content/uploads/2018/05/raport-zdm-web-1_1528982930.pdf.

²³ Dr. Paolo Campus, zone Pianificazione Mobilità Milaan, interview door de auteurs, 8 maart 2019.

²⁴ Certu, 2013. 30 years of sustainable urban mobility plans (PDU) in France, www.cerema.fr/system/files/documents/2017/11/1304_Fiche30ansPDU_EN_cle6c8317.pdf.

²⁵ Sándor Nagy, vice-burgemeester van Szeged, interview door de auteurs, 11 maart 2019.

²⁶ Dr. Paolo Campus, zone Pianificazione Mobilità Milaan, interview door de auteurs, 8 maart 2019.

²⁷ Budapest Mobility Plan 2014-2030, Vol. 1 Objectives and Measures, blz. 12-15.

niet alleen helpt om mensen te overtuigen, maar ook belangrijke inzichten en nieuwe ideeën kan opleveren.²⁸

De burgers zijn er klaar voor dat hun lokale leiders veranderingen doorvoeren. In Nantes, Frankrijk, koos 50 % van de mensen die werden bevraagd terwijl ze met de bus reisden voor het openbaar vervoer, ook al beschikten ze thuis over een auto.²⁹ Via overleg en samenwerking met het publiek over de maatregelen voor duurzame stedelijke mobiliteit, steeg de publieke steun voor congestieheffingen in Zweden in vijf jaar tijd van 33 % tot 67 %.³⁰ Betrokkenheid van burgers en belanghebbenden is in elk geval een instrument waarmee beleidsmakers burgers en andere belanghebbenden kunnen overtuigen van ambitieuze maatregelen, kunnen begrijpen wat aanvaardbaar is en de politieke risico's van weerstand tegen maatregelen kunnen beperken.

Leefbaarheid, dubbele winst voor personen en bedrijven

Duurzame vervoerswijzen zijn vaak ook handiger dan reizen met de auto. Het netwerk voor gedeelde mobiliteit dat werd opgezet als onderdeel van het duurzaam stedelijk mobiliteitsplan in Milaan omvat elektrische auto's, scooters en fietsen, en heeft zijn succes bewezen door bijna een half miljoen gebruikers aan te trekken.³¹

Door ervoor te zorgen dat de straten veiliger worden voor iedereen, ongeacht de vervoerswijze, verhoogt de toegankelijkheid van de stad en neemt de levenskwaliteit toe. Hoewel vele factoren een rol spelen, is het toch geen toeval dat zeven van de tien meest leefbare steden in de EU over een duurzaam stedelijk mobiliteitsplan beschikken.³² Door een afname van het autogebruik worden straten aantrekkelijker en veranderen ze van verkeersaders in levendige stedelijke plekken voor sociale cohesie.

Het versterken van een besef van de omgeving via uiteenlopende vormen van mobiliteit verbetert het imago van een stad, ondersteunt lokale winkels en stimuleert toerisme, lokale heropleving en internationale investeringen. In Kopenhagen heeft het autovrij maken van één straat de verkoop in een jaar tijd met 30 % doen toenemen.³³ Evenzo heeft het tijdelijk afsluiten van de belangrijkste verkeersader in Madrid voor auto's tijdens de kerstperiode in 2018 de uitgaven in winkels met 9,5 % gestimuleerd in vergelijking met 2017.³⁴ Hoewel dergelijke maatregelen de omzet tijdelijk kunnen doen dalen en op korte termijn tegenstand kunnen uitlokken, zijn de voordelen doorgaans na een jaar al zichtbaar.

Wanneer werknemers meer keuzemogelijkheden hebben op het gebied van mobiliteit, komt dit ook

bedrijven ten goede omdat de pool van kandidaten toeneemt en minder tijd wordt verspild in het verkeer. Hooggekwalificeerde personen zijn vaker geneigd om werk te zoeken in aantrekkelijke steden en kwetsbare groepen — waaronder personen met beperkte mobiliteit of economisch minder bevoorrechte personen — maken meer kans om werk te vinden wanneer de belemmeringen voor het reizen worden weggenomen. Dit betekent dat betere mobiliteit tot grotere maatschappelijke rechtvaardigheid leidt doordat de normen voor iedereen worden verhoogd, in plaats van een groep te bevoordelen ten koste van een andere groep. De kosten-batenanalyse die in Arad (Roemenië) werd uitgevoerd om beslissingen te nemen over de SUMP-maatregelen toonde aan dat 2,2 miljoen euro winst wordt gemaakt voor elke geïnvesteerde 1 miljoen EUR.³⁵ In Stockholm werd de jaarlijkse maatschappelijke baten van de mobiliteitsmaatregelen berekend op 60 miljoen euro³⁶.



afbeelding © olaser op istock.com

²⁸ Máté Lénárt, BKK Centre for Budapest Transport, interview door de auteurs, 5 april 2019.

²⁹ Certu, 2013. 30 years of sustainable urban mobility plans (PDU) in France, www.cerema.fr/system/files/documents/2017/11/1304_Fiche30ansPDU_EN_cle6c8317.pdf.

³⁰ Centre for Transport Studies, 2017. The Swedish Congestion Charges: Ten Years On, blz. 2: www.transportportal.se/swopec/CTS2017-2.pdf.

³¹ Dr. Paolo Campus, zone Pianificazione Mobilità Milaan, interview door de auteurs, 8 maart 2019.

³² The Economist Intelligence Unit, 2018. The Global Liveability Index 2018: https://www.eiu.com/public/topical_report.aspx?campaignid=Liveability2018.

³³ Mattias Kärrholm, 2012. Retailising Space: Architecture, Retail and the Territorialisation of Public Space, Ashgate: Farnham and Burlington, VT, blz. 44.

³⁴ Ayuntamiento de Madrid, 2019. 20 millones de transacciones comerciales confirman el aumento del gasto en Navidad tras la implantación de Madrid: <https://diario.madrid.es/blog/notas-de-prensa/20-millones-de-transacciones-comerciales-confirman-el-aumento-del-gasto-en-navidad-tras-la-implantacion-de-madrid-central/>.

³⁵ Municipal Arad, 2017. Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Arad, blz. 288-289.

³⁶ Eliasson, J., 2014. The Stockholm congestion charges: an overview. Centre for Transport Studies Stockholm, blz. 34: <https://www.transportportal.se/swopec/cts2014-7.pdf>.



afbeelding © BKK Centre for Budapest Transport

Samen sterk

Hoe diverser en geïntegreerder de opties voor duurzame mobiliteit zijn, hoe doeltreffender en veerkrachtiger het vervoerssysteem als geheel is. Sinds de uitvoering van het meest recente duurzaam stedelijk mobiliteitsplan in 2017 is het gebruik van de fiets in de stad Gent (België) in het stadscentrum gestegen met 25 % en buiten het stadscentrum met 35 %.³⁷ In Antwerpen is het aantal stadinwaartse autoverplaatsingen op een gemiddelde werkdag sinds de uitvoering van het mobiliteitsplan, dat in 2015 werd geactualiseerd, gedaald met 25 % (ongeveer 14 000 minder).³⁸

De meest doeltreffende manier om de vele potentiële voordelen van een duurzaam stedelijk mobiliteitsplan te verwezenlijken, liggen in het langetermijn- en geïntegreerde karakter ervan. Aangezien voor een duurzaam stedelijk mobiliteitsplan langetermijn-verbintenissen en breed gedragen doelstellingen nodig zijn, helpt het onzekerheden te beheren en duidelijke maatstaven te bepalen om de streefdoelen stapsgewijs te verwezenlijken. Een mobiliteitsplan vereist samenwerking tussen departementen en bestuursniveaus. Op die manier draagt het bij tot de ontwikkeling van een gedeelde visie en vormt het een middel om instellingen samen te brengen die (nog) niet gewend zijn samen te werken. Dit vormt een grote stimulans voor doeltreffende beleidsvorming.

In Boedapest werd de ontwikkeling van het duurzaam stedelijk mobiliteitsplan aangehaald als sleutelfactor voor een meer geharmoniseerd denkproces tussen verschillende belanghebbenden, van gemeentelijke departementen en staatsactoren tot vervoersmaatschappijen.³⁹ Een dergelijke coördinatie zorgt voor de wederzijdse ondersteuning en opvolging die voor deze maatregelen nodig zijn. Verkeersregels verliezen hun nut als de politie ze niet handhaaft. Voetgangerszones zijn slechts succesvol als ze verankerd zijn in een ruimere stedelijke mobiliteitsstrategie. Antwerpen gaat nog verder en ontwikkelt een gezamenlijk duurzaam stedelijk mobiliteitsplan met 33 omliggende gemeenten en de Vlaamse overheid.⁴⁰

Eén, twee, SUMP!

Door de noodzakelijke verbanden tussen politieke prioriteiten zoals mobiliteit en werkgelegenheid uitdrukkelijk te benoemen, waarborgt een duurzaam stedelijk mobiliteitsplan dat de bijdrage van mobiliteit aan politieke doelen op hoog niveau beter zichtbaar is. De raadpleging en betrokkenheid van belanghebbenden binnen de overheid en daarbuiten, met inbegrip van het middenveld en de particuliere sector, vergroten de steun voor mobiliteitsmaatregelen. Dit verhoogt de kans succes en politieke steun. Duurzame stedelijke mobiliteitsplanning is een instrument om doeltreffend om te gaan met verandering en nieuwe denkwijzen te doen ontstaan.

³⁷ Transport & Mobility Leuven, 2018. Evaluatie Circulatieplan Gent, https://stad.gent/sites/default/files/page/documents/Evaluatierapport%20Circulatieplan%20Gent_0.pdf.

³⁸ Marjolein Salens, Stad Antwerpen, interview met de auteurs, 13 maart 2019

³⁹ Máté Lénárt, BKK Centre for Budapest Transport, interview door de auteurs, 5 april 2019.

⁴⁰ Marjolein Salens, Stad Antwerpen, interview met de auteurs, 13 maart 2019

1.3 Wat zijn de belangrijkste onderdelen van duurzame stedelijke mobiliteitsplanning?

Dit hoofdstuk bevat een overzicht van de onderdelen en het proces van duurzame stedelijke mobiliteitsplanning. Hierin worden de twaalf stappen van de “SUMP-cyclus” geïntroduceerd, met bijzondere aandacht voor de rol van beleidsmakers, terwijl meer achtergrond voor planologen terug te vinden zijn in deel 2.

Overzicht

Sinds de publicatie van het SUMP-concept in 2013 is het proces voor de ontwikkeling en uitvoering van een duurzaam stedelijk mobiliteitsplan toegepast in vele stedelijke gebieden in heel Europa (en wereldwijd). In de “SUMP-cyclus” wordt dit weergegeven aan de hand van een wijzerplaat (zie figuur 2). Dit is uiteraard een geïdealiseerde en vereenvoudigde weergave van een complex planningsproces. In bepaalde gevallen kunnen stappen bijna tegelijkertijd worden uitgevoerd (of zelfs worden bijgesteld), kan de volgorde van taken worden aangepast aan specifieke behoeften of kan een activiteit gedeeltelijk worden weggelaten omdat de resultaten ervan beschikbaar zijn via een andere planningsoefening.

Deze behoefte aan flexibiliteit wordt ten volle begrepen en planologen worden aangemoedigd om redelijke aanpassingen door te voeren indien hun specifieke situatie dat vereist — zolang de algemene beginselen van duurzame stedelijke mobiliteitsplanning worden gevolgd. In hoofdstuk 1.4 worden deze punten uitvoeriger besproken. Figuur 2 is een weergave van de vier fasen van duurzame stedelijke mobiliteitsplanning, die elk beginnen en eindigen met een mijlpaal, en allemaal ingedeeld zijn in drie stappen (in totaal twaalf stappen in de planningscyclus). Deze figuur bevat een overzicht voor beleidsmakers, terwijl figuur 9 een nadere toelichting bevat voor planologen.

Figuur 2: De twaalf stappen van duurzame stedelijke mobiliteitsplanning (2e editie) – Een overzicht voor beleidsmakers



✓ Dit symbool geeft aspecten van politieke betrokkenheid tijdens het SUMP-proces weer

Fase 1: Vorbereiding en analyse

De eerste mijlpaal en tevens het uitgangspunt van het SUMP-proces is een uitdrukkelijke beslissing van beleidsmakers om een duurzaam stedelijk mobiliteitsplan op te stellen. In de eerste fase wordt de basis voor het planningsproces gelegd door de volgende vragen te beantwoorden:

Wat zijn onze middelen?

Analyseer alle beschikbare (personele, institutionele, financiële) middelen voor het plannen en zet passende werk- en participatiestructuren op om van start te gaan. In deze fase moeten beleidsmakers ervoor zorgen dat de belangrijkste instellingen en beleidsmakers de ontwikkeling van het mobiliteitsplan ondersteunen en een kernplanningsteam helpen opstarten.

Wat is onze planningscontext?

Identificeer factoren die invloed hebben op het planningsproces, zoals bestaande plannen of wettelijke vereisten. Analyseer verkeersstromen om het geografisch planningsgebied af te bakenen – en zorg ervoor dat naburige autoriteiten en belanghebbenden mee “aan boord” zijn. Kom een tijdschema voor de planning overeen en doe indien een beroep op nodig externe ondersteuning. De activiteiten van deze en de voorgaande stap zijn nauw verbonden en lopen vaak parallel. Een belangrijke taak voor besluitvormers op dit moment is ervoor te zorgen dat het “functionele stedelijke gebied” dienstdoet als planningsgebied voor het mobiliteitsplan. Vaak is dat een institutioneel en politiek complexe beslissing.

Wat zijn onze belangrijkste problemen en kansen?

Analyseer de mobiliteitssituatie vanuit het perspectief van alle vervoerswijzen en relevante duurzaamheidsaspecten aan de hand van een passend pakket recente gegevensbronnen. De afsluitende mijlpaal van de eerste fase is een volledige analyse van de belangrijkste problemen en kansen met betrekking tot mobiliteit in het hele functionele stedelijke gebied.

Fase 2: Strategieontwikkeling

Het doel van de tweede fase is het bepalen van de strategische koers van het duurzame stedelijke mobiliteitsplan, in samenwerking met burgers en belanghebbenden. De hoofdvragen in deze fase zijn:

Wat zijn onze mogelijkheden voor de toekomst?

Analyseer de verwachte veranderingen in de externe factoren die belangrijk zijn voor stedelijke mobiliteit (bv. demografie, IT, klimaat) en werk scenario's uit waarin alternatieve strategische richtingen worden onderzocht. Met scenario's wordt getracht de marge van onzekerheid te vatten die gepaard gaat met “kijken naar de toekomst” om over een betere feitelijke basis voor strategische beslissingen te beschikken.

Wat voor soort stad willen we?

Gebruik visievormingsoefeningen met belanghebbenden en burgers om een gemeenschappelijk begrip van wenselijke toekomstbeelden te ontwikkelen, gebaseerd op de resultaten van de mobiliteitsanalyse en de effecten van het scenario. Een gedeelde visie en doelstellingen vormen de hoekstenen van elk duurzaam stedelijk mobiliteitsplan. Een visie is een kwalitatieve beschrijving van de gewenste toekomst op het gebied van mobiliteit voor de stad, die vervolgens wordt vertaald in concrete doelstellingen die de beoogde verandering aangeven. Zorg ervoor dat uw doelstellingen de belangrijke problemen aanpakken en dat ze alle vervoerswijzen in het functionele stedelijke gebied omvatten. Beleidsmakers moeten actief bij deze fase worden betrokken, want hier wordt beslist over de strategische koers voor de komende jaren.

Hoe beoordelen we succes?

Definieer een verzameling strategische indicatoren en streefdoelen waaraan u de vooruitgang bij de verwezenlijking van alle doelstellingen kunt toetsen zonder dat hiervoor onrealistische hoeveelheden nieuwe gegevens moeten worden verzameld. Besluitvormers moeten ervoor zorgen dat de doelstellingen ambitieus, haalbaar en onderling samenhangend zijn, breed worden gedragen door de belanghebbenden en afgestemd zijn op andere beleidsgebieden.

Aan het einde van de tweede fase hebt u de mijlpaal van een breed gedragen visie, doelstellingen en streefdoelen bereikt. Waar mogelijk moeten beleidsmakers die strategische prioriteiten goedkeuren om een stabiel richtkader voor de fase van de maatregelen te waarborgen.

Fase 3: Planning van de maatregelen

Met de derde fase gaat het planningsproces over van het strategische naar het operationele niveau. Deze fase is toegespitst op de maatregelen die nodig zijn om de overeengekomen doelstellingen en streefdoelen te halen. Hier wordt het duurzaam stedelijk mobiliteitsplan voltooid en wordt de uitvoering ervan voorbereid door de volgende belangrijke vragen te beantwoorden:

Wat gaan we concreet doen?

Stel een lange lijst van maatregelen op en beoordeel de doeltreffendheid en de haalbaarheid ervan om de maatregelen te selecteren die het meest bijdragen tot de verwezenlijking van uw doelstellingen en streefdoelen. Voeg maatregelen samen tot geïntegreerde pakketten, bespreek ze met burgers en belanghebbenden, en beoordeel ze uitvoerig om uw keuze te bevestigen. Plan monitoring en evaluatie voor elke maatregel.

Wat is er nodig en wie doet wat?

Splits de maatregelenpakketten op in uitvoerbare taken (of “acties”) en licht deze nader toe, met inbegrip van de geraamde kosten, onderlinge afhankelijkheid en risico’s. Identificeer voor alle acties interne en externe financieringsinstrumenten en -middelen. Kom op basis daarvan duidelijke verantwoordelijkheden, prioriteiten voor de uitvoering en tijdschema’s voor elke actie overeen. In deze fase is het essentieel om de acties bekend te maken aan de politieke belanghebbenden en het publiek. Zo kunnen concrete bouwprojecten bijvoorbeeld controversieel zijn, zelfs als de ermee verband houdende doelstellingen en maatregelen door een meerderheid worden ondersteund. Op dit punt zijn besluitvormers nodig om politieke en maatschappelijke steun te werven voor de maatregelen en acties van het mobiliteitsplan, en idealiter een formele overeenkomst over verantwoordelijkheden en tijdschema’s te bereiken tussen de besluitvormers en de belangrijkste belanghebbenden.

Kunnen we van start gaan?

Vele auteurs hebben een bijdrage geleverd aan de verschillende delen van het duurzame stedelijke mobiliteitsplan. Nu is het moment aangebroken om het document te voltooien en de kwaliteit ervan te controleren. Op basis van de afspraken binnen uw organisatie kan een uitgebreide financiële planning worden opgenomen in het plan zelf, of kan die deel uitmaken van een afzonderlijk proces. In beide gevallen moet vóór de goedkeuring van het mobiliteitsplan een

begroting worden overeengekomen voor elke prioritaire actie, evenals regelingen op lange termijn voor de verdeling van kosten en inkomsten onder alle betrokken organisaties.

De belangrijkste mijlpaal van het planningsproces sluit de fase voor het plannen van de maatregelen af: het duurzame stedelijke mobiliteitsplan is goedgekeurd door de beleidsmakers van het bevoegde politieke orgaan.

Fase 4: Uitvoering en monitoring

In de vierde fase wordt aandacht besteed aan de uitvoering van de maatregelen en aanverwante acties die zijn vastgelegd in het mobiliteitsplan, aangevuld met systematische monitoring, evaluatie en communicatie. Hier worden de acties in praktijk gebracht door de volgende hoofdvragen te beantwoorden:

Hoe zorgen we voor goed beheer?

De verantwoordelijke afdelingen en organisaties moeten de technische specificaties van hun acties plannen, voor de uitvoering zorgen en indien nodig goederen en diensten inkopen. Aangezien hier vaak een groot aantal partijen bij betrokken is, vereist de algemene coördinatie van het uitvoeringsproces bijzondere aandacht.

Hoe staan we ervoor?

Dankzij systematische monitoring wordt duidelijk of alles volgens plan verloopt en kunnen indien nodig corrigerende maatregelen worden genomen. Innovatieve mobiliteitsprogramma’s kunnen een grote ontwrichting (alook een groot voordeel) vormen voor dagelijkse reizigers. Inzicht in de publieke opinie op basis van een actieve wederzijdse dialoog is essentieel voor een geslaagd uitvoeringsproces.

Wat hebben we geleerd?

De laatste stap van de SUMP-cyclus is het evalueren van de successen en mislukkingen, en het bekendmaken van deze resultaten aan de belanghebbenden en het publiek. Dit evaluatieproces is ook toekomstgericht en houdt rekening met nieuwe uitdagingen en oplossingen. Idealiter tonen beleidsmakers actief belangstelling om te ontdekken wat heeft gewerkt (en wat niet), zodat deze lessen in aanmerking worden genomen bij de volgende actualisering van het mobiliteitsplan.

De SUMP-cyclus wordt afgesloten met de mijlpaal “uitvoering van de maatregelen is geëvalueerd”.

Samenvatting

- Een politieke beslissing geeft de aanzet tot het SUMP-proces en zorgt voor algemene sturing en leiderschap.
- Een grondige analyse levert input voor scenario-ontwikkeling en ondersteunt de besluitvorming.
- Een gedeelde visie en gemeenschappelijke doelstellingen en streefdoelen bepalen de strategische koers.
- Er worden geïntegreerde maatregelenpakketten vastgesteld die de doelstellingen en streefdoelen kunnen verwezenlijken.
- De maatregelenpakketten worden onderverdeeld in acties (uitvoerbare taken) die verder worden geoperationaliseerd, ook wat de verantwoordelijkheden en financiering betreft.
- Op basis van alle voorgaande beslissingen wordt een mobiliteitsplan goedgekeurd waarin een langetermijnvisie wordt gecombineerd met een duidelijk uitvoeringsplan.
- Algemene coördinatie van de maatregelen en periodieke monitoring zorgen voor een doeltreffende en aanpasbare uitvoering.
- Systematische evaluatie van de uitvoering vormt de basis voor de volgende planningscyclus.

Een meer technische beschrijving van de planningscyclus en de 32 specifieke activiteiten die in de 12 stappen moeten worden uitgevoerd, is terug te vinden in figuur 9 en wordt uitvoerig beschreven in deel 2.

1.4 Hoe werkt duurzame stedelijke mobiliteitsplanning in de praktijk?

Duurzame stedelijke mobiliteitsplanning is geen theoretisch concept. Het is ontwikkeld via een benadering van onderuit op basis van de ervaring van talrijke mensen uit de praktijk en andere deskundigen. De beginselen, evenals de stappen en activiteiten die in deze tweede editie van de SUMP-richtlijnen worden aanbevolen, zijn gebaseerd op de ervaring van een heel aantal steden in Europa en daarbuiten. Deze richtlijnen zijn dan ook niet louter ter inspiratie opgesteld. Maar het is evenzeer duidelijk dat specifieke nationale plannings- en financieringskaders, uiteenlopende stedelijke contexten, constellaties van politiek macht en invloed van

belanghebbenden heel wat creatieve compromissen vereisen die onvermijdelijk leiden tot de aanpassing van het concept aan lokale voorschriften. Voor politieke besluitvorming moet men ook pragmatisch zijn en kunnen werken met de beschikbare hefboomen. Toch denken wijze politieke beleidsmakers verder dan één verkiezingscyclus en de politiek meerderheid van dat moment.

Duurzame stedelijke mobiliteitsplanning draagt bij tot een betere basis om toekomstige eisen te beheren. Vanuit een strategisch politiek perspectief is een mobiliteitsplan een instrument voor duurzaam en innovatief veranderingsbeheer. Dit houdt in dat de SUMP-planningscyclus (zoals voorgesteld in hoofdstuk 1.3) eerder moet worden opgevat als een spiraal: wanneer een planningscyclus is afgerond, moet daarna spoedig een andere cyclus starten, zodat een continu verbeteringsproces ontstaat.

In dit hoofdstuk wordt onderzocht hoe duurzame stedelijke mobiliteitsplanning in de operationele realiteit van de planning past; hoe ze zich verhoudt tot de ruimere context van stedelijke beleidsontwikkeling; hoe ze kan worden geïntegreerd met andere planningsactiviteiten in een stad; hoe het SUMP-concept kan worden



afgestemd op de specifieke context van een stedelijk gebied; en hoe kan worden voldaan aan de uitdaging van het plannen in tijden van onzekerheid en verandering.

De operationele kant van planning

De cyclus van twaalf stappen lijkt erop te wijzen dat de stappen na elkaar moeten worden uitgevoerd en de duidelijke structuur van taken en checklists lijkt aan te bevelen dat de richtlijnen strikt moeten worden gevolgd; dat is niet het geval. Duurzame stedelijke mobiliteitsplanning is geen recept maar een methode. Iedereen weet hoe verschillend steden zijn en hoe complex de besluitvorming in een stedelijk gebied kan zijn. De uitdaging van de uitvoering van een mobiliteitsplan bestaat erin dat plan af te stemmen op de lokale context en tegelijkertijd ambitieus te blijven en ongepaste compromissen te vermijden.

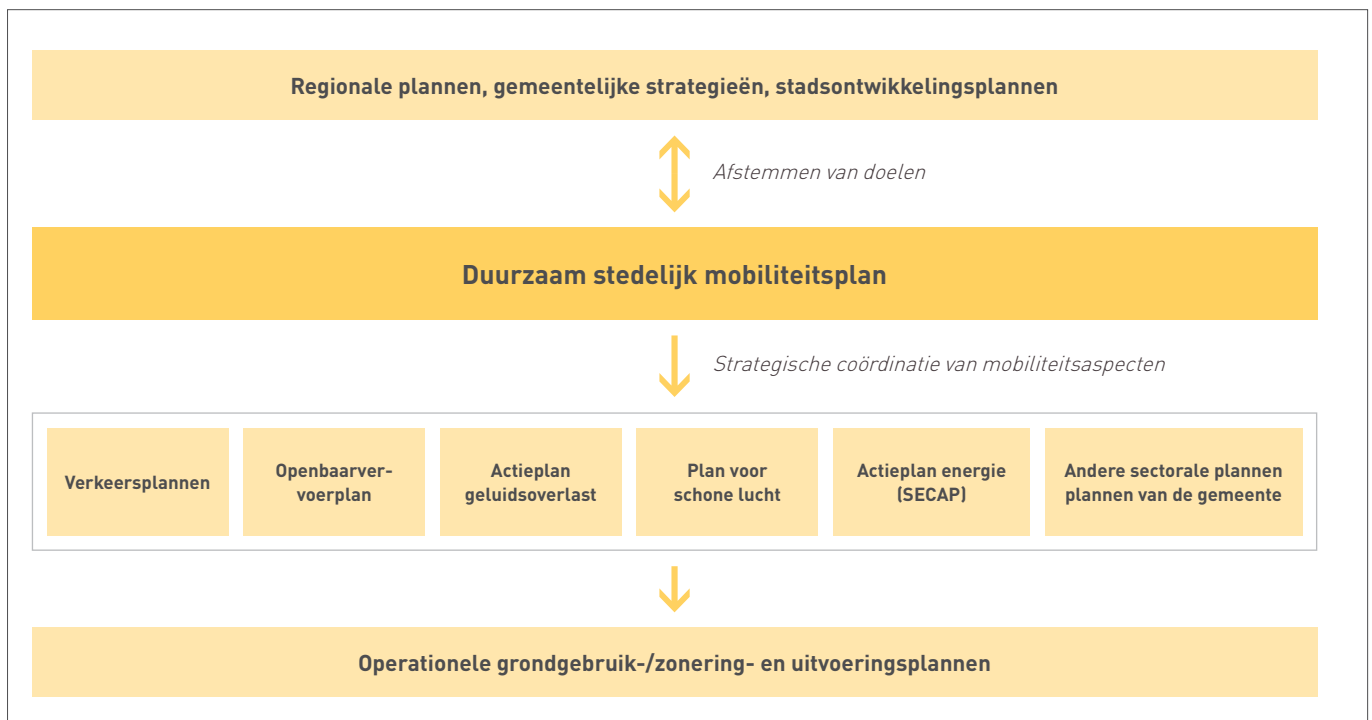
De SUMP-cyclus (zie hoofdstuk 1.1 en de toelichting in deel 2) is bedoeld als communicatiemiddel om op een begrijpelijke manier te beschrijven wat duurzame stedelijke mobiliteitsplanning inhoudt. In de realiteit van de planningspraktijk kan het moeilijk zijn om vast te stellen welke stappen en activiteiten eerst komen, aangezien sommige activiteiten parallel moeten lopen. Het opzetten van werkstructuren (zie stap 1) en het

vaststellen van het planningskader (zie stap 2) overlappen bijvoorbeeld grotendeels wat het tijdschema en de mensen betreft. Soms moet een taak die afgerond leek hernomen worden, omdat bepaalde resultaten niet helemaal bevredigend zijn. Een visuele voorstelling van de SUMP-cyclus geeft de relatieve tijd weer die aan de stappen wordt besteed en de potentiële lussen en pijlen voor terugkoppelingen zijn terug te vinden in figuur 17.

Planningsvereisten

Planning is een belangrijk aspect in vele beleidsgebieden en op alle bestuursniveaus. Lokale planologen moeten zich bewust zijn van de voorschriften die invloed hebben op het mobiliteitsplan (bv. ruimtelijke planning, onderwijs, werkgelegenheid) en begrijpen waar de verantwoordelijkheden liggen zodat deze instanties in het plan kunnen worden opgenomen. Op Europees niveau zijn de meeste aanbevelingen inzake planning niet-dwingend. Deze omvatten het Actieplan voor Duurzame Energie en Klimaat (SECAP), dat in overeenstemming is met de klimaat- en energie-doelstellingen van het Burgemeestersconvenant.⁴¹ Op nationaal niveau is de planning van investeringen in infrastructuur een gemeenschappelijk gebied, terwijl uitgebreide planning inzake milieu en grondgebruik vaak een regionale bevoegdheid zijn.

Figuur 3: Structuur van verbanden tussen het mobiliteitsplan en andere plannen (bewerking van Ahrens et al., FGSV 2015, Recommendations for Mobility Master Planning, blz. 8)



⁴¹ Zie het handboek “How to develop a Sustainable Energy and Climate Action Plan” van het Gemeenschappelijk Centrum voor onderzoek; <https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC112986>.

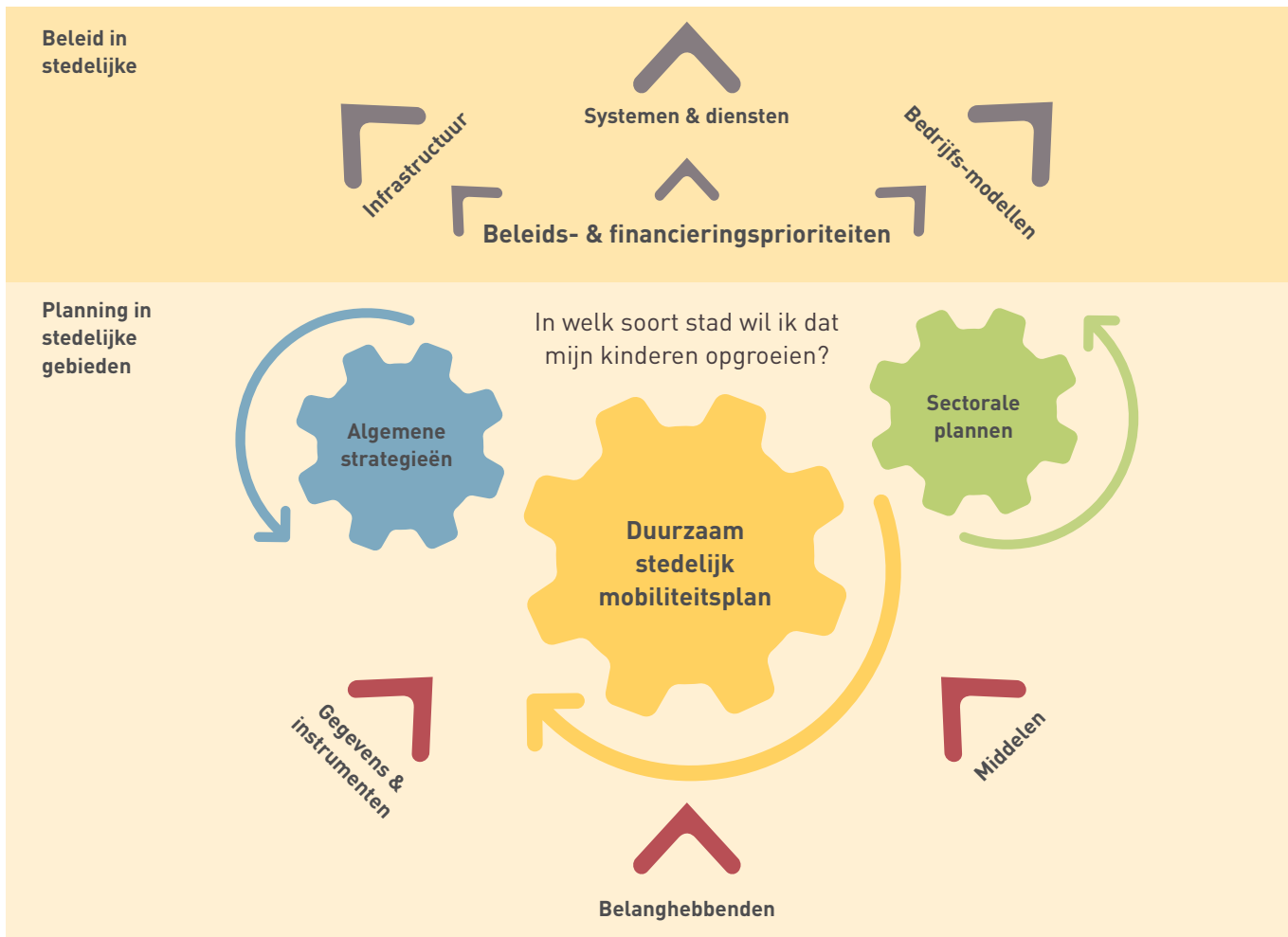
SUMP als integratieproces

Wat de specifieke planningsportefeuille van een lokale autoriteit ook mag omvatten, planningsprocessen maken vaak gebruik van dezelfde gegevens en instrumenten, vereisen participatie van dezelfde belanghebbenden en worden soms zelfs uitgevoerd door dezelfde mensen die uit dezelfde financiële middelen putten. Deze processen hebben gewoonlijk echter een ander tijdschema, andere plannings- en verslagleggingsvoorschriften en een ander geografisch planningsgebied of een andere bevoegde autoriteit. Toch moeten bij het planningsproces steeds keuzes worden gemaakt tussen verschillende mogelijkheden voor de toekomst. Fundamentele vragen zoals “In welk soort stad wil ik dat mijn kinderen leven?” staan vaak centraal bij stadsplanning, ongeacht het specifieke gebied.

SUMP kan worden opgevat als een radertje in een grotere planningsmachine (zie figuur 4).

Het is vaak moeilijk om vast te stellen welk radertje aandrijft en welk radertje wordt aangedreven, aangezien dit vaak afhangt van de gekozen tijdshorizon. Een algemene stedelijke ontwikkelingsstrategie kan de algemene doelen voor mobiliteit vaststellen, wat belangrijke input vormt voor een SUMP, dat op zijn beurt een drijfveer vormt voor de ontwikkeling van een uitgebreide sectorale strategie. In de praktijk kan het tijdschema volledig anders zijn, maar beleidscoördinatie moet de samenhang waarborgen en het tijdschema, het ruimtelijke toepassingsgebied en de uitvoering van aanverwante planningsprocessen en beleidsmaatregelen coördineren. Naast het zuinig omspringen met middelen door synergieën en het vermijden van inefficiënties — of zelfs conflicten — tussen beleidsmaatregelen, vermindert die coördinatie ook de verstoring die ontstaat door de bouw van infrastructuur en de ongecoördineerde invoering van nieuwe systemen. Belangrijk is ook dat het de druk op de belanghebbenden vermindert.

Figuur 4: SUMP als integratieproces



De SUMP-richtlijnen afstemmen op de lokale context

De SUMP-methode moet worden afgestemd op de context en de specifieke voorschriften van elk stedelijk gebied waarin ze wordt toegepast, en tegelijkertijd moeten de ambities hoog blijven. De acht SUMP-beginselen onderscheiden een duurzaam stedelijk mobiliteitsplan van een meer conventioneel vervoersplan. “Afstemmen” betekent echter niet beginselen weglaten; de intensiteit ervan kan bijvoorbeeld worden aangepast aan de capaciteiten van een kleine stad die voor het eerst een mobiliteitsplan ontwikkelt, terwijl de langetermijnambities hoog blijven.

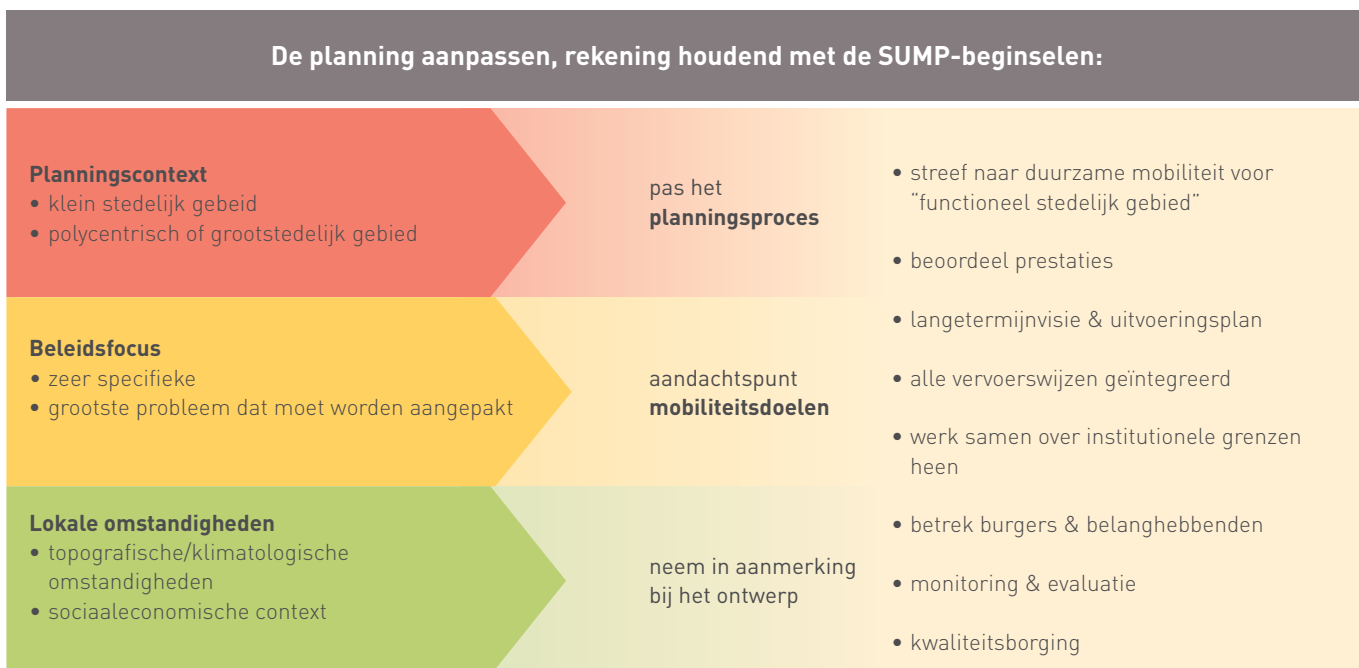
Afstemming op lokale behoeften kan verschillende vormen aannemen. De behoefte aan afstemming kan bijvoorbeeld ontstaan als een stedelijk gebied een zeer specifieke functie heeft, bv. als nationale haventerminal die erg veel doorgaand verkeer met zich meebrengt. Of een stad kan zich op een eiland bevinden met seizoensgebonden vervoerspatronen. In die specifieke situaties is het uiteraard belangrijk om het SUMP toe te spitsen op de ontwikkeling van een reeks

doelstellingen en streefdoelen die erop gericht zijn de specifieke mobiliteitsproblemen aan te pakken en daarnaast toch de SUMP-methode te volgen om ervoor te zorgen dat men verder gaat dan een klassiek (zie ook figuur 5).

Hoewel de SUMP-richtlijnen ruimte bieden voor flexibiliteit en afstemming op de lokale context, moet toch aan minimumvereisten worden voldaan:

- Belangrijke mijlpalen moeten op een feitelijk en participatieve manier tot stand worden gebracht. Deze mijlpalen zijn: een beknopte analyse van de problemen en kansen van het functionele stedelijke gebied; een visie, doelstellingen en streefdoelen die zijn overeengekomen met de belanghebbenden; en een beschrijving van de acties, inclusief de evaluatie en financiering ervan.
- Het uitvoeringsproces moet nauwlettend worden gemonitord, de uitvoering waar nodig worden aangepast en burgers en belanghebbenden moeten actief worden ingelicht over de vooruitgang.

Figuur 5: Identificatie van de noodzaak van aanpassing van het planningsproces (voorbeelden)





afbeelding © oChesky_W op istock.com

Planning in tijden van snelle veranderingen

We leven in een tijdperk van snelle veranderingen waarbij we geconfronteerd worden met enorme mondiale uitdagingen zoals klimaat, economie en veiligheid, om er slechts enkele te noemen, en de gevolgen ervan. Verder evolueren de gewoonten, waarden en verwachtingen van mensen voortdurend veranderen en dankzij technologische vooruitgang steeds nieuwe opties ontstaan. Toch bestaat er grote onzekerheid over het feit of burgers deze nieuwe technologieën zullen gebruiken zoals verwacht, hoe mobiliteitsculturen zullen evolueren en hoe gemeentelijke financiën zich zullen ontwikkelen in het licht van macro-economische en demografische uitdagingen.

Een CIVITAS-deskundigengroep heeft een lijst van factoren in kaart gebracht die in de loop van de tijd de grootste invloed zullen hebben op de stedelijke mobiliteit en bijgevolg moeten worden beschouwd als een “game changer” op het gebied van stedelijke mobiliteit.⁴² Hoewel de invloed ervan kan variëren in verschillende gebieden, kunnen zij een radicale verandering teweegbrengen voor de stedelijke mobiliteit. Het staat vast dat een strategisch document zoals een duurzaam stedelijk mobiliteitsplan rekening moet houden met dergelijke (en andere) veranderingen op lange termijn:

- Elektrificatie: elektrificatie van alle vervoerswijzen, innovatief gebruik van elektrische infrastructuur en het verband met energiekwesties (bv. lokale regeneratieve productie).
- Automatisering en geconnecteerde, slimme vervoerssystemen (C-ITS): Gebruik van technologie in nieuwe mobiliteitsdiensten en de effecten ervan op de vorm en functie van steden.
- De gegevensconomie: gegevens als drijfveer van nieuwe ondernemingen en beleidsmaatregelen, integratieplatformen die nieuwe producten aanbieden vanuit een bestaand en nieuw mobiliteitsaanbod, en fundamentele aspecten zoals algoritmen die in toenemende mate regels en regelgeving bepalen.
- Nieuwe ondernemingsconcepten voor goederen- en personenvervoer: integratieplatformen die nieuwe mobiliteitsproducten aanbieden op basis van bestaande en nieuwe mobiliteitsdiensten (bv. MaaS en platformen voor vrachttuitwisseling).
- Gedeelde mobiliteit: alle (niet-technische) aspecten van gedeelde mobiliteit, bv. rittelen, autodelen (met name regelingen zonder vaste parkeerplaats) en fietsdelen.
- Actieve mobiliteit: zowel de toename van lopen en fietsen als nieuwe concepten van micromobiliteit.
- Veranderende denkwijzen en gedragspatronen: nieuwe mobiliteitspatronen bij jongeren, toenemende verwachtingen op het gebied van leveringen op dezelfde dag, vraag naar gebruiksvriendelijke mobiliteitsdiensten (vereenvoudiging) en gedecentraliseerde productie (bv. 3D-printen).
- Geïntegreerd ruimtebeheer: nieuwe en geïntegreerde benaderingen van het gebruik en beheer van de stedelijke ruimte, bv. placemaking, regulering van de toegang van voertuigen tot de stad, wegrandbeheer en stedelijke luchtmobiliteit (bv. drones).

Het SUMP-concept schuift scenario-analyse en visieontwikkeling op basis van een uitgebreide analyse van de mobiliteitsituatie naar voren als essentiële stappen bij de SUMP-ontwikkeling (zie de stappen 3, 4 en 5).

⁴² Zie het te verschijnen document van CIVITAS SATELLITE over “game changers”

1.5 Hoe kan duurzame stedelijke mobiliteitsplanning op nationaal en regionaal niveau worden ondersteund?

Stedelijke mobiliteit sluit nauw aan bij andere beleidsmaatregelen, onder meer op het gebied van milieu, verkeersveiligheid, gezondheid, ruimtelijke planning en energie. Die beleidsmaatregelen worden vaak op lokaal, regionaal en nationaal niveau uitgewerkt. Vele Europese steden hebben daarom faciliterende ondersteuning nodig van hogere bestuursniveaus, met name op het gebied van bestuur, wetgeving, financiering, monitoring en evaluatie, begeleiding en methodologie, onderwijs en kennisuitwisseling. In de meeste EU-lidstaten zorgt de nationale overheid voor die ondersteuning, maar in sommige landen hebben de regio's meer bevoegdheden en speelt het nationale niveau een beperktere rol.

Voordelen voor het nationale en regionale niveau

Hoewel stedelijke mobiliteitsplanning doorgaans een lokale bevoegdheid is, kunnen steden de ambitieuze doelen van duurzame stedelijke mobiliteit niet alleen waarmaken. Tegelijkertijd kunnen nationale en regionale bestuursniveaus ook veel voordeel halen uit doeltreffende stedelijke mobiliteitsplanning, want verbeteringen op lokaal niveau dragen ook bij tot het verwezenlijken van regionale en nationale doelen. Hieronder vindt u verschillende stimulansen voor nationale en regionale actoren om de SUMP-ontwikkeling te ondersteunen.

Een betere samenhang tussen verschillende sectorale beleids- en bestuursniveaus:

Stedelijke mobiliteit is sterk gebonden aan sectoraal beleid op andere bestuursniveaus, maar dat beleid wordt vaak ontwikkeld door een brede waaier aan politieke en institutionele actoren op lokaal niveau, maar ook op regionaal, nationaal of zelfs Europees niveau. Bij gebrek aan coördinatie, zijn die beleidsmaatregelen opgenomen in uiteenlopende planningsdocumenten die verschillen weerspiegelen op het gebied van bestuur en rechtskaders, ontwikkelingsprocessen en specifieke doelstellingen. Het inherente gevaar voor inconsistentie en onverenigbaarheid tussen de verschillende planningsbenaderingen en -resultaten moet worden aangepakt. De opvallendste voorbeelden houden verband met regelgeving over grondgebruik en grondbelasting, de toegankelijkheid van basisdiensten voor personen met een beperking en infrastructuurontwikkeling.

Belemmeringen voor SUMP-ontwikkeling en -uitvoering wegwerken:

Sommige hindernissen zijn louter lokaal van aard en moeten door lokale autoriteiten worden overwonnen, terwijl andere vaak het gevolg zijn van inefficiënte

nationale kaders die tot de volgende belemmeringen leiden:⁴³

- gebrek aan samenwerking tussen het stedelijke, regionale en nationale niveau;
- beperkte coördinatie tussen ministeries op nationaal niveau, wat leidt tot inconsistentie tussen de beleidsmaatregelen van nationale overheidsdepartementen;
- een lage mate van bewustzijn, politieke wil en engagement van beleidsmakers;
- gebrek aan langdurige en gecoördineerde financiering op nationaal, regionaal en lokaal niveau;
- gebrekkige monitoring- en evaluatiecultuur en nauwelijks of geen kwaliteitscontrole; en
- ontoereikende deskundige ondersteuning (inclusief richtlijnen), opleiding en deskundigen die in staat zijn om de vereiste competenties over te brengen.

Europese, nationale en lokale financieringsstromen optimaliseren en coördineren:

Financiële hefboomwerking is een essentieel onderdeel bij het omzetten van politieke visies in concrete activiteiten. Verschillende Europese en nationale instanties verstrekken financiering voor stedelijke mobiliteit. Het tot stand brengen van een gecoördineerd nationaal of regionaal financieringskader op basis van een gedeeld begrip van juridische en technische aspecten kan duurzame stedelijke mobiliteit ondersteunen. Het is van belang dat kaders om infrastructuurprojecten te financieren een afname van het vervoer promoten en duurzame vervoerswijzen ondersteunen.

⁴³ Zie het "SUMP's-Up-voortgangsverslag (2018)" voor een uitgebreide beschrijving van belemmeringen en behoeften.

Innovatie en nieuwe markten bevorderen:

Het ontwikkelen van een nationale of regionale strategie voor mobiliteit kan de vaststelling van duidelijk omschreven prioriteiten voor mobiliteitsoplossingen omvatten, inclusief innovatieve technologieën. Volgens de richtlijn inzake schone wegvoertuigen⁴⁴ moeten overheidsinstanties bijvoorbeeld een bepaald minimumaandeel schone wegvoertuigen aankopen, waardoor ze de uitrol van emissiearme en emissievrije voertuigen bevorderen. Deze duidelijk vastgestelde prioriteiten zijn een duidelijk en stabiel signaal naar de particuliere sector en lokale autoriteiten dat langetermijninvesteringen kan stimuleren.

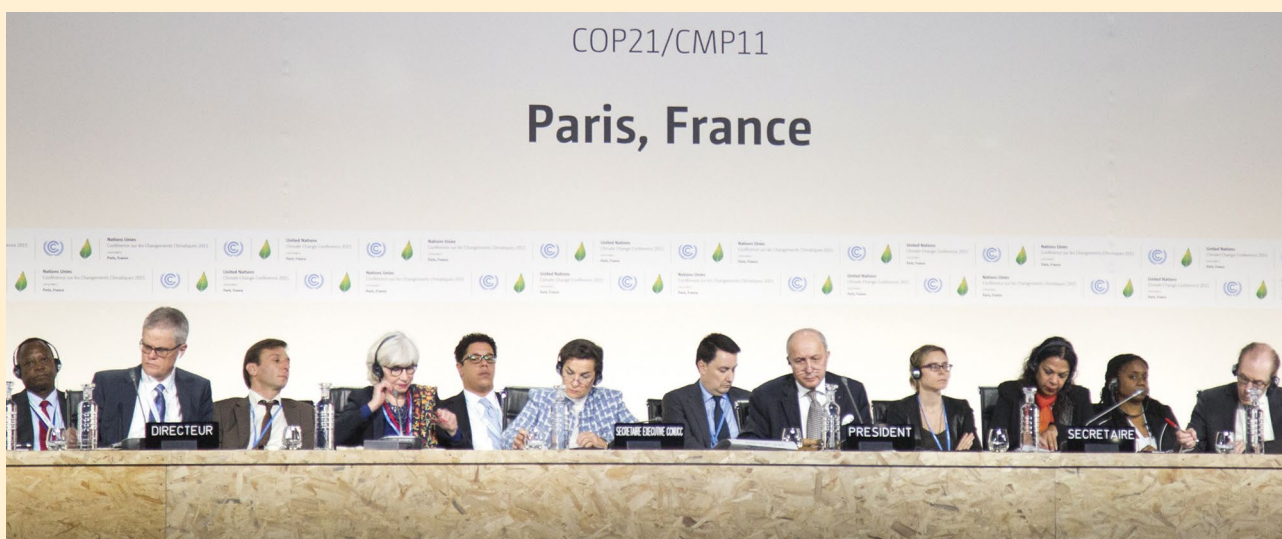
Een nationaal of regionaal kader ontwikkelen: dubbele winst!

Steden kunnen belangrijke hefboomen voor verandering zijn bij de uitvoering van recente internationale overeenkomsten zoals de Overeenkomst van Parijs en de Nieuwe Stedelijke Agenda. Zo erkende de Conferentie van de partijen bij het UNFCCC te Parijs in 2015 (COP 21) de cruciale rol die steden moeten spelen bij effectieve klimaatactie. Een belangrijke strategie particulier autogebruik te ontmoedigen is het belastingbeleid: nationale overheidsdepartementen kunnen aankoop- en verkeersbelastingen invoeren, terwijl lokale maatregelen autovrije levenswijzen kunnen bevorderen.

De middelen en bevoegdheden van steden zijn echter te beperkt om de omschakeling naar duurzame mobiliteit alleen te kunnen verwezenlijken. Nationale of regionale steun voor SUMP kan een daling van door het verkeer uitgestoten broeikasgassen teweegbrengen door een politiek, financieel en technisch kader tot stand te brengen dat het bewustzijn onder belanghebbenden verhoogt – van het lokale tot het nationale niveau, en binnen de publieke en particuliere sector. Op die manier levert een nationaal of regionaal beleid dat mobiliteitsplannen ondersteunt een rechtstreekse bijdrage aan nationaal bepaalde bijdragen (NDC's).

Dit geldt eveneens voor Europese voorschriften inzake luchtkwaliteit. Europese wetgeving stelt emissiegrenswaarden en luchtkwaliteitsnormen vast om de gezondheid van de mens te beschermen. In 2016 hebben zes lidstaten de grenswaarden van minstens één van hun emissieplafonds overschreden. In het algemeen voldeden slechts vier EU-landen aan alle luchtkwaliteitsnormen en overschreden tien staten de grenswaarden van alle luchtkwaliteitsnormen. Stedelijke mobiliteit vormt een essentieel werkterrein om emissies te verminderen en de luchtkwaliteit te verbeteren. Een nationaal of regionaal kader ter ondersteuning van SUMP zorgt ervoor dat lokale plannen gericht en operationeler zijn en draagt ertoe bij dat steden aan de luchtkwaliteitsvereisten kunnen voldoen.

Kortom, nationale en regionale overheden kunnen hun klimaatgerelateerde doelstellingen niet bereiken, niet aan Europese luchtkwaliteitsvereisten voldoen of hun internationale verbintenissen niet nakomen zonder de bijdrage van steden. Evenzo hebben steden regionale en nationale overheden nodig om hen bij te staan bij de totstandbrenging van een duurzamere mobiliteit. Dubbele winst!



afbeelding: UNclimatechange op flickr.com

⁴⁴ https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/vehicles/directive_en.

Maatregelen en instrumenten om de invoering van mobiliteitsplannen te bevorderen

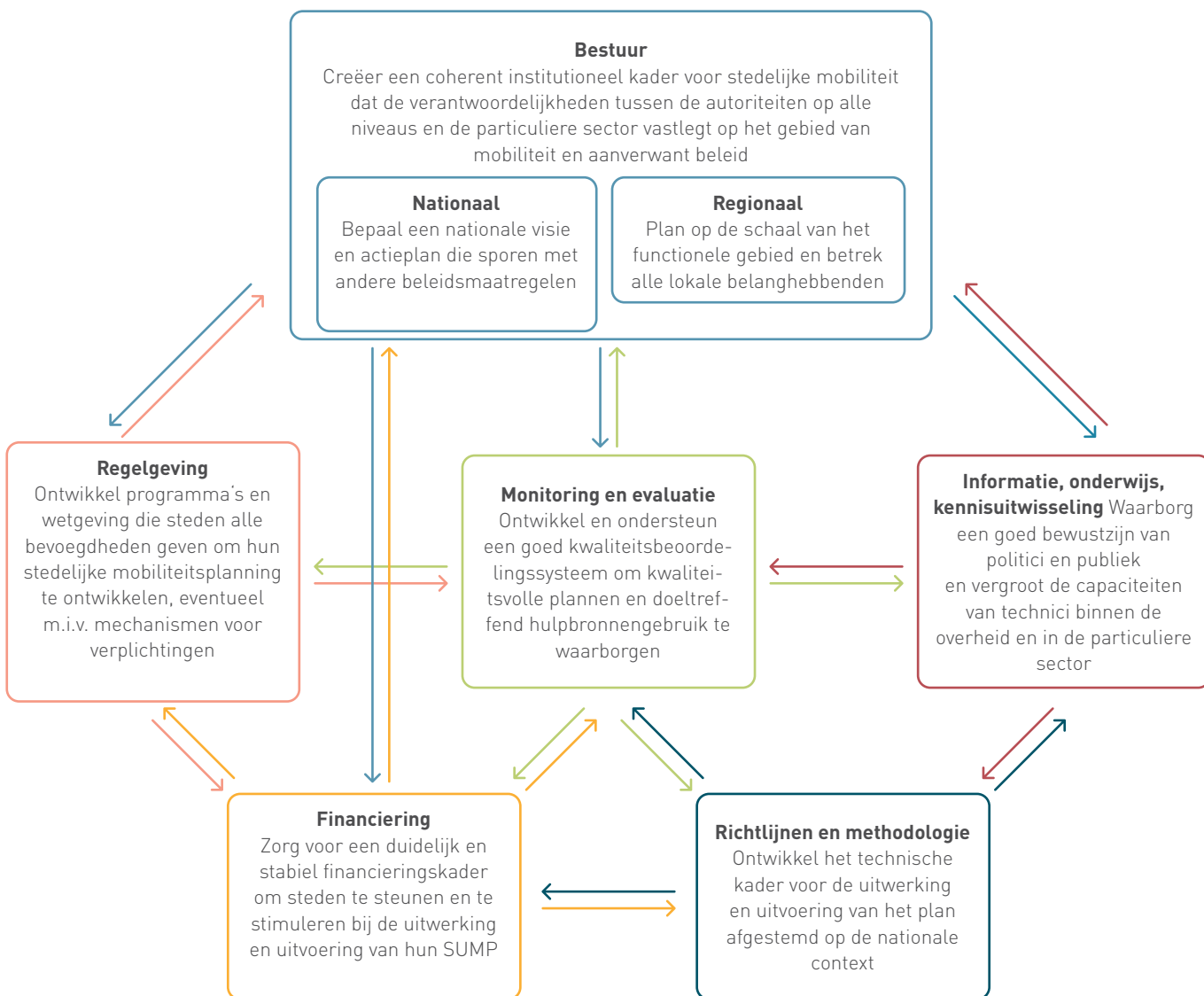
Nationale actoren kunnen de ontwikkeling van mobiliteitsplannen ondersteunen met een brede waaier aan acties op dat niveau. Figuur 6 toont de nationale kernmaatregelen die verband houden met bestuur, wetgeving en regelgeving, financiering, monitoring en evaluatie, richtlijnen en methodologie, onderwijs en kennisuitwisseling.

Er bestaat een sterke interactie tussen de acties. Zo houdt het ontwikkelen van een nationale subsidie om de uitwerking van een degelijk mobiliteitsplan te ondersteunen [Financiering] in dat wordt gedefinieerd wat zo'n plan is en mogelijk ook hoe dit kan worden

opgesteld [Wet- en regelgeving, Richtlijnen en methodologie].

Het financieringsproces moet worden gecoördineerd met andere nationale belanghebbenden [Bestuur] en moet gedurende de hele looptijd worden gemonitord [Monitoring en evaluatie]. De voordelen moeten op belangrijke momenten worden meegedeeld (bv. het begin van de subsidie) en tijdens het hele proces moet feedback van belanghebbenden worden verzameld [Bestuur, Informatie, Kennisuitwisseling]. Daarom worden nationale besluitvormers sterk aangemoedigd om een alomvattend nationaal programma te ontwikkelen. Dit verbetert de samenhang, brengt synergieën tot stand en vergroot de zichtbaarheid voor alle belanghebbenden, in het bijzonder voor lokale autoriteiten die mobiliteitsplannen opstellen.

Figuur 6: Nationale maatregelen om de toepassing van SUMP en de belangrijkste onderlinge verbanden te bevorderen



Overheden kunnen de benutting van het SUMP-concept bevorderen via vier interventieniveaus die allemaal op elkaar voortbouwen:

1. Informatie: De nationale overheid verstrekt nadere inlichtingen over het SUMP-concept (en de voordelen ervan) in de nationale context. Een nationaal platform kan de uitwisseling tussen steden over het SUMP-concept bevorderen, goede praktijkvoorbeelden verspreiden en informatie verspreiden over (nationale) financieringsmogelijkheden.

2. Stimuleringsmaatregelen: Steden moeten beschikken over een mobiliteitsplan om aanspraak te kunnen maken op nationale financiering voor stedelijke mobiliteitsprojecten. Deze benadering wordt gevolgd in bepaalde operationele programma’s van de Europese structuur- en investeringsfondsen.

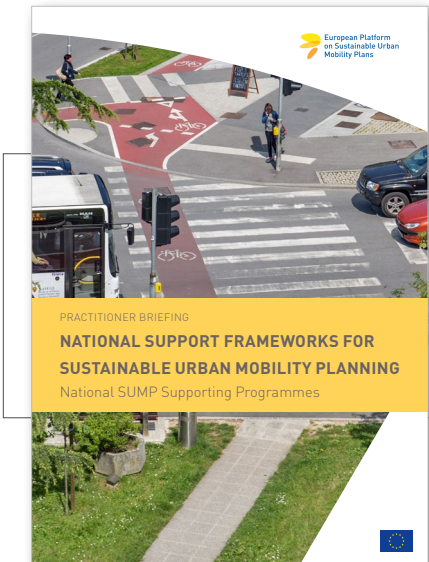
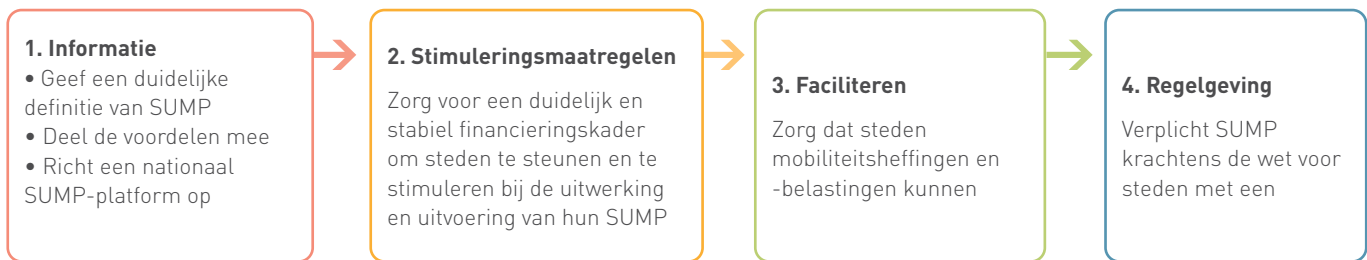
3. Faciliteiten voor steden en regio’s: De nationale overheid kent steden de wettelijk bevoegdheid toe om systemen voor heffingen en lasten in te voeren of neemt experimenteerclausules op in de toepasselijke wetgeving, zodat steden nieuwe benaderingen voor stedelijke mobiliteit kunnen onderzoeken.

4. Regelgeving: Een mobiliteitsplan is krachtens de wet verplicht voor alle steden of voor sommige steden gebaseerd op bepaalde criteria, bv. bevolking of de categorie lokale autoriteit.



attéls: © inakiantonana (istock.com)

Figuur 7: Vier interventieniveaus



Nationale programma’s ter ondersteuning van mobiliteitsplanning zijn programma’s die op het niveau van de nationale of regionale overheid worden uitgevoerd om stimuleringsmaatregelen voor de uitvoering van SUMP’s aan te moedigen, te ondersteunen, te eisen en/of te verstrekken. Uitgebreide richtlijnen zijn terug te vinden in de thematische gids over **Nationale ondersteunende kaders voor duurzame stedelijke mobiliteitsplanning**.

Zoals werd belicht in een recente analyse van nationale kaders voor duurzame stedelijke mobiliteitsplanning in Europa is er een reële behoefte aan doeltreffende en samenhangende nationale en/of regionale SUMP-programma's om de lokale ontwikkeling en uitvoering van mobiliteitsplannen te ondersteunen. De behoeften werden grondiger in kaart gebracht voor verschillende landprofielen.⁴⁵

Figuur 8: Behoeften aan doeltreffende en samenhangende nationale of regionale SUMP-programma's voor lokale ontwikkeling en uitvoering van mobiliteitsplannen

Landen en regio's die geen nationaal SUMP-programma hebben of beginnen met de ontwikkeling ervan		Landen en regio's met een bestaand nationaal SUMP-programma	
Behoeften	Belangrijkste gebieden	Behoeften	Belangrijkste gebieden
Verwezenlijken van verbintenissen en bereidheid op nationaal niveau (ministerie) betreffende het centrale beheer van mobiliteitsplannen en vaststellen van een gemeenschappelijke visie voor mobiliteitsplanning	Bestuur	Voortdurende verbetering van nationale SUMP-programma's en hun onderdelen	Bestuur Wet- en regelgeving
Institutionele, juridische en financiële ondersteuning voor mobiliteitsplannen en SUMP-maatregelen	Bestuur Wet- en regelgeving Financiering	Voortdurende nationale financiering voor de ontwikkeling en uitvoering van mobiliteitsplannen waarborgen of herstructureren	Financiering
Vaststelling van nationale SUMP-richtlijnen	Richtlijnen en methodologie	Uitbreiding van het toepassingsgebied van het mobiliteitsplan naar functionele gebieden met intergemeentelijke of regionale mobiliteitsplannen	Richtlijnen en methodologie Bestuur Wet- en regelgeving
Invoering van monitoring- en evaluatieactiviteiten en stimulering van regelmatige verzameling van mobiliteitsgegevens	Monitoring en evaluatie	Verbetering van monitoring- en evaluatieactiviteiten en sterkere ondersteuning van besluitvormers en politieke steun voor de uitvoering ervan	Monitoring en evaluatie
Capaciteitsopbouw (opleidingen, workshops voor gemeentepersoneel en deskundigen) om de uitwerking van het mobiliteitsplan te ondersteunen, adviesdeskundigheid, kwaliteitscontrole en opleiding van nationale toezichthouders	Informatie, onderwijs, kennis-uitwisseling	Samenwerking met universiteiten om het mobiliteitsplan om te zetten in relevante curricula	Informatie, onderwijs, kennis-uitwisseling
Bewustmaking over de positieve gevolgen van het mobiliteitsplan en stedelijke mobiliteit in het algemeen op nationaal niveau, voor lokale politici, belanghebbenden en het publiek	Informatie, onderwijs, kennis-uitwisseling	Voortdurende communicatie- en promotiecampagnes die de positieve effecten van de uitvoering van het mobiliteitsplan presenteren, met bijzondere aandacht voor besluitvormers en het brede publiek	Informatie, onderwijs, kennis-uitwisseling

⁴⁵ Durlin, A., Plevnik, A., Balant, M., Mladenovič, L., 2018. The Status of SUMPs in EU Member States, <http://sumps-up.eu/publications-and-reports/>.

DEEL 2: Ontwikkeling en uitvoering van een duurzaam stedelijk mobiliteitsplan

Deze richtlijnen zijn gericht op mensen die beroepsmatig bezig zijn met stedelijk vervoer en mobiliteit, evenals op andere belanghebbenden die betrokken zijn bij de ontwikkeling en uitvoering van een duurzaam stedelijk mobiliteitsplan. De richtlijnen beschrijven het proces van de voorbereiding en de uitvoering van een mobiliteitsplan. Dit proces bestaat uit vier fasen met twaalf belangrijke stappen, die verder worden onderverdeeld in 32 activiteiten. Alle vier de fasen van de cyclus beginnen en eindigen met een mijlpaal. Deze mijlpalen zijn gekoppeld aan een beslissing die of een resultaat dat nodig is voor de volgende fase, en wijzen op de voltooiing van de vorige fase. Elke stap wordt samen met de ermee verband houdende activiteiten uitgebreid toegelicht in deze leidraad, met inbegrip van informatie over:

- De grondgedachte achter de activiteit, te behandelen problemen en vragen die beantwoord moeten worden;
- Specifieke doelen van de uit te voeren activiteit;
- De belangrijkste taken die binnen de activiteit moeten worden uitgevoerd;
- Activiteiten die verder gaan dan de noodzakelijke vereisten voor steden en regio's die de ambitie (en middelen) hebben om verder te gaan dan de basistaken;
- Vereisten inzake timing en coördinatie met andere activiteiten; alsook
- Een checklist van de te ondernemen stappen.

Er moet worden benadrukt dat de activiteiten in een logische volgorde plaatsvinden, en niet louter in een sequentiële volgorde.⁴⁶ In de praktijk kunnen activiteiten gedeeltelijk parallel lopen of terugkoppelingen omvatten. In het deel over timing en coördinatie wordt voor elke activiteit aandacht geschonken aan essentiële aspecten op dat gebied. De volgende bladzijde bevat een grafisch overzicht van de planningscyclus, dat wordt gevolgd door

een uitgebreide beschrijving van alle stappen en activiteiten voor de ontwikkeling en uitvoering van een mobiliteitsplan. De richtlijnen omvatten voorbeelden van goede praktijken, een woordenlijst met definities, instrumenten en referenties om gebruikers te ondersteunen bij de ontwikkeling en uitvoering van een duurzaam stedelijk mobiliteitsplan.

De voorbeelden van goede praktijken zijn afkomstig uit mobiliteitsplannen in heel Europa. Sommige ervan voldoen niet noodzakelijkerwijs aan alle vereisten, maar ze zijn nuttig om activiteiten toe te lichten die onderdeel zijn van het proces voor de ontwikkeling en uitvoering van een duurzaam stedelijk mobiliteitsplan. Het doel is om een portefeuille aan te reiken met voorbeelden van verschillende Europese regio's die aantonen dat in uiteenlopende contexten goede planningsbenaderingen mogelijk zijn. Veel voorbeelden illustreren toekomstgerichte planningsactiviteiten.

Er zijn nog meer voorbeelden beschikbaar op www.eltis.org/nl

De SUMP-cyclus

De SUMP-cyclus bestaat uit vier fasen met twaalf belangrijke stappen, die verder worden onderverdeeld in 32 activiteiten. Alle vier de fasen van de cyclus beginnen en eindigen met een mijlpaal. De mijlpalen zijn gekoppeld aan een beslissing die of een resultaat dat nodig is voor de volgende fase, en wijzen op de voltooiing van de vorige fase. Alle stappen moeten worden doorlopen en alle activiteiten moeten worden uitgevoerd als onderdeel van een regelmatige planningscyclus in de zin van een continu verbeteringsproces.

⁴⁶ Dit aspect is uitvoerig beschreven in hoofdstuk 1.4 Duurzame stedelijke mobiliteitsplanning in de praktijk.

Figuur 9: De twaalf stappen van duurzame stedelijke mobiliteitsplanning (2e editie) – Een overzicht voor planologen



FASE 1: Voorbereiding en analyse



Mijlpaal:
**Beslissing om een
mobiliteitsplan op te stellen**

Uitgangspunt: Beslissing om een mobiliteitsplan op te stellen

Het uitgangspunt voor de ontwikkeling van een duurzaam stedelijk mobiliteitsplan moet een besluit zijn om de huidige situatie op het gebied van mobiliteit te verbeteren, alsook de sterke overtuiging dat de overgang naar meer duurzaamheid noodzakelijk is. Het moet van meet af aan duidelijk zijn dat stedelijk vervoer of stedelijke mobiliteit geen doel op zich is, maar moet bijdragen tot hogere doelen, zoals een betere levenskwaliteit en meer welzijn. Een besluit om een mobiliteitsplan op te stellen, impliceert altijd een verbintenis ten aanzien van de volgende algemene doelstellingen:

- verbeteren van de toegankelijkheid voor iedereen, ongeacht inkomen en sociale status;
- verbeteren van de levenskwaliteit en aantrekkelijkheid van het stedelijk milieu;
- verbeteren van de verkeersveiligheid en de volksgezondheid;
- verminderen van luchtvervuiling en geluidsoverlast, uitstoot van broeikasgassen en energieverbruik;
- verhogen van de economische levensvatbaarheid, sociale rechtvaardigheid en de kwaliteit van het milieu.

Afhankelijk van de nationale en lokale context kan een wettelijke verplichting op nationaal niveau, een officieel besluit van een lokaal politiek orgaan (zoals de gemeenteraad) of een verbintenis van de lokale overheid de drijvende kracht zijn voor de ontwikkeling van een mobiliteitsplan. Er is hoe dan ook aanzienlijke inzet nodig om het plan echt duurzaam en doeltreffend te maken. Als er op lokaal niveau geen sterke politieke persoonlijkheid is, kan het veel moeite kosten om andere politici ervan te overtuigen voorstander te worden. Hiervoor zijn overtuigende argumenten nodig van iemand die bij de besluitvormers hoog aanzien geniet. Een project of maatregel kan ook de aanleiding

voor het SUMP-proces. Bij een besluit voor een groot infrastructuurproject (bv. een nieuwe tramlijn) of een grote innovatie in de stad (bv. een LEZ) kan het noodzakelijk blijken om die maatregel in een breder planningskader te verankeren.

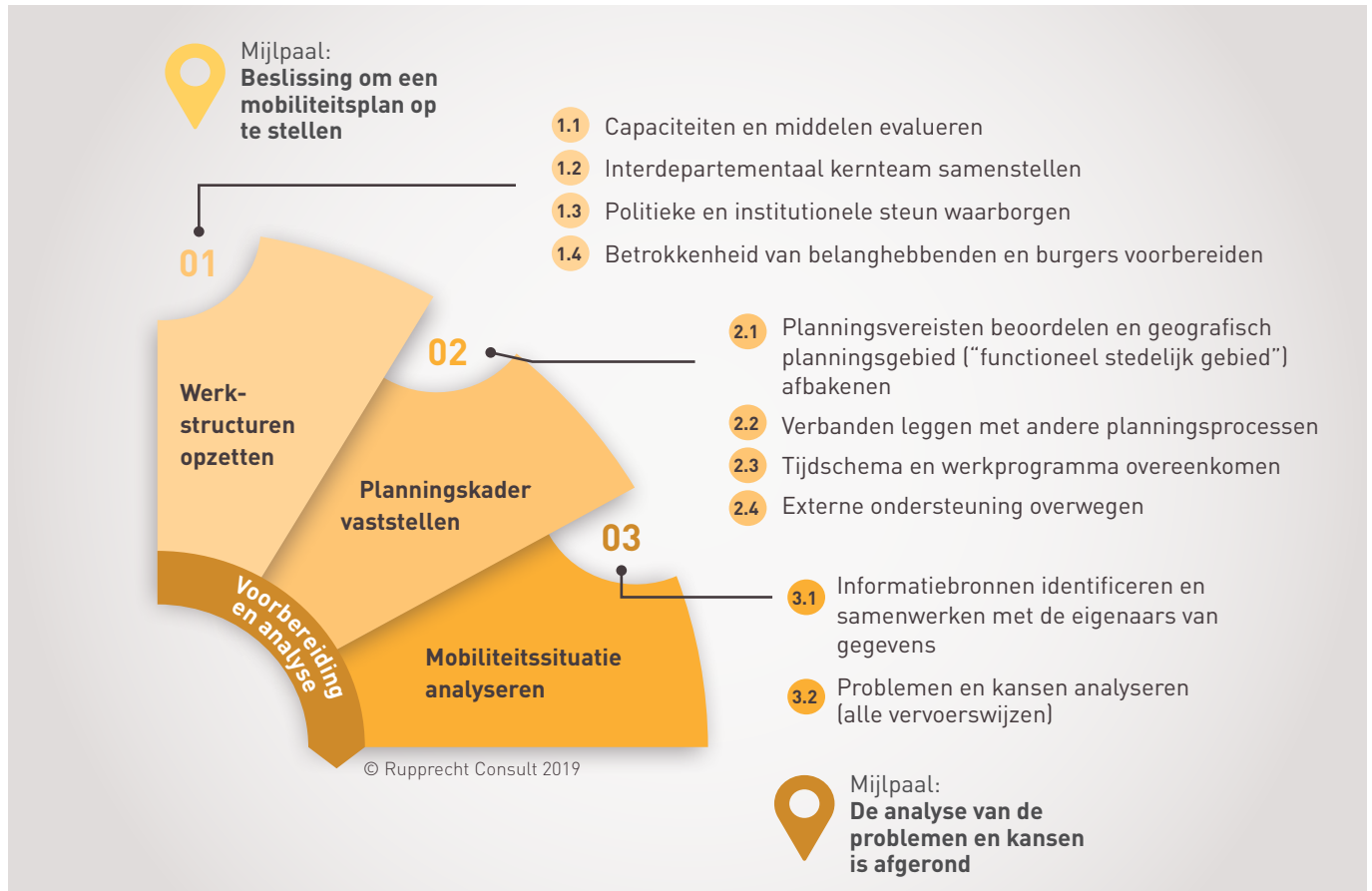
Een mobiliteitsplan kan een geïntegreerde aanpak voor een groot project bieden, met aanvullende maatregelen, streefdoelen op lange termijn en een participatieve benadering. Met name voor grote en innovatieve projecten met een groot effect biedt een mobiliteitsplan de alomvattende participatiestrategieën die nodig zijn om publieke steun voor de maatregelen te verkrijgen. Een groot infrastructuurproject kan de aanzet geven om een alomvattende mobiliteitsplanning op te starten voor een functioneel stedelijk gebied, ondersteund door een ruimere planningsstrategie.

Een nuttige aanpak is om te laten zien met welke uitdagingen en problemen de stad geconfronteerd zal worden als er niets wordt veranderd, om de voordelen van een duurzaam stedelijk mobiliteitsplan te benadrukken en de aandacht te vestigen op het feit dat de kiezers goede resultaten zullen belonen. Om de noodzaak goed te communiceren, kan het werken om de nadelige gevolgen van de trendontwikkeling (bv. in termen van toekomstige verkeerscongestie en de daaruit voortvloeiende economische verliezen, of in termen van indicatoren zoals het aantal verkeersdoden of het aantal verloren levensjaren als gevolg van luchtverontreiniging) te simuleren en deze aan politici te presenteren met behulp van kaarten en cijfers. De huidige snelle veranderingen onder invloed van digitale technologieën maken duidelijk dat er dringend behoefte is aan een samenhangende strategische aanpak voor toekomstige duurzame mobiliteit. Bij de voorstelling van de voordelen is het vaak handig om aan te sluiten op actuele kwesties met hoge prioriteit in uw stad, zoals luchtkwaliteit, verkeer, verkeersveiligheid, de betaalbaarheid van woningen of economische groei, door uit te leggen hoe een SUMP kan helpen om deze problemen op te lossen. Het kan daarnaast overtuigend zijn om te verwijzen naar steden die succes hebben geboekt met duurzame stedelijke mobiliteitsplanning (zie hoofdstuk 1.2).

Politieke betrokkenheid tot stand brengen is soms moeilijk omdat de voordelen van een mobiliteitsplan pas na de verkiezingscyclus volledig zichtbaar worden. Het kan helpen om de aandacht te vestigen op de mogelijkheid om kleinschaligere maatregelen met een hoge zichtbaarheid in het plan op te nemen, want deze kunnen op korte termijn publieke steun genereren en

aanleiding geven voor een eerste besluit om een mobiliteitsplan te ontwikkelen. De tijdelijke transformatie van openbare ruimten met “eenvoudige en goedkope” oplossingen kan mensen bijvoorbeeld helpen zich een beeld te vormen van de gewenste positieve veranderingen

(bv. het afsluiten van een straat tijdens de zomer, een tijdelijk fietspad dat wordt afgescheiden door bloembakken, parklets in plaats van parkeerplaatsen. Zie ook het vak over placemaking in activiteit 7.2).



De eerste mijlpaal en tevens het uitgangspunt voor de aanvangsfase is een uitdrukkelijke beslissing van beleidsmakers om een duurzaam stedelijk mobiliteitsplan op te stellen. De basis voor het planningsproces wordt gelegd door de volgende vragen te beantwoorden:

Wat zijn onze middelen?

Analyseer alle beschikbare (personele, institutionele, financiële) middelen voor het plannen en zet passende werk- en participatiestructuren op om van start te gaan. Zorg ervoor dat de belangrijkste instanties en belanghebbenden de ontwikkeling van het mobiliteitsplan ondersteunen.

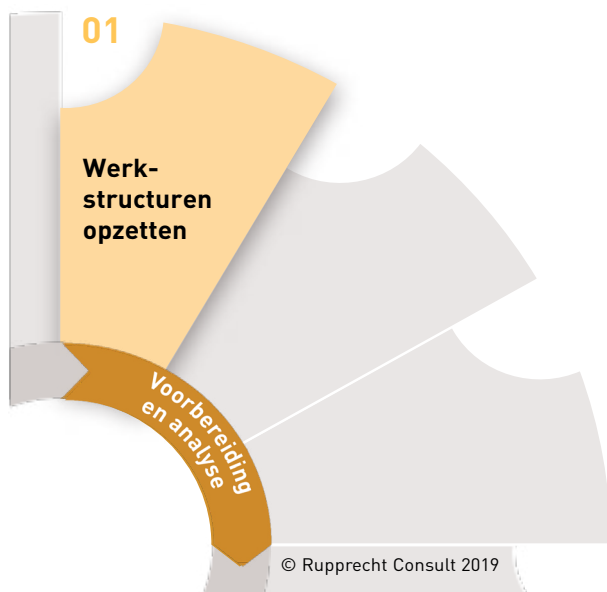
Wat is onze planningscontext?

Identificeer factoren die invloed hebben op het planningsproces, zoals bestaande plannen of wettelijke vereisten. Analyseer verkeersstromen om de geografische afbakening van het plan te bepalen – en zorg ervoor dat naburige autoriteiten en belanghebbenden mee “aan boord” zijn. Kom een tijdschema voor de planning overeen en doe indien nog een beroep op externe ondersteuning.

De activiteiten van deze en de voorgaande stap zijn nauw verbonden en lopen vaak parallel. De geografische planningsgrenzen moeten bijvoorbeeld vroegtijdig worden afgebakend zodat hier bij het opzetten van de werkstructuren rekening mee kan worden gehouden.

Wat zijn onze belangrijkste problemen en kansen?

Analyseer de mobiliteitssituatie vanuit het perspectief van alle vervoerswijzen en relevante duurzaamheidsaspecten aan de hand van een goed gekozen reeks recente gegevensbronnen. De afsluitende mijlpaal van de eerste fase is een volledige analyse van de belangrijkste problemen en kansen met betrekking tot mobiliteit in het hele functionele stedelijke gebied.



STAP 1 Voorbereiding en analyse

- 1.1 Capaciteiten en middelen evalueren
- 1.2 Interdepartementaal kernteam samenstellen
- 1.3 Politieke en institutionele steun waarborgen
- 1.4 Betrokkenheid van belanghebbenden en burgers voorbereiden

Bij het begin van het proces voor de duurzame stedelijke mobiliteitsplanning moeten de beschikbare capaciteit en middelen worden geanalyseerd om doeltreffende werkstructuren te kunnen opzetten. Om tot een werkelijk geïntegreerd planningsproces te komen, moet het kernteam dat belast is met de ontwikkeling van het mobiliteitsplan nauw betrokken zijn bij alle relevante beleidsgebieden. Er moeten vanaf het begin gerichte activiteiten worden uitgevoerd om een politiek draagvlak te waarborgen en de betrokkenheid van burgers moet in een vroege fase worden gepland. De eerste stap heeft als doel om zowel doeltreffende werkstructuren tot stand te brengen als brede steun voor het proces te krijgen.

De activiteiten van deze en de volgende stap zijn nauw verbonden en lopen vaak parallel. De geografische planningsgrenzen moeten bijvoorbeeld vroegtijdig worden afgebakend zodat hier bij het opzetten van de werk- en participatiestructuren rekening mee kan worden gehouden.

ACTIVITEIT 1.1: Capaciteiten en middelen beoordelen

Uiteenzetting

Bij aanvang moet een zelfbeoordeling van de planningspraktijken, capaciteiten en middelen worden uitgevoerd om het proces af te stemmen op uw lokale context. Hierdoor kunt u sterke en zwakte punten identificeren, evenals belemmeringen en drijfveren die invloed kunnen hebben op de ontwikkeling van een mobiliteitsplan. Door een beoordeling van uw lopende planningspraktijken kan worden nagegaan hoe nauw ze zijn afgestemd op de beginselen van deze richtlijnen. Dit hangt nauw samen met de beschikbare capaciteit en middelen voor de ontwikkeling en uitvoering van het plan. Deze omvatten zowel personele middelen (d.w.z. beschikbare personeelsleden en vaardigheden) als financiële middelen. Zonder toereikende middelen is het moeilijk een geslaagd plan tot uitvoering te brengen.

Doelen

- Een waarachtig en duidelijk beeld verwerven van de sterke punten, zwakte punten en kansen van lopende planningspraktijken voor de ontwikkeling van een mobiliteitsplan uw lokale context (bv. politiek, institutioneel en juridisch kader).
- Zorgen dat het (brede) scala aan vaardigheden dat nodig is om het SUMP-proces te beheren en te sturen beschikbaar is binnen uw lokale autoriteit en bij de belanghebbenden.
- De bevestigde en de potentiële financiële middelen om het planningsproces te doorlopen en de maatregelen uit te voeren, analyseren.

Taken

Planningspraktijken

- Analyseer uw lopende planningsactiviteiten voor vervoer. Het is aan te raden het online SUMP-instrument voor zelfbeoordeling (zie het deel “instrumenten”) te gebruiken om na te gaan in welke mate de beginselen van duurzame stedelijke mobiliteitsplannen al in uw processen zijn opgenomen (worden de processen volledig, in beperkte mate of helemaal niet gevolgd?). Op die manier kunt u lacunes identificeren die in het nieuwe SUMP-ontwikkelingsproces moeten worden aangepakt.
- Identificeer en analyseer de drijfveren en belemmeringen voor het ontwikkelingsproces van het plan in uw stedelijke agglomeratie, zoals:
 - Drijfveren die de ontwikkeling en uitvoering van een mobiliteitsplan kunnen ondersteunen (bijvoorbeeld sterke politieke persoonlijkheden, een uitgesproken behoefte aan betere coördinatie van gemeentelijke activiteiten, synergie met een ander planningsproces dat net van start gaat).
 - Institutionele, aanvaardbaarheids-, wettelijke, regelgevings- en financiële belemmeringen die gevolgen hebben voor het planningsproces in zijn geheel. (Is de busmaatschappij bijvoorbeeld een particuliere onderneming of staat deze onder toezicht van een ander bestuursniveau? Kunnen inkomsten uit mobiliteit worden ingezet om mobiliteitsmaatregelen te financieren? Kunt u invloed uitoefenen op derde dienstverleners (zoals online taxibedrijven)? Is er, in elk geval in beginsel, politieke wil en publieke steun aanwezig?

- Belemmeringen voor het proces die zich in de loop van het proces kunnen aandienen (bijvoorbeeld beheer of communicatie tussen verschillende departementen of verkiezingen).

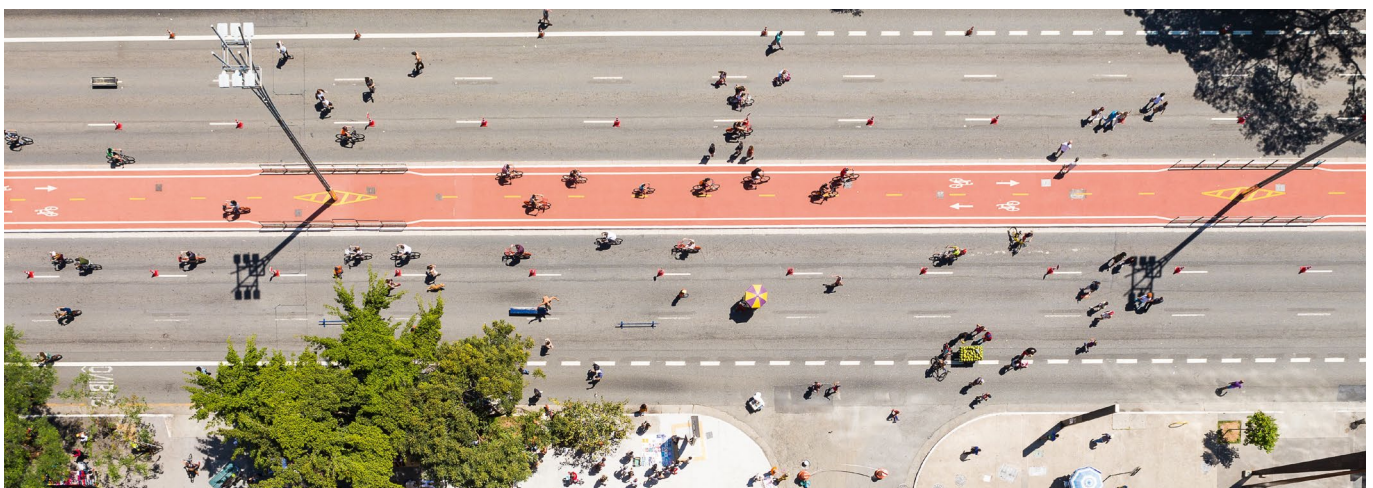
- Voer een eerlijke zelfbeoordeling uit als uitgangspunt om de planningsprocessen en beleidsmaatregelen te verbeteren. Het is niet noodzakelijk om de resultaten ervan bekend te maken.

Capaciteit

- Beoordeel de vaardigheden die beschikbaar zijn binnen de leidende organisatie(s) en bij de belanghebbenden. Zorg ervoor dat alle kernvaardigheden voor duurzame stedelijke mobiliteitsplanning in aanmerking worden genomen (zie de lijst in het onderdeel “instrumenten”).
- Ontwikkel een strategie om lacunes in vaardigheden te dichten (bv. via opleiding, samenwerking, aanwerving of onderaanneming). Dit kan het best worden gedaan door iemand die vertrouwd is met het proces voor duurzame stedelijke mobiliteitsplanning (eventueel in samenwerking met uw personeelsmanager).

Middelen

- Bepaal welke middelen voor het SUMP-ontwikkelingsproces vereist zijn en zorg voor politieke goedkeuring.
- Bepaal het vermoedelijke begrotingskader voor de uitvoering van de maatregelen. Ga op zoek naar mogelijkheden voor lokale, regionale, nationale, externe en EU-financiering. Waarschijnlijk gaat het in dit stadium slechts om een ruwe schatting, maar het helpt u om realistisch te blijven.



afbeelding © Wiltbrasil21 op istock.com

Activiteiten die verder gaan dan de essentiële eisen

- Pas een methode voor collegiale toetsing toe met externe deskundigen om de planningspraktijken te beoordelen.
- Werk samen met andere departementen of betrek externe partners (bv. adviseurs, universiteiten) om lacunes in vaardigheden te dichten (zie activiteit 2.4 voor nadere toelichting).

Tijdschema en coördinatie

- Deze activiteit moet bij aanvang worden uitgevoerd en de resultaten ervan moeten in aanmerking worden genomen om doeltreffende werkstructuren op te zetten, in het bijzonder het kernteam (zie de activiteiten 1.2, 1.3 en 1.4).
- Dit is van wezenlijk belang om een lokaal toegesneden proces voor duurzame stedelijke mobiliteitsplanning te ontwikkelen en te beslissen of externe ondersteuning al dan niet noodzakelijk is (zie de activiteiten 2.1, 2.2, 2.3 en 2.4).

- Belemmeringen die in aanmerking moeten worden genomen tijdens de derde fase voor het plannen van de maatregelen.

Checklist

- ✓ Sterke en zwakke punten, evenals belemmeringen met betrekking tot het ontwikkelen van een mobiliteitsplan zijn in kaart gebracht.
- ✓ De resultaten van de zelfbeoordeling zijn samengevat als uitgangspunt om de lokale planningsprocessen te optimaliseren.
- ✓ De voor het planningsproces vereiste vaardigheden en financiële middelen zijn geanalyseerd.
- ✓ Er is een strategie ontwikkeld om de lacunes in de vaardigheden te dichten.
- ✓ De begroting voor het SUMP-proces is politiek goedgekeurd.
- ✓ Het vermoedelijke financiële kader voor de uitvoering van de maatregelen is beoordeeld.



Methoden voor de beoordeling van planningspraktijken

Interne vergadering en evaluatie met SUMP-zelfbeoordeling

Een zelfbeoordeling kan eenvoudig zijn, bijvoorbeeld een groep mensen die betrokken is bij het planningsproces en die rond de tafel zit om de sterke en zwakke punten van lopende processen te bespreken, evenals manieren om deze te verbeteren. Als leidraad bij de bespreking kan het SUMP-zelfbeoordelingsinstrument worden gebruikt, dat beschikbaar is via Eltis. Na het afronden van de SUMP-zelfbeoordeling geeft de resultatenpagina aan hoe goed uw planningsactiviteiten al aan de SUMP-beginselen voldoen en krijgt u advies op maat voor verdere verbeteringen. Door alle deelnemers aan de bijeenkomst de vragen individueel te laten beantwoorden en nadien de overeenkomsten en verschillen tussen de antwoorden als groep te bespreken, kunt u zeer nuttige inzichten verwerven.

Link naar de SUMP-zelfbeoordeling: www.eltis.org/mobility-plans.

Collegiale toetsing

Een andere manier om de planningsomgeving voor een mobiliteitsplan te beoordelen is een collegiale toetsing. Dit wil zeggen dat een of meer ervaren planologen of andere deskundigen op het terrein worden uitgenodigd om de situatie in uw stad te evalueren. De collegiale toetsers kan de kwaliteit van het lopende planningsproces en de organisatorische opzet bekijken en vergelijken met de "besten van de klas". Ze kunnen een nuttig extern perspectief bieden en feedback geven over de manier waarop een mobiliteitsplan het best kan worden georganiseerd.

Bron: Lasse Brand, Rupprecht Consult; Tom Rye, Edinburgh Napier University



Figuur 10: Vaardigheidseisen voor duurzame stedelijke mobiliteitsplanning

Managementsvaardigheden voor projectcoördinatie

- Projectbeheer (teambuilding, procesontwikkeling, gespreksleiding en documentatie)
- Financieel beheer (begrotingsplanning)
- Personeelsbeheer (m.i.v. het beheren van multidisciplinaire teams samengesteld uit interne en externe medewerkers)

Technische vaardigheden van de teamleden

- Stadsplanning en vervoersplanning, waaronder het regelgevend kader
- Deskundigheid in belangrijke sectorale beleidsmaatregelen (economisch, sociaal, milieubeleid)
- Gespreksleiding, bemiddeling
- Methoden voor gegevensverzameling en empirische analyse (enquêtes, interviews en modellering)
- Kennis van mobiliteitsmaatregelen en effectbeoordeling
- Schrijf- en ontwerpvaardigheden voor public relations
- Economische analyse, financiering en investeringsdeskundigheid
- Deskundigheid in juridische aanbestedingen



Begrotingsvereisten voor SUMP-ontwikkeling

De kosten voor het ontwikkelen van een duurzaam stedelijk mobiliteitsplan variëren aanzienlijk naargelang het toepassingsgebied, de aanwezigheid van bestaande plannen en onderzoeken en de externe bijstand die nodig is. Gegevensverzameling en vervoersmodellering zijn de duurste onderdelen, dus is het van belang duidelijk aan te geven hoeveel gegevens en welk complexiteitsniveau voor de modellering in uw geval vereist zijn voordat u een begroting laat goedkeuren. Kleinere steden kiezen er vaak voor geen vervoersmodel te gebruiken wegens de hoge kosten en de beperkte complexiteit van de beslissingen in hun context, maar hun aandacht in plaats daarvan te richten op maatregelen die succesvol bleken in vergelijkbare contexten (zie activiteit 4.1 voor richtlijnen over het model dat u kunt gebruiken). Andere aspecten die vaak duur maar zeer nuttig zijn, zijn een uitgebreid participatieproces, evenals deskundig ontwerp en professionele communicatie.

VOORBEELD VAN EEN GOEDE PRAKTIJK

Koprivnica, Kroatië: Vroegtijdige externe ondersteuning voor het SUMP-team

In 2014 besloot het stadsbestuur van Koprivnica een SUMP te ontwikkelen. In de eerste fase van het SUMP-ontwikkelingsproces onderzocht de stad welke stappen moesten worden genomen en welke middelen nodig waren om een dergelijk document op te stellen. Op basis van dat onderzoek stelde het SUMP-team van Koprivnica vast dat er onvoldoende middelen waren en dat het bijgevolg nodig was om externe mobiliteitsdeskundigen in te schakelen. Het SUMP-team ging binnen Kroatië op zoek naar mobiliteitsdeskundigen die voldoende ervaring hadden om het team bij het ontwikkelingsproces te begeleiden. Met de hulp van deze deskundigen voerde de stad een analyse van de toestand en een basisonderzoek van het verkeer uit.

Auteur: Nebojsa Kalanj, verkregen via ICLEI
Afbeelding Stad Koprivnica



ACTIVITEIT 1.2: Interdepartementaal kernteam samenstellen

Uiteenzetting

Het ontwikkelen en uitvoeren van een mobiliteitsplan is een complex proces waarvoor samenwerking nodig is over grenzen en sectoren heen, en coördinatie tussen aanverwante beleidsgebieden en organisaties (bv. coördinatie met ruimtelijke ordening, milieubescherming, sociale integratie, gendergelijkheid, economische ontwikkeling, veiligheid, gezondheid, onderwijs en IT). Om dit proces te coördineren en beheren is een duidelijke projecteigenaar met toereikende capaciteiten en middelen nodig, evenals bevoegdheid binnen de organisaties om het proces vooruit te helpen.

Doelen

- Doeltreffende werkstructuren voor het planningsproces opzetten die de beschikbare middelen optimaal benutten.
- Een geïntegreerd mobiliteitsplan ontwikkelen dat rekening houdt met verbanden tussen verschillende vervoerswijzen in plaats van deze afzonderlijke aan te pakken en dat de wisselwerkingen tussen stedelijke structuren (grondgebruik, dichtheid, functies, sociaal-economische patronen, ecosystemen) en mobiliteit erkent.
- De planning van mobiliteit en vervoer als een gemeenschappelijk beleidsgebied behandelen en niet als een doel op zich.
- Ervoor zorgen dat tijdens het hele proces rekening wordt gehouden met basisbeginselen op het gebied van duurzaamheid.

Taken

- Stel een projectcoördinator aan met de verantwoordelijkheid, het mandaat en de middelen om het planningsproces te faciliteren en vooruit te helpen. In sommige steden is het succesvol gebleken om twee coördinatoren aan te stellen die ideeën kunnen uitwisselen en bij afwezigheid voor elkaar kunnen invallen (zoals bij vakantiedagen) zodat het proces te allen tijde blijft lopen.
- Stel ook een senior projectleider aan, bv. het hoofd van uw departement, die voor de nodige ondersteuning op hoog niveau kan zorgen om samenwerking te waarborgen en die waar nodig op bestuursniveau opkomt voor het SUMP-proces.

- Stel een kernteam samen dat als projectverantwoordelijke gedurende de hele ontwikkeling van het SUMP regelmatig wordt betrokken.
- Zorg ervoor dat de teamleden samen over alle managementsvaardigheden beschikken die nodig zijn om het planningsproces in goede banen te leiden. Dit omvat vaardigheden voor project-, technisch, financieel en personeelsbeheer (zie ook het onderdeel over instrumenten van activiteit 1.1).
 - Gewoonlijk voert de projectcoördinator de meeste van deze beheerstaken uit, maar afhankelijk van de lokale situatie kunnen andere teamleden bepaalde beheerstaken overnemen.
 - Het is van belang om tijdens het hele planningsproces contacten te onderhouden met de politieke verantwoordelijken. Het kan daarom nuttig zijn om teamleden te hebben die goede contacten hebben met burgemeesters, andere vooraanstaande politici en sleutelactoren in uw planningsautoriteit. (Zie activiteit 1.3 voor nadere inlichtingen over de manier waarop politieke en institutionele steun kan worden gewaarborgd)
- Zorg ervoor dat binnen het team alle technische vaardigheden en beleidsachtergronden zijn samengebracht die nodig zijn om gedurende het hele proces degelijke planningsbesluiten te nemen. Vervoer en stadsplanning zijn de belangrijkste vaardigheden, maar kennis van aanverwante planningsgebieden, zoals economisch, sociaal en milieubeleid zijn eveneens essentieel om tot een werkelijk geïntegreerd planningsproces te komen waarvan de resultaten in andere sectoren worden geïntegreerd. Indien het mobiliteitsplan bijvoorbeeld wordt ontwikkeld door één enkel departement, dan moeten in het team leden van verschillende andere departementen of eenheden zijn opgenomen.
- Denk bij het selecteren van de teamleden na over operationele vaardigheden die nodig zijn voor specifieke stappen in de planning, maar let erop dat de omvang van het team werkbaar blijft. Niet al die vaardigheden moeten in het kernteam aanwezig zijn, aangezien andere collega's van uw organisatie voor de respectieve planningsstappen kunnen worden ingeschakeld. Voor de meeste overheidsinstanties overstijgen deze specifieke vaardigheden mogelijk de capaciteiten van het personeel. In dat geval moet een beroep worden gedaan op externe deskundigheid

voor specifieke technische taken (zie ook activiteit 2.4).

- Bespreek de resultaten van de zelfbeoordeling van uw planningspraktijken of voer ze idealiter samen uit als team, om tot een gemeenschappelijk begrip te komen van duurzame stedelijke mobiliteit (zie activiteit 1.1). Leg de nadruk op verbanden tussen verschillende vervoerswijzen en stedelijke structuren (dichtheid, functies, sociaal-economische patronen, ecosystemen) en mobiliteit. Hanteer een perspectief dat vervoer en mobiliteit overstijgt, maar oog heeft voor de verschillende behoeften in de samenleving (economische, sociale en milieubehoeften) waarvoor het dient.

Activiteiten die verder gaan dan de essentiële eisen

- Stimuleer departementen om senior personeelsleden als leden van uw kernteam af te vaardigen om hun engagement te tonen en het belang van het mobiliteitsplan te benadrukken. Er kunnen twee (of meer) kernteamleden van elk departement afgevaardigd zijn, waarbij het senior personeelslid alleen de vergaderingen bijwoont die van strategisch belang zijn, zodat de werkdruk haalbaar blijft. Als alternatief kunt u overwegen om een afzonderlijke controlegroep van hooggeplaatste besluitvormers uit uw departement en andere departementen samen te stellen, bijvoorbeeld de departementshoofden. De controlegroep ondersteunt het kernteam bij het nemen van belangrijke beslissingen tijdens de ontwikkeling van het mobiliteitsplan.

- Werk samen met andere departementen of betrek externe partners (bv. adviseurs, universiteiten) om lacunes in vaardigheden te dichten (zie activiteit 2.4 voor nadere toelichting).
- Overweeg om voor specifieke taken (bv. marketing) mensen aan te werven zonder achtergrond op het gebied van vervoer. Hierdoor kunt u de frisse kijk binnenhalen die een essentiële rol speelt bij duurzame stedelijke mobiliteitsplanning. Bedenk ook of u de middelen van verschillende belanghebbenden kunt samenbrengen om personeel te financieren.

Tijdschema en coördinatie

- Stem de werkstructuren van meet af aan en voortdurend af op de wijzigende behoeften en omstandigheden gedurende het hele proces.
- Houd rekening met de planningsvereisten en het geografische toepassingsgebied van uw mobiliteitsplan (activiteit 2.1).

KontROLSARAKTS

- ✓ De coördinator van het planningsproces is aangeduid.
- ✓ Het kernteam met alle vereiste vaardigheden is samengesteld en omvat belangrijke instanties uit het hele planningsgebied.
- ✓ Er is een gemeenschappelijk begrip van duurzame stedelijke mobiliteit(splanning) tot stand gebracht binnen het team.

VOORBEELD VAN EEN GOEDE PRAKTIJK

Edinburgh, Verenigd Koninkrijk: Multidisciplinair beleidsteam voor ruimtelijke ordening

Het mobiliteitsplan wordt in Edinburgh ontwikkeld door het beleidsteam voor ruimtelijke ordening van het stadsbestuur. Het kernteam bestaat uit vervoers- en mobiliteitsplanologen, deskundigen inzake luchtkwaliteit en stedenbouwkundigen, landschapsspecialisten en planologen. Het bredere team dat per geval kan bijdragen put uit de vaardigheden en kennis van specialisten uit een groot aantal vervoersteams (actieve mobiliteit, openbaar vervoer, verkeersveiligheid), planologen, duurzame-ontwikkelingsambtenaren, economen en communicatiedeskundigen. Het team werkt aan en coördineert drie belangrijke projecten, die verband houden met elkaar: Het Stadsmobiliteitsplan, een strategie voor de transformatie van het stadscentrum en de invoering van een lage-emissiezone in Edinburgh.

Auteur: Stadsbestuur van Edinburgh, verkregen via Wuppertal Institute
Afbeelding: Stadsbestuur Edinburgh



VOORBEELD VAN EEN GOEDE PRAKTIJK

Bielefeld, Duitsland: Interdepartementaal kernteam ondersteund door een bredere stuurgroep van deskundigen en belanghebbenden

In Bielefeld bestond het kernteam uit vijf personen, waaronder vertegenwoordigers van het departement mobiliteit, stadsplanning en milieu, alsook een vertegenwoordiger van het departementshoofd stads- en mobiliteitsplanning, en het lokale openbaarvervoerbedrijf. De keuze voor senior teamleden die ook betrokken waren bij relevante parallelle planningsprocessen waarborgde de goede coördinatie en sterke band met politieke besluitvormers. Het team werd bijgestaan door een ervaren externe deskundige die de opdracht kreeg een mobiliteitsanalyse uit te voeren, het participatieproces te begeleiden en te documenteren, en een visie en doelstellingen te ontwikkelen op basis van een aantal workshops met een stuurgroep van belanghebbenden. Alle resultaten werden verwezenlijkt in nauwe samenwerking met het kernteam, dat regelmatig bijeenkwam om het proces te beheren en beslissingen te nemen.

Auteur: Olaf Lewald, Stad Bielefeld, verkregen via Polis
Afbeelding: Grafikbüro Wilk

**ACIVITEIT 1.3:** Politieke en institutionele steun waarborgen**Uiteenzetting**

Het inventariseren van de belangrijkste belanghebbenden en ervoor zorgen dat het plan onderschrijven is essentieel voor het langetermijnsucces van duurzame stedelijke mobiliteitsplanning. Een goede analyse van de belanghebbenden kan helpen om mogelijke conflicten en coalities in kaart te brengen en duidelijk maken hoe deze op hun beurt uw planningsproces kunnen beïnvloeden wat betreft de geografische afbakening, beleidsintegratie, beschikbaarheid van middelen en algemene legitimiteit. Politieke en institutionele belanghebbenden in een vroeg stadium betrekken draagt bij tot hun betrokkenheid bij het plan en vergroot de kans dat zij de resultaten van het proces ondersteunen.

Doelen

- Een solide basis leggen voor duurzame samenwerking tussen alle groepen belanghebbenden.
- Mogelijke synergieën of conflicten tussen belanghebbenden in kaart brengen.

- De bestuurscapaciteit en de instemming met de ontwikkeling en uitvoering van uw mobiliteitsplan versterken.

Taken

- Identificeer alle relevante belanghebbenden en hun doelstellingen, invloed, capaciteit en planningsmiddelen (bv. met een instrument om belanghebbenden in kaart te brengen, zie de vaardigheidstabel en de invloed-/belang-matrix in het onderdeel over instrumenten hieronder).
- Streef naar een brede coalitie die uw mobiliteitsplan ondersteunt en omarmt. Naast steun van de politieke meerderheid, ook op zoek gaan naar steun van de oppositie, draagt bij tot continuïteit. Vermijd inhoudelijke conflicten met een of meerdere invloedrijke actoren, maar blijf trouw aan de basisbeginselen van duurzame mobiliteit. Stel een eenvoudige coördinatiestrategie voor belanghebbenden op om deze taak in goede banen te leiden.

- Organiseer in een vroeg stadium persoonlijke ontmoetingen met vooraanstaande politici en mensen uit de praktijk en bespreek hun standpunten en betrokkenheid.
- Promoot duurzame stedelijke mobiliteitsplanning bij politici en collega's in alle relevante departementen, bijvoorbeeld door bewustmakingsseminars of een excursie naar een modelstad op het gebied van duurzame mobiliteit te organiseren.
- Kies vanaf het begin een open en transparante benadering voor samenwerking met de actoren (met inbegrip van organisaties buiten de gemeentelijke grenzen), waarbij de betrokkenheid van actoren uit verschillende beleidsgebieden (bv. verschillende bestuurlijke departementen) wordt gewaarborgd.

Tijdschema en coördinatie

- Vanaf het begin: overzicht en analyse van belanghebbenden.
- Ga regelmatig na of er wijzigingen optreden in de coalities van belanghebbenden.

- Start in een vroeg stadium van het proces bewustmakingsactiviteiten op.
- Er is voortdurend politieke steun en betrokkenheid nodig, zie figuur 2 voor een overzicht van het tijdschema en de coördinatie van politieke beslissingen.

Checklist

- ✓ De groepen belanghebbenden zijn geïnterviewd.
- ✓ De constellatie van actoren is geanalyseerd.
- ✓ Er is een basisbenadering voor de coördinatie van de belanghebbenden uitgewerkt.
- ✓ Er is politieke steun tot stand gebracht.
- ✓ De belangrijkste belanghebbenden onderschrijven de duurzaamheidsbeginselen.



Afhankelijk van het werkteerain moeten voor duurzame stedelijke mobiliteitsplanning verschillende soorten belanghebbenden worden betrokken. Verschillende groepen ondervinden invloed op het gebied van stedelijke logistiek. Daarom wordt in de thematische gids Duurzame stedelijke logistieke planning aanbevolen om voor stedelijke logistieke planning een platform voor verschillende belanghebbenden op te zetten. Drie belangrijke groepen moeten via het platform rechtstreeks worden betrokken bij het proces:

- Belanghebbenden in de toeleveringsketen (bv. vrachtovervoerders, vervoers-ondernemers, verladers, belangrijke winkelketens, winkeleigenaars);
- Overheidsinstanties (bv. lokale, regionale of nationale overheid);
- Andere belanghebbenden (bv. branche- en handelsverenigingen, consumentenverenigingen, de onderzoeks- en academische wereld);
- Deskundigen.

Nadere inlichtingen over het platform en de integratie van stedelijke logistiek in duurzame stedelijke mobiliteitsplanning staan in de thematische gids.



Inventarisatie van relevante belanghebbenden

De onderstaande tabel helpt u om belanghebbenden te betrekken die over de vereiste vaardigheden en kennis beschikken voor duurzame stedelijke mobiliteitsplanning. Hiermee kunt u uw ideeën over wie u moet betrekken aftoetsen en (nieuwe) organisaties of personen identificeren die ontbrekende vaardigheden of kennis inbrengen. Volgens het concept zijn mobiliteitsplannen alleen succesvol indien de betrokken partners over vier functionele vermogens beschikken:

1. capaciteit om politieke steun te verwerven;
2. bevoegdheid voor vervoersnetwerken en -diensten;
3. technische deskundigheid op het gebied van mobiliteitsplanning;
4. capaciteit om publieke steun te verwerven of inzicht te krijgen in de dringende problemen en behoeften van het publiek.

Figuur 11: Het Kingdon-model toegepast op SUMP: functies en bijbehorende relevantie, belanghebbenden en eigenschappen (gebaseerd op Cré I., Mourey T., Ryder A., Heckley S., Balant M., 2016. CH4LLENGE Institutional Cooperation Manual: Working jointly with institutional partners in the context of Sustainable Urban Mobility Plans, blz. 24: www.eltis.org/resources/tools/sump-institutional-cooperation-kit).

Functie	Relevantie	Welke belanghebbenden?	Belangrijkste eigenschappen
Politieke steun	Wie kan zorgen voor politieke steun en middelen, binnen de vervoerssector en daarbuiten?	<ul style="list-style-type: none"> • Burgemeesters van steden die een mobiliteitsplan willen opstellen en leden van het stadsbestuur (meerderheid en oppositie) • Burgemeesters en vertegenwoordigers van naburige steden • Hoofden van grootstedelijke gebieden, provincies, districten, regio's • Vertegenwoordigers van districtshuizen • Politieke partijen • Politici van verschillende lokale autoriteiten binnen het SUMP-partnerschap 	Visie, leiderschap, invloed, middelen
Bevoegdheid vervoersnetwerk	Wie beheert de respectieve vervoersnetwerk-en?	<ul style="list-style-type: none"> • OV-bedrijven (gemeentelijke bussen, trams en metro's, regionale bussen en treinen) • Beheerders van vervoersinfrastructuur (wegen, parking, transferia enz.) • Nationale spoorwegmaatschappijen • Havenautoriteiten (indien van toepassing) • Luchthavenautoriteiten (indien van toepassing) • Aanbieders van nieuwe mobiliteitsdiensten (bv. fiets-, autodelen) 	Technische haalbaarheid
Technische deskundigheid	Wie beschikt over de gegevens en vaardigheden om een solide technisch plan op te stellen?	Technische deskundigen uit verschillende organisaties: <ul style="list-style-type: none"> • Stadsdiensten of overheidsadministraties (vervoer en ruimtelijke ordening, economie, milieu, gezondheid, toerisme enz.) • Universiteiten en andere onderzoeksinstellingen • Gekwalificeerde bedrijven • Gespecialiseerde agentschappen • Gekwalificeerde niet-gouvernementele organisaties en verenigingen 	Degelijke technische planning
Publieke steun	Wie heeft inzicht in de meningen van het publiek en de belanghebbenden?	Overheidsinstanties die toegang verlenen aan burgers, andere belanghebbenden en de media. Binnen stadsdiensten kan het gaan om: <ul style="list-style-type: none"> • Het departement Communicatie • Politiediensten • Het departement voor economische ontwikkeling, loopbaanbegeleiders • De ombudsman/bemiddelaar van de stad • Het departement Onderwijs • Begeleiders van adviesdiensten in verschillende beleidsgebieden (vervoer en ruimtelijke ordening, economische ontwikkeling, gemeentelijke jeugdraad enz.) 	Waarden, gevoel van urgentie



Analyse van de constellatie van actoren

Nadat de belanghebbenden zijn geïnventariseerd, moeten de constellaties tussen deze actoren worden geanalyseerd. Deze analyse moet gebaseerd zijn op een lijst van verschillende criteria of kenmerken die van belang zijn voor de respectieve gevallen, bv. belang, invloed, onderlinge beïnvloeding, coalities enz. Op die manier kunt u nagaan welke doelstellingen en welke verborgen agenda iedere belanghebbende heeft en of zij zichzelf als “winners” of “verliezers” beschouwen als een bepaald project wordt uitgevoerd.

Een systematische analyse van de constellaties van actoren heeft tot doel een duidelijk beeld te krijgen van belangenconflicten of potentiële coalities en beter in staat te zijn clusters van belanghebbenden te bepalen die blijk kunnen geven van een verschillende mate van interesse, capaciteiten en kennis van de respectievelijke kwesties. Dit kan bijvoorbeeld gebeuren aan de hand van een “invloed-/belang-matrix” die belanghebbenden indeelt op basis van hun invloed/belang:

Figuur 12: Invloed-/belang-matrix (gebaseerd op VN-Habitat, 2001. Tools to Support Urban Decision Making, Nairobi, blz. 24)

	Zwakke invloed	Sterke invloed
Klein belang	groep belanghebbenden met de laagste prioriteit	nuttig voor besluitvorming en adviesformulering, tussenpersoon
Groot belang	mogelijk belangrijke groep belanghebbenden op het gebied van versterking	meest kritieke groep belanghebbenden

Denk er tijdens het proces voor de inventarisatie van belanghebbenden ook aan om de positie van bestaande “sterke politici” te identificeren. Het gaat om belangrijke persoonlijkheden in het lokale netwerk die duidelijk herkenbaar zijn door hun persoonlijke vaardigheden, contacten en de belangrijke rol die ze vervullen bij het mobiliseren van middelen, het vormen van allianties enz. Maak in het kader van het mobiliteitsplan een vroegtijdige strategische beoordeling van hun rol — deze personen kunnen een uitzonderlijke invloed hebben op het proces en het kan interessant zijn hen als medestanders te hebben.

VOORBEELD VAN EEN GOEDE PRAKTIJK

Boedapest, Hongarije: Regelmatige rondetafels voor beleidsmakers

Om een nieuwe vorm van institutionele besluitvorming voor het plannen van SUMP-maatregelen te ondersteunen, richtte het BKK Centre for Budapest Transport een “SUMP-commissie” op. Deze houdt regelmatig rondetafelbijeenkomsten en dient als forum om over maatregelen en projectplannen te praten en deze te coördineren. De commissie kan ook voorstellen over nieuwe SUMP-maatregelen voorleggen aan het stadsbestuur. Ze bestaat uit 21 leden van de belangrijkste instanties van belanghebbenden zoals de gemeente, ministeries en overheidsinstanties voor vervoersplanning, de nationale spoorwegmaatschappij, het regionale bestuur, belangrijke ondernemers en deskundigen van universiteiten. Persoonlijke contacten en de professionele organisatie van de bijeenkomsten zijn noodzakelijk om een doeltreffende commissie te kunnen samenstellen.



Acteur: BKK Centre for Budapest Transport, verkregen via UBC
Afbeelding BKK Centre for Budapest Transport

VOORBEELD VAN EEN GOEDE PRAKTIJK

Londen, Brussel, Dresden, Groningen, Ljubljana: Invloedrijke burgemeesters voor SUMP

Recentelijk hebben verschillende hooggeplaatste politici in Europese steden uitgesproken steun verleend aan duurzame mobiliteit en hun lokale mobiliteitsplan. De burgemeesters focussen vaak op één specifieke maatregel, doelstelling of visie. Burgemeester Sadiq Kahn van Londen (VK) spitte zijn strategie toe op toegankelijkheid en luchtkwaliteit. In het Brussels Gewest (BE) steunde voormalig minister voor mobiliteit Pascal Smet de omschakeling van een autogerichte stad naar een stad voor mensen. In Dresden (DE) is raadslid Raoul Schmidt-Lamontain een vurige verdediger van het "MOBI"-merk als label voor duurzame mobiliteitsvormen en -diensten. De wethouder voor mobiliteit van Groningen (NL), Paul de Rook, zet de lange fietsvriendelijke traditie van de stad voort. Ljubljana's (SI) vice-burgemeester Dejan Crnek zorgt voor promotie op Europees niveau als voorzitter van het politieke raadgevend comité van CIVITAS. Hij zorgde voor een sterke ontwikkeling van multimodaliteit in zijn stad.



Afbeelding: Polis

ACTIVITEIT 1.4: Betrokkenheid van belanghebbenden en burgers voorbereiden

Uiteenzetting

De omslag naar duurzame mobiliteit vergt actieve ondersteuning van belanghebbenden en het brede publiek. Doorgaans wordt samenwerking met belanghebbenden beschouwd als een gangbare praktijk – maar vaak zijn het slechts bepaalde groepen die ook daadwerkelijk inspraak hebben in de planning. Het is essentieel dat alle relevante belanghebbenden worden betrokken tijdens het hele planningsproces en dat hun specifieke eisen worden behandeld. Dit versterkt de legitimiteit van het mobiliteitsplan en komt de kwaliteit van dat plan ten goede. Alleen een duurzaam stedelijk mobiliteitsplan dat is ontwikkeld in samenwerking met belangrijke belanghebbenden en het publiek zal worden aanvaard en vanuit praktisch en financieel oogpunt doeltreffend zijn. De betrokkenheid van burgers en belanghebbenden is om die reden een essentieel onderdeel van een mobiliteitsplan.

Er is behoefte aan een specifieke strategie die gebaseerd is op verschillende vormen en technieken, om belanghebbenden te betrekken bij het samenwerken met autoriteiten, particuliere ondernemingen, maatschappelijke organisaties of met hen allemaal samen. Betrokkenheid van het publiek is onontbeerlijk om de legitimiteit en kwaliteit van de besluitvorming te waarborgen en is bovendien vereist op grond van Europese en internationale verdragen.

Doelen

- Zorgen voor een goed gestructureerde betrokkenheid van alle relevante belanghebbenden in alle belangrijke fasen van het planningsproces.
- Een transparante planningscultuur tot stand brengen die gebaseerd is op dialoog en op regelmatige communicatie en overleg.
- Burgers stimuleren en ondersteunen om zich in te zetten en deel te nemen aan het debat, in het bijzonder in de vroege fasen van de planning wanneer de processen nog open en aanpasbaar zijn.
- Duurzame en ondersteunde benaderingen voor het participatieproces ontwerpen die ernaar streven de levenskwaliteit voor inwoners te verbeteren en die een breed publiek draagvlak voor het planningsproces tot stand brengen.
- De vitaliteit van de civiele samenleving en de lokale politieke cultuur versterken.
- De algemene kwaliteit, doeltreffendheid, (kosten) effectiviteit, transparantie, aanvaarding en legitimiteit van duurzame stedelijke mobiliteitsplanning verbeteren.

Wie zijn “burgers” en “belanghebbenden”?



“**Burgers**” zijn alle mensen die wonen en/of werken in het functionele stedelijke gebied waarvoor het plan wordt opgesteld. In dit document wordt “burgers” afwisselend gebruikt met de termen mensen, inwoners en het publiek.

“**Belanghebbenden**” zijn alle personen, groepen of organisaties die beïnvloed worden door en/of invloed kunnen uitoefenen op het mobiliteitsplan. Hoewel burgers hier deel van uitmaken, verwijst de term “belanghebbenden” in dit document hoofdzakelijk naar institutionele belanghebbenden zoals overheidsdiensten, politieke partijen, burgergroeperingen en verenigingen, bedrijfsorganisaties, vervoersondernemers en onderzoeksinstellingen.

Belangrijke belanghebbenden zijn doorgaans nauwer betrokken bij het SUMP-proces dan het brede publiek. Daarom moet ervoor worden gezorgd dat de belangen van alle betrokken geledingen van de samenleving, inclusief vaak ondervertegenwoordigde en “moeilijk te bereiken” groepen, voldoende vertegenwoordigd zijn bij de betrokken groepen belanghebbenden.

Taken

- Zet participatie-activiteiten op als onderdeel van standaardplanningspraktijken. Bepaal de stappen in de planning waarbij belanghebbenden en burgers worden betrokken (zie aanbevelingen in figuur 13 over de betrokkenheid van burgers bij het proces voor de opstelling van het mobiliteitsplan) en de participatiemethoden die voor elk van hen geschikt zijn (zie figuur 14 over methoden en instrumenten inzake betrokkenheid). Evalueer persoonlijke en online inspraakinstrumenten en selecteer de meest waardevolle.
- Richt een permanente “stuurgroep” op die bestaat uit vooraanstaande politici en de belangrijke belanghebbenden. Deze groep zorgt tijdens het hele planningsproces voor begeleiding en input voor strategische beslissingen. Maak gebruik van de in kaart gebrachte belanghebbenden in activiteit 1.3 om te bepalen welke belanghebbenden moeten worden opgenomen. Schakel de “stuurgroep” regelmatig in tijdens bijeenkomsten of briefings en vraag hen feedback om het kader voor belangrijke beslissingen vast te stellen.
- Ontwikkel een communicatie- en participatiestrategie en een tijdlijn, waaronder een overkoepelende strategie voor pr-activiteiten (zoals betrokkenheid van de media).
- Streef naar een zo groot mogelijke interactieve betrokkenheid (zie het onderdeel over “activiteiten die verder gaan dan de essentiële eisen” hieronder), maar integreer in uw strategie op zijn minst proactieve informatie voor het publiek (d.w.z. dat u de mensen aanspreekt en niet omgekeerd).
- Zorg ervoor dat alle geledingen in de samenleving die gevolgen kunnen ondervinden van het SUMP betrokken worden, met inbegrip van mensen met een beperking, jongeren en oudere mensen, etnische minderheden, mensen in armoede, alleenstaande ouders en andere vaak ondervertegenwoordigde en “moeilijk te bereiken” groepen. Beschouw hen niet alleen als begunstigen, maar betrek hen bij het planningsproces. Probeer te voorkomen dat lobbygroepen het proces blokkeren.
- Verspreid persberichten om mee te delen dat een nieuw mobiliteitsplan wordt ontwikkeld en dat alle groepen burgers en belanghebbenden de mogelijkheid hebben om bij te dragen. Gebruik een combinatie van instrumenten, waaronder conventionele formats zoals gedrukte reclame in dagbladen, aankondigingen op websites, nieuwsbrieven of huis-aan-huis brieven, alsook nieuwere formats zoals sociale media, korte filmpjes, een inloophuis of een specifieke website. Zie figuur 14 voor meer informatie.

Activiteiten die verder gaan dan de essentiële eisen

- Maak een plan om belanghebbenden en burgers tijdens het hele proces actiever te betrekken via een bredere waaier aan participatiemiddelen (bv. studiereizen, evenementen voor belanghebbenden, een internetforum, burgerpanels).
- Breid de reikwijdte van de betrokkenheid van belanghebbenden uit naar meer groepen, onder meer belangen- en lobbygroepen (maar zorg ervoor dat kritieke discussies goed in banen worden geleid).
- Zorg voor maximale transparantie en bevorder een meer democratische, participatieve besluitvorming in het hele planningsproces (Verdrag van Aarhus).
- Voor vooruitstrevende steden: Betrek belanghebbenden actief bij de besluitvorming en het beheer van de SUMP-ontwikkeling.



Details van de taken

Vragen die aan bod moeten komen bij een inspraakstrategie

Bij het uitstippelen van een inspraakstrategie moet rekening worden gehouden met vier belangrijke vragen over het proces.

- **Waarom?** Waarom wordt het inspraakproces ondernomen? Hoe beïnvloedt het de strategie/regeling?
- **Wie?** Wie moet betrokken worden bij het besluitvormingsproces? Hoe kunnen deze mensen geïdentificeerd worden?
- **Hoe?** Hoe wordt betrokkenheid tot stand gebracht? Welke instrumenten en technieken moeten gebruikt worden?
- **Wanneer?** Wanneer moeten verschillende activiteiten plaatsvinden? Wanneer is inspraak niet gepast?

Tijdschema en coördinatie

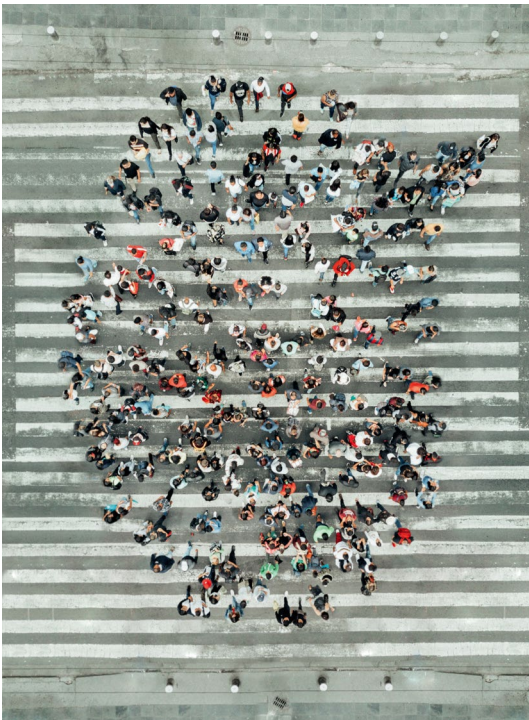
- Rond het plannen van de belangrijkste participatie-activiteiten af voordat u met het planningsproces start.
- Stel een “stuurgroep” samen van politici en andere belangrijke belanghebbenden, samen met de (nieuw opgerichte) kerngroep (zie activiteit 1.2), rekening houdend met de planningsvereisten en het geografische toepassingsgebied van uw SUMP (zie activiteit 2.1).

- Betrek belanghebbenden tijdens het hele planningsproces.
- Betrek burgers bij belangrijke beslissingen van voorafbepaalde stappen. Betrokkenheid van burgers zal meer succes opleveren als dit op een degelijke manier gebeurt bij bepaalde activiteiten, in plaats van te trachten hen bij te veel activiteiten te betrekken en zo het risico te lopen op participatiemoeheid. De onderstaande figuur bevat aanbevelingen voor nuttige stappen inzake burgerparticipatie.

Figuur 13: Betrokkenheid van burgers bij het SUMP-proces



© Rupprecht Consult 2019



Abbeelding © Orbon Alija op istock.com

Betrokkenheid van burgers bij het SUMP-proces — pak het goed aan!

Betrokkenheid van burgers moet in de hele SUMP-cyclus aan bod komen, maar niet in elk van de twaalf stappen. Figuur 13 bevat aanbevelingen over waar het zwaartepunt moet liggen. Er worden stappen en activiteiten voorgesteld waar belangrijke beslissingen moeten genomen worden en het planningsproces voordeel kan halen uit de ideeën, visies en de inzet van lokale inwoners.

Het loont de moeite om burgers van meet af aan te betrekken. Zodra de beslissing om een mobiliteitsplan op te stellen is genomen, kunnen zij al worden ingelicht en kan een groep van geïnteresseerde burgers worden gemobiliseerd. De vier belangrijkste planningsstappen voor burgerparticipatie zijn het bespreken van de scenario's (activiteit 4.2), het ontwikkelen van visies (activiteit 5.1), het selecteren en valideren van maatregelenpakketten (activiteit 7.2) en de uitvoering ervan (activiteit 11.2). Daarnaast komt de betrokkenheid van burgers uw mobiliteitsplan ten goede bij de probleemanalyse van de mobiliteitssituatie (activiteit 3.2), het waarborgen van brede publieke steun voor de geplande acties (activiteit 8.4) en bij het evalueren van de successen en mislukkingen (activiteit 12.1).

Naast deze activiteiten zijn ook de mijlpalen een goed moment om de resultaten van de afgeronde fase bekend te maken aan het publiek. Vooral

de derde mijlpaal biedt een goede kans om de strategische koers met burgers te valideren en de goedkeuring van het plan vieren met de burgers heeft een gunstige invloed op de vierde mijlpaal. Wanneer u evenementen of andere methoden voor de betrokkenheid van burgers plant, houd dan rekening met de volgende regels:

- Wees creatief, maar ook kritisch voor uzelf wat de voorgestelde instrumenten en vormen van betrokkenheid betreft. Zo bereiken apps en online enquêtes mogelijk niet alle doelgroepen (bv. oudere mensen, mensen die geen toegang hebben tot een computer). Bied daarom altijd een offline vorm naast de online vorm aan.
- Het is essentieel mede te delen hoe de resultaten van burgerparticipatie voor het proces worden gebruikt en te benadrukken dat ze niet in een la zullen verdwijnen. Beloof de deelnemers dat met elke bijdrage rekening wordt gehouden en geef feedback als iets in aanmerking wordt genomen voor het SUMP.
- Denk na over de taal. U loopt het risico mensen met een migratieachtergrond uit te sluiten als u alleen de lokale taal gebruikt. Let er ook op geen technisch jargon te gebruiken.
- Kies de locaties voor openbare vergaderingen zorgvuldig uit en zorg ervoor dat ze gemakkelijk toegankelijk, drempelvrij en bereikbaar met het openbaar vervoer zijn en dat ze over passende uitrusting en een goed verlichte ruimte met goede akoestiek beschikken. Plan de zitopstelling en onderzoek verschillende ontwerpen voor zitplaatsen die geen machtsverhoudingen laten doorschemeren.
- Houd rekening met de verschillende tijdschema's van mensen en plan uw bijeenkomst bij voorkeur 's avonds. Bij middagbijeenkomsten zijn werknemers mogelijk uitgesloten en bijeenkomsten 's avonds kunnen moeilijk zijn voor ouders.
- Zorg voor professionele en eerbiedige gespreksleiding.

Checklist

- ✓ De timing, methoden en betrokken burgergroeperingen zijn geïnventariseerd en bepaald.
- ✓ De aanpak voor betrokkenheid en communicatie is afgerond.
- ✓ Er is een stuurgroep samengesteld met de belangrijkste belanghebbenden.



Figuur 14: Aanbevolen participatie-instrumenten en -methoden voor de SUMP-ontwikkeling (de belangrijke zijn vet gemarkeerd), gebaseerd op de vier SUMP-fasen en ingedeeld naar niveau van betrokkenheid (van het laagste niveau "informereren", tot "raadplegen", "samenwerken" en het hoogste

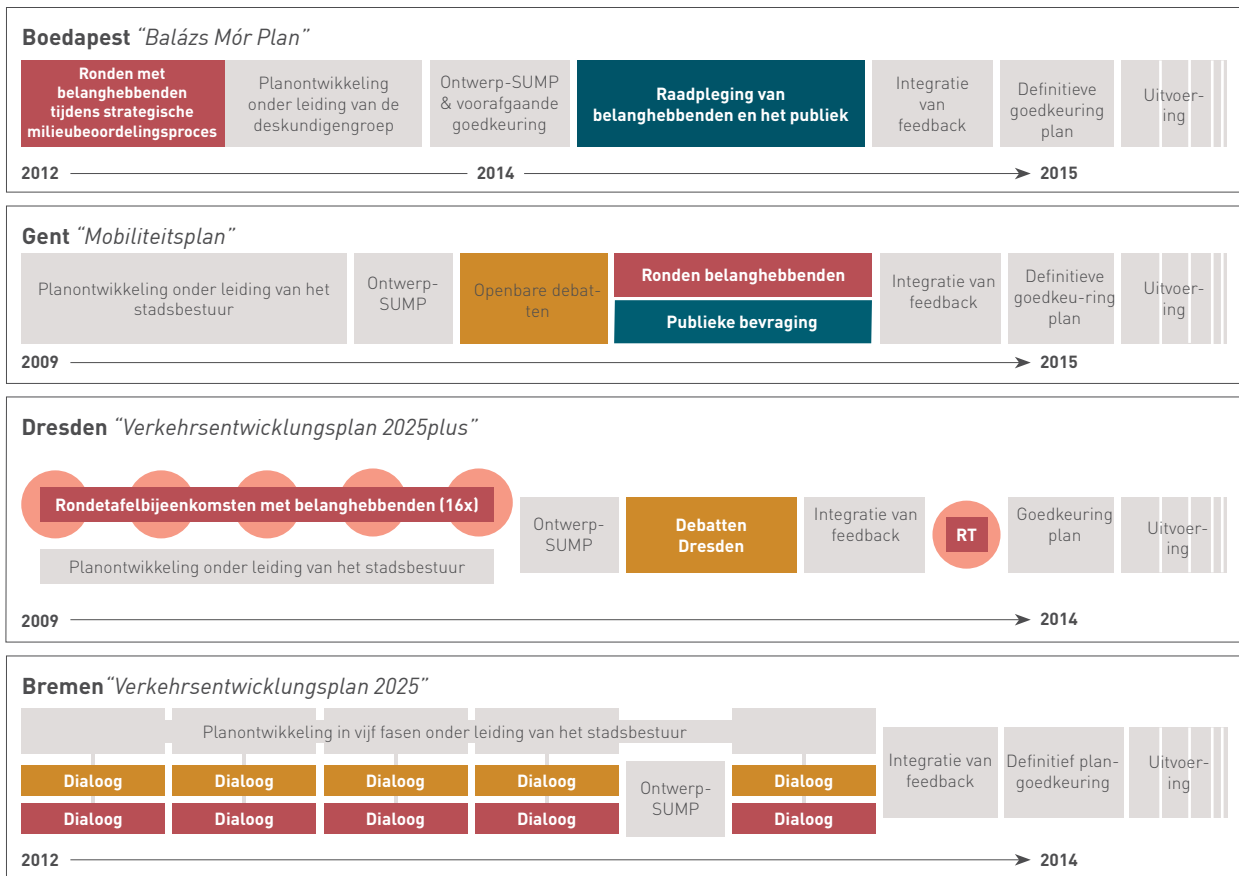
	Vorbereiding en analyse	Strategie-ontwikkeling	Planning van de maatregelen	Uitvoering en monitoring
Informereren	<p>Persoonlijk: Voorlichtingsbijeenkomst, persconferentie, informatiestand in openbare ruimten, tentoonstelling in openbare ruimten, voorlichtingscampagne met "lokale personaliteiten", lokale burgers/belanghebbenden als overbrengers en versterkers voor de gemeenschap</p> <p>Drukwerk: Poster, Flyer, Brochure</p> <p>Online: Sociale media, Website, Informatieve app, Radio-uitzending/Podcasts, Videokanaal, Nieuwsbrief</p>			
Raadplegen	<p>Sociale media (enquêtes), Feedbackformulier op de website, Enquête/feedback via app</p>			
	<p>Vragenlijsten & Enquêtes, Interviews (telefonisch, sleutelpersonen,...)</p>		<p>Enquête selectie maatregelen, Gegevens</p>	<p>Evaluatievragenlijsten & -enquêtes, Evaluatie-interviews (telefonisch, sleutelpersonen,...), Gegevens crowdsourcing, (reis) dagboek, Blind Walk</p>
	<p>Gegevens uit crowd-sourcing, bv. op kaart-ten gebaseerde online enquête of probleem-rapportage via app; (reis)dagboek, Controle begaanbaarheid</p>	<p>Delphi-enquête over toekomstige trends</p>		
Samenwerken	<p>Focusgroepen, Wereldcafé, Thematische bijeenkomsten, Rondetafel met belanghebbenden, Openbaar debat</p>			<p>Excursie naar de locatie van uitvoering, Gezamenlijk beheer (adoptieprogramma's), Living lab</p>
	<p>Probleemanalyse-workshop, Brainstorming/Brain-walking, Blind walk</p>	<p>Scenario-workshop,</p>	<p>Hackathon, Maatregelen-workshop, Plannen in de realiteit</p>	
Versterken	<p>Burgerjury/Burgeradviescomité, Stemmen</p>			<p>Gezamenlijk beheer/ Gezamenlijke uitvoering [Adoptieprogramma's, bv. boomadoptie]</p>
			<p>Participatieve begroting</p>	

Praktijkvoorbeelden van betrokkenheid van burgers en belanghebbenden tijdens het SUMP-proces



De steden Boedapest, Gent, Dresden en Bremen hebben afzonderlijke benaderingen ontwikkeld om de betrokkenheid van burgers in het SUMP-proces te integreren — afhankelijk van de lokale context, planningsdeskundigheid, middelen en capaciteiten. Er werd gebruikgemaakt van gemengde vormen (bv. Boedapest, Gent), van afzonderlijke maar gelijktijdige betrokkenheid van belanghebbenden en burgers (bv. Bremen, Gent) en van gefaseerde betrokkenheid (Dresden). Houd er rekening mee dat deze figuur geselecteerde praktijkvoorbeelden weergeeft om de grote verscheidenheid aan mogelijke benaderingen te laten zien. Uiteraard zijn er verschillende andere methoden om belanghebbenden en burgers te betrekken, naargelang de specifieke planningscontext van de stad.

Figuur 15: Praktijkvoorbeelden om burgers en belanghebbenden bij het SUMP-proces te betrekken, Rupprecht Consult, 2016 (gebaseerd op Lindenau, M., Böhler-Baedeker, S., 2016. CH4LLENGE Participation Manual: Actively engaging citizens and stakeholders in the development of Sustainable Urban Mobility Plans, blz. 17, www.eltis.org/resources/tools/sump-participation-kit).



Opmerking: Deze grafiek is geen weerspiegeling van de duur van de afzonderlijke planningsfasen. © Rupprecht Consult 2019

Betrokkenheid van: ■ Burgers ■ Belanghebbenden ■ Burgers en belanghebbenden

VOORBEELD VAN EEN GOEDE PRAKTIJK

Brno, Tsjechië: Strategie voor burgerparticipatie die traditionele en online vormen combineert

De Stad Brno ontwikkelde een strategie voor betrokkenheid bij het SUMP, samen met een adviseur gespecialiseerd in communicatie en participatie die de stad bijstond om een professioneel en zinvol participatieproces te doorlopen. De strategie omvatte traditionele methoden zoals openbare debatten, rondetafels en communicatie via een specifieke website, alsook nieuwe benaderingen zoals de "Brno Mobility – 2050 Vision – Experts Workshop". Tijdens het participatieproces, van 2015 tot 2018, werden meer dan 2 500 opmerkingen van burgers geanalyseerd, waren meer dan 500 mensen betrokken bij ongeveer 30 evenementen, en werden talrijke workshops met burgers, deskundigen, stadsdistricten en gemeenten, evenals politici georganiseerd.

Auteur: Iva Rorečková (Machalová) en Lukáš Bača, Stad Brno, verkregen via Eurocities **Afbeelding** Marie Schmerková (Brno Stad Gemeente)



VOORBEELD VAN EEN GOEDE PRAKTIJK

Vilnius, Litouwen: Uitgebreide betrokkenheid die heeft geleid tot brede steun voor het mobiliteitsplan

De eerste stap van het SUMP-proces in Vilnius was een stappenplan voor het projectbeheer, waarin strategieën werden bepaald voor samenwerking met relevante belanghebbenden en burgers. Er werden vier duidelijke doelen vooropgesteld: verwachtingen verduidelijken; voortdurend informeren over het proces; specifieke doelgroepen bereiken en bewustmakingsevenementen organiseren. Vilnius werkte samen met gedragswetenschappers en sociologen om de meest doeltreffende manieren te identificeren om met verschillende doelgroepen (politici, belanghebbenden, burgers) te communiceren. Dankzij een specifiek aangestelde coördinator, een toereikende begroting, duidelijke doelstellingen en KPI's werd een geslaagde campagne gevoerd en een debat over het SUMP op gang gebracht in de lokale gemeenschap, de media en onder politici.

Auteur: Kristina Gaučė; verkregen via UBC **Afbeelding:** Saulius Ziūra





Parallel met het opzetten van de werkstructuren moet het planningskader worden vastgesteld om het duurzaam stedelijk mobiliteitsplan af te stemmen op de lokale situatie. Dit omvat de afbakening van het geografische planningsgebied, dat idealiter samenvalt met het “functionele stedelijke gebied”. Andere belangrijke aspecten zijn het volgen van de wettelijke planningsvereisten en het leggen van verbanden met de planningsprocessen van aanverwante gebieden. De resultaten van alle voorgaande activiteiten worden dan samengevat in een overeengekomen tijdschema en werkprogramma, dat politiek moet worden goedgekeurd om betrouwbaarheid te creëren voor de betrokken actoren. Indien eerder werd vastgesteld dat de capaciteiten ontoereikend zijn, dan moeten passende regelingen worden getroffen om externe ondersteuning aan te trekken voor de SUMP-ontwikkeling.

ACTIVITEIT 2.1: Planningsvereisten beoordelen en geografisch planningsgebied afbakenen (op basis van het “functioneel stedelijk gebied”)

Toelichting

Een duurzaam stedelijk mobiliteitsplan is verankerd in een ruimer regionaal en nationaal planningskader. Hierin zijn bijvoorbeeld verordeningen, financieringsstromen of strategieën voor ruimtelijke ordening en vervoersontwikkeling van een hoger niveau opgenomen (bv. een nationaal vervoersplan, indien aanwezig). Het beoordelen van de effecten van het regionale en nationale planningskader is essentieel om kansen te verkennen en conflicten met autoriteiten van een hoger niveau op een later tijdstip te voorkomen.

Een mobiliteitsplan moet het functionele stedelijke gebied (d.w.z. woon-werkgebied) bestrijken, dat de administratieve grenzen van een gemeente doorgaans

overschrijdt. Als er geen regionale of nationale regelgeving bestaat voor de geografische afbakening van een mobiliteitsplan, dan moeten de betrokken belanghebbenden de meest geschikte ruimtelijke afbakening overeenkomen, die moet worden goedgekeurd door de politieke verantwoordelijken. Enerzijds hangt dit af van het gebied waarvoor de respectievelijke lokale of regionale autoriteiten bevoegd zijn. Anderzijds moet deze de huidige mobiliteitspatronen echter zo veel mogelijk volgen. Een plan dat de volledige stedelijke agglomeratie bestrijkt, zal veel doeltreffender zijn dan een plan dat slechts delen ervan omvat.

Taken

- Inventariseer de relevante regionale, nationale en Europese wettelijke voorschriften voor het SUMP.
- Krijg een duidelijk beeld van de manier waarop het regionale, nationale en Europese kader het planningsproces zal beïnvloeden.
- Bak het geografische planningsgebied af, dat doorgaans samenvalt met het functionele stedelijke gebied van de huidige mobiliteitspatronen (d.w.z. woon-werkgebied).
- Bepaal welk orgaan of welke organen geschikt zijn om de leiding op zich te nemen tijdens het planningsproces.
- Zorg ervoor dat het geografische plangebied en de leidende organisatie op politiek niveau worden gevalideerd.
- Neem de links met langeafstandsvervoerscorridors in aanmerking.

Doelen

Planningsvereisten

- Inventariseren, documenteren en beoordelen van:
 - wettelijke bepalingen en juridische richtlijnen over de manier waarop een mobiliteitsplan moet worden ontwikkeld, waaronder mogelijke voorschriften voor het geografische planningsgebied of de verantwoordelijkheden van verschillende soorten planningsautoriteiten (indien van toepassing);
 - relevante regionale en nationale financieringscriteria;
 - plannen van een hoger niveau, strategieën en doelstellingen die uw plan kunnen beïnvloeden. De plannen van een nationale wegbeheerder voor nieuwe wegen of de uitbreiding van wegen kunnen de doelstellingen van een mobiliteitsplan bijvoorbeeld in de weg staan doordat ze het autoverkeer naar de stad stimuleren.
- Een overzicht maken van het regionale en nationale kader en voorstellen formuleren voor de manier waarop het in uw mobiliteitsplan aan bod zal komen.

Geografisch planningsgebied

- Vervoerspatronen en administratieve grenzen analyseren. Bak uw functioneel stedelijk gebied af (zie het onderdeel over instrumenten hieronder voor meer richtlijnen). Neem ook de verbindingen met langeafstandsvervoerscorridors op (zoals het trans-Europees vervoersnetwerk, TEN-T, en het nationale spoornet).
- Belangrijke belanghebbenden en autoriteiten binnen het beoogde planningsgebied inschakelen en streven naar formele overeenkomsten over het geografische planningsgebied en de planningsactiviteiten.
- Voor een open en transparante benadering kiezen en zorgen voor betrokkenheid van de desbetreffende autoriteiten. Regelmatige communicatie en uitwisseling tot stand brengen tussen de betrokken autoriteiten.
- Onderhandelen over de algemene verantwoordelijkheid voor het plan.
- Als het niet mogelijk is om een planningsgebied af te bakken dat volledig overeenkomt met het functionele stedelijke mobiliteitsgebied, dan op zijn minst trachten een goede samenwerking op te zetten met de actoren voor uitdagingen die alleen op agglomeratieniveau kunnen worden aangepakt. Dit kan gebeuren door voort te bouwen op bestaande samenwerkingen of door nieuwe praktijken in te voeren (bv. formele procedures zoals gezamenlijke plannen voor grondgebruik of informele procedures zoals werkgroepen).
- Ervoor zorgen dat belanghebbenden uit het hele planningsgebied vertegenwoordigd zijn in de stuurgroep.
- Ervoor zorgen dat burgers uit het hele planningsgebied betrokken zijn bij participatieactiviteiten.

Activiteiten die verder gaan dan de essentiële eisen

- Zorg dat gebieden die zware sociaaleconomische en milieugevolgen ondervinden van het vervoer zijn opgenomen.

Tijdschema en coördinatie

Identificeer regelgeving en relevante planningsvereisten van meet af aan en houd hier rekening mee tijdens het hele proces.

Neem deze met name in aanmerking bij het bepalen van de betrokkenheid van belanghebbenden en burgers (activiteit 1.4), het geografische planningsgebied (deze activiteit), de verbanden met andere planningsprocessen (zie activiteit 2.2) en het tijdschema en werkprogramma (zie activiteit 2.3).

Baken het geografisch planningsgebied in een vroeg stadium af zodat hiermee rekening wordt gehouden bij het opzetten van de werk- en participatiestructuren (zie stap 1) – er is duidelijke overeenstemming nodig voordat het proces voor de duurzame stedelijke mobiliteitsplanning officieel wordt opgestart (zie activiteit 2.3).

Checklist

- ✓ De relevante nationale en regionale documenten zijn geëvalueerd en de resultaten samengevat.
- ✓ De kansen en effecten die uit het regionale en nationale kader kunnen voortvloeien zijn geïdentificeerd.
- ✓ Het geografische planningsgebied is afgebakend (indien mogelijk het functionele stedelijke gebied).
- ✓ Er is een politiek akkoord bereikt over het geografisch planningsgebied, de kerntaken en verantwoordelijkheden van de autoriteiten en politici.
- ✓ De belangrijkste autoriteiten uit het planningsgebied zijn opgenomen in het kernteam en/of de stuurgroep.
- ✓ De politieke overeenkomst is ondertekend en goedgekeurd door de gemeenteraden.



Functionele stedelijke gebieden in EU-lidstaten

De OESO en de Europese Commissie hebben samen een methodologie ontwikkeld om de functionele stedelijke gebieden in de verschillende landen op consistente wijze af te bakenen. Een functioneel stedelijk gebied wordt afgebakend op basis van de bevolkingsdichtheid en het en is opgebouwd uit een dichtbevolkte stad en een omringend gebied (pendelzone) waarvan de arbeidsmarkt nauw verweven is met de stad.

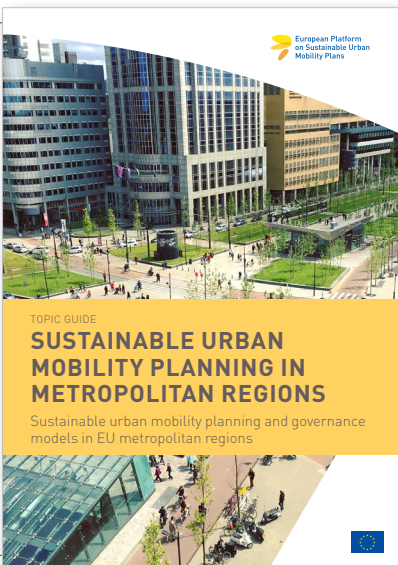
- De stadskern bestaat uit een bevolkingscluster met een dichtheid van ten minste 1 500 inwoners per km².
- Een gemeente behoort tot de stadskern als ten minste 50 % van de bevolking ervan in de cluster woont.
- Het "achterland" wordt gelijkgesteld met het "aantrekkingsgebied voor werknemers" van de arbeidsmarkt in de stad, buiten de dichtbevolkte kern. Alle gemeenten waar ten minste 15 % van de inwoners in een bepaalde stadskern werkt, worden als onderdeel van het stedelijke achterland aangemerkt.

Het uiteindelijke doel van de OESO-EU-benadering van functionele stedelijke gebieden is een geharmoniseerde definitie van steden en hun invloedssferen vast te stellen met het oog op internationale vergelijking en voor beleidsanalyses van onderwerpen in verband met stadsontwikkeling.

De OESO biedt profielen aan van de functionele stedelijke gebieden voor elk EU-land. Deze omvatten een kaart van het land met alle functionele stedelijke gebieden (ook kosteloos beschikbaar als shapefile), een lijst van de functionele stedelijke gebieden volgens bevolkingsomvang en volgens bevolking die in die functionele stedelijke gebieden woont. Ga om toegang te krijgen tot de profielen naar www.oecd.org en zoek op "functional urban area" (functioneel stedelijk gebied).

Avots: ESAO, 2019. g.

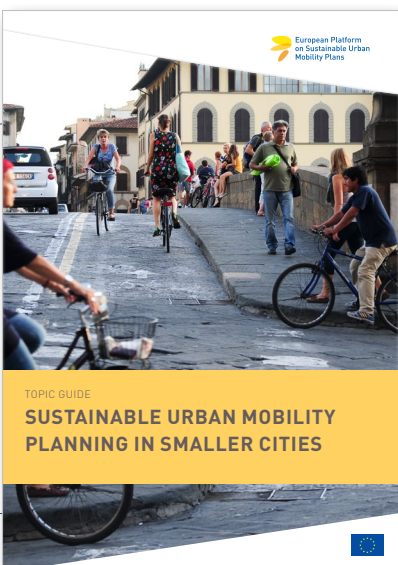
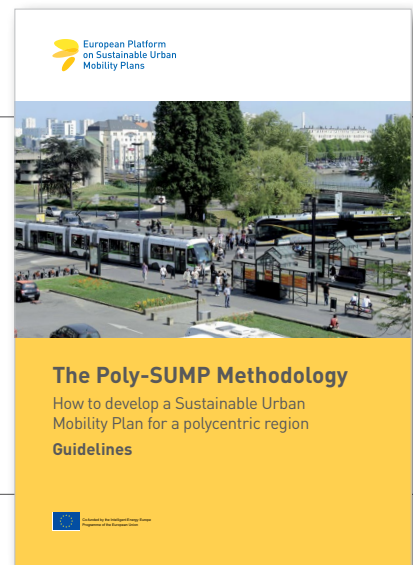




Volgens de gemeenschappelijke OESO-EU-methodologie worden grootstedelijke gebieden gedefinieerd als aangrenzende, dichtbevolkte en dichtbebouwde functionele stedelijke gebieden met ten minste 250 000 inwoners. Gewoonlijk beschikken ze over een grote economische aantrekkingskracht, grote stromen pendelaars en complexe multimodale vervoerssystemen, en het zijn doorgaans ook vervoersknooppunten van nationaal en Europees belang. Grootstedelijke gebieden kunnen bijzondere uitdagingen opleveren voor duurzame stedelijke mobiliteitsplanning wegens het grote aantal betrokken gemeenten en andere instanties.

De thematische gids **Duurzame stedelijke mobiliteitsplanning in grootstedelijke gebieden** biedt richtlijnen voor mobiliteitsplannen op grootstedelijk niveau. Hierin worden vier soorten grootstedelijk bestuur onderscheiden (informele/zachte coördinatie, intergemeentelijke autoriteiten, bovengemeentelijke autoriteiten, grootsteden met een bijzondere status) en worden voorbeelden aangehaald en planningsbeginselen aanbevolen voor de verschillende institutionele constellaties.

Er bestaan verschillende soorten functionele stedelijke gebieden met uiteenlopende behoeften op het gebied van SUMP-planning. De Poly-SUMP-methodologie biedt richtlijnen voor polycentrische gebieden met meerdere gemeenten of steden die sterk afhankelijk zijn van elkaar. Ze geeft aanbevelingen over de manier waarop regionale samenwerking op het gebied van vervoer in die complexe gebieden kan worden opgestart of ontwikkeld. Volgens de terminologie van de **Poly-SUMP-gids** worden polycentrische gebieden gekenmerkt door een hoofdstad met een gering aantal inwoners (minder dan 200 000 in een groter gebied of minder dan 100 000 inwoners in een kleiner gebied) en een aantal middelgrote kernen die kleiner zijn dan de hoofdstad maar meer dan 5 000 inwoners tellen.



Duurzame stedelijke mobiliteitsplanning kan net zo doeltreffend zijn voor kleine steden als voor grootstedelijke gebieden, maar kleine steden hebben andere behoeften dan grote steden en hun strategische planningscapaciteit is doorgaans zeer beperkt. De thematische gids over **Duurzame stedelijke mobiliteitsplanning in kleinere steden** stemt het SUMP-proces af op de planningsrealiteiten van kleinere steden. Het biedt zowel een leidraad voor steden die hun eigen SUMP willen ontwikkelen als voor steden die deel willen uitmaken van een regionaal SUMP dat werd opgestart door een naburige grotere stad. Naast planningsinstrumenten en participatiemethoden die goed bleken te werken in hun context, focust de gids voornamelijk op maatregelen die geschikt zijn voor kleinere steden die sterk afhankelijk zijn van de auto en over een zwak openbaar vervoer beschikken.



De status van SUMP-voorschriften in de EU-lidstaten

Voor nadere inlichtingen over regionale en nationale voorschriften over het ontwikkelen van een duurzaam stedelijk mobiliteitsplan in de EU-lidstaten: SUMP's-Up & Prosperity van CIVITAS: DE STATUS VAN SUMP'S IN DE EU-LIDSTATEN

http://sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Reports/SUMP's-Up___PROSPERITY-SUMP-Status-in-EU-Report.pdf

VOORBEELD VAN EEN GOEDE PRAKTIJK

Bazel, Zwitserland: Grensoverschrijdende samenwerking inzake planning voor een trinationale agglomeratie

Het SUMP van het kanton Bazel-stad bevat meerdere grensoverschrijdende maatregelen (in Zwitserland, Frankrijk en Duitsland) om het pendelverkeer per auto te verminderen en congestie tijdens de spits te beperken. Zo is het "Pendlerfonds" bijvoorbeeld een fonds dat de inkomsten uit het parkeerbeheer in het kanton int. Uit dit fonds worden projecten gefinancierd die een bewezen positief effect hebben op het pendelverkeer van en naar Bazel. De meeste van de gefinancierde projecten zijn Bike&Ride- en Park&Ride-voorzieningen bij belangrijke regionale treinstations. Sinds de oprichting van het fonds in 2012 werden in totaal 394 parkeerplaatsen voor fietsen en 966 plaatsen voor auto's medegefinancierd aan verschillende treinstations.

Auteur: Martin Dollesche, Kanton Bazel-stad, verkregen via Eurocities | **Afbeelding:** Eurocities

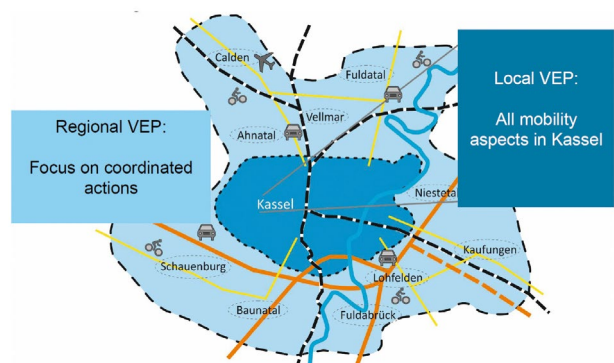


VOORBEELD VAN EEN GOEDE PRAKTIJK

Kassel, Duitsland: Gesynchroniseerde ontwikkeling van een gemeentelijk en een regionaal mobiliteitsplan

Wegens het dicht verweven regionale vervoersnetwerk van Kassel en omgeving werd het "plan Kassel 2030" aangevuld met een regionaal mobiliteitsontwikkelingsplan. Terwijl het mobiliteitsplan de nadruk legt op vervoer en verkeersstromen in de binnenstad, focust het regionale plan op regionaal vervoer en toegankelijkheid. Beide plannen werden op elkaar afgestemd wat de inhoud en ruimtelijke dimensie betreft, en er werd een regionaal verkeersmodel opgesteld dat als basis dient voor beide plannen. Het gemeenschappelijke streefdoelenpakket stuurt de ontwikkeling van de maatregelen en acties in beide plannen en stelt de norm vast voor de latere evaluatie. De twee geïntegreerde actieconcepten omvatten een gecoördineerd programma van de uitvoeringsmaatregelen van beide.

Auteur: Simone Fedderke, Centre of Competence for Sustainable Urban Mobility – Staat Hessen en stad Kassel, verkregen via Rupprecht Consult
Afbeelding: Stad Kassel



VOORBEELD VAN EEN GOEDE PRAKTIJK

Grand Nancy, Frankrijk: Grootstedelijk intergemeentelijk stedelijk plan voor huisvesting en ontwikkeling

Grand Nancy werkt een grootstedelijk mobiliteitsplan uit, waarin verschillende sectorale plannen in één plan worden samengebracht. Door middelen en vaardigheden te bundelen op het niveau van de agglomeratie, beoogt dit unieke document het overheidsbeleid op het gebied van stadsplanning, huisvesting, mobiliteit, economie, handel en milieu te harmoniseren teneinde een gedeeld, samenhangend en eensgezind territoriaal project te verwezenlijken. De uitwerking van het plan gebeurt door een transdisciplinair technisch team, dat personeel samenbrengt van de departementen stadsplanning, huisvesting, economische ontwikkeling, duurzame ontwikkeling en mobiliteit bij de grootstedelijke autoriteit van Grand Nancy, en wordt ondersteund door het regionaal agentschap voor ontwikkeling en stadsplanning.

Auteur: Aurélie Dore-Speisser, Grootstad Grand Nancy, verkregen via Eurocities
Afbeelding: Grootstad Grand Nancy

**ACTIVITEIT 2.2:** Verbanden leggen met andere planningsprocessen**Toelichting**

Een belangrijke tekortkoming van stedelijke vervoersplanning vandaag de dag is het gebrek aan coördinatie met andere beleidslijnen en organisaties, naast de integratie van vervoerswijzen. Dit tekort aanpakken vormt een grote uitdaging (bv. coördinatie met ruimtelijke ordening, milieubescherming, sociale integratie, gendergelijkheid, economische ontwikkeling, veiligheid, gezondheid, onderwijs, IT, energie, huisvesting) voor duurzame stedelijke mobiliteitsplanning, maar is eveneens een grote drijfveer voor innovatie en verbetering.

Afstemmen op andere planningsprocessen en het coördineren van doelen en doelstellingen maakt uw duurzaam stedelijk mobiliteitsplan sterker, alsook de plannen waar u op afstemt.

Doelen

- Het bewustzijn van de wisselwerkingen tussen veranderingen in de stadsstructuren (dichtheid, functies, sociaaleconomische patronen, ecosystemen) en mobiliteit integreren in de relevante gemeentelijke diensten en autoriteiten.

- Bepalen hoe mobiliteitsplanning en andere beleidsmaatregelen op het lokale en nationale niveau kunnen worden geïntegreerd.
- Streven naar harmonisatie van het tijdschema van het mobiliteitsplan met verschillende technische en politieke besluitvormingsprocessen (bv. overkoepelende strategieën, sectorale plannen, verkiezingen).
- De planning van mobiliteit en vervoer aanmerken als een gemeenschappelijk beleidsgebied.

Taken

- Inventariseer lokale sectorale strategieën voor vervoer en mobiliteit (bv. strategieën voor uiteenlopende vervoerswijzen), alsook lokale plannen uit andere beleidsgebieden die een effect kunnen hebben op stedelijke mobiliteit (bv. ruimtelijke planning, energie, milieu, economische ontwikkeling, sociale integratie, gezondheid en veiligheid). Inventariseer daarnaast relevante plannen van lokale vervoerders, dienstverleners en andere gemeenten in het planningsgebied.

- Evalueer of de doelen van het plan de doelstellingen van duurzame stedelijke mobiliteit ondersteunen of hiermee in tegenspraak zijn. Ruimtelijke plannen voor te saneren terreinen zijn bijvoorbeeld ondersteunend, terwijl beleid dat ongebreidelde stadsuitbreiding bevordert in is strijd met die beginselen. Een andere tegenstrijdigheid zou bijvoorbeeld kunnen optreden als een plan voor de verbetering van de gezondheid alleen de nadruk legt op fysieke activiteiten via georganiseerde sport, in tegenstelling tot meer fietsen en lopen voor dagelijkse verplaatsingen, of als onderwijsbeleid langere trajecten naar school stimuleert.
- Inventariseer de eisen op het gebied van coördinatie in alle relevante beleidsdomeinen. Een voorbeeld is de verhouding tussen ruimtelijke ordening en vervoer. Er moet rekening worden gehouden met de gevolgen van vervoer in het planningsproces voor ruimtelijke ordening om het gebruik van duurzaam vervoer maximaal te benutten bij nieuwe ontwikkelingen.
- Leg contact met gevestigde regionale ondernemingen (bv. grootstedelijke organisatie). Dit omvat ook corridors voor vervoer over lange afstand, zoals het trans-Europees vervoersnetwerk, TEN-T.
- Neem specifieke eisen van strategische milieueffectbeoordeling in aanmerking.
- Ontwikkel gemeenschappelijke acties met actoren uit relevante beleidsgebieden. Streef naar aanpassing van sectorale beleidsmaatregelen en praktijken en/of creëer nieuwe interdepartementale werkterreinen.
- Zorg voor regelmatige communicatie en uitwisseling tot stand tussen relevante autoriteiten (en binnen autoriteiten, bv. via periodieke bijeenkomsten tussen vervoersplanners en ruimtelijke planners). Neem eventueel een ruimtelijke planner op in uw kernteam of stuurgroep, met een duidelijke functie in het planningsproces om draagvlak te creëren.

Een voorbeeld van het koppelen van verschillende planningsprocessen is de harmonisatie van duurzame stedelijke mobiliteitsplanning met actieplannen voor duurzame energie en klimaat (SECAP). Dit speelt in op de behoefte om strategische planning van duurzame mobiliteit, klimaatadaptatie en energie samen te brengen, en leidt tot twee geharmoniseerde plannen met goed afgestemde uitvoerings- en monitoringsfasen. Een uitgebreide leidraad staat in de Richtlijnen voor **Harmonisatie van planning inzake energie en duurzame stedelijke mobiliteit**.

- Tracht duurzame stedelijke mobiliteit goed te verankeren in het ontwikkelings- en uitvoeringsprogramma van andere bestaande beleidslijnen en strategieën.

Activiteiten die verder gaan dan de essentiële eisen

- Streef naar integratie met bredere langetermijnstrategieën. Sommige steden en regio's hebben een lokale ontwikkelingsstrategie of -visie op lange termijn met een horizon van 20-30 jaar. Als een dergelijke strategie voorhanden is, kan ze als oriëntatie dienen voor het mobiliteitsplan om overkoepelende doelen vast te stellen.

Tijdschema en coördinatie

- Ga van meet af aan van start als een doorlopende activiteit. Een eerste evaluatie van de coördinatievereisten en het coördinatiepotentieel moet zijn afgerond voordat het tijdschema wordt vastgelegd (activiteit 2.3).

Checklist

- ✓ Relevante verbanden op beleidsvlak zijn geïdentificeerd (synergieën en conflicten).
- ✓ De eerste opties voor beleidsintegratie zijn beoordeeld.
- ✓ Er is een dialoog op gang gebracht met betrokken actoren over mogelijkheden voor integratie.
- ✓ Er is een eerste prioritering van de opties voor integratie vastgelegd.



Strategische milieubeoordeling en duurzame stedelijke mobiliteitsplanning

Sommige maatregelen vereisen een strategische milieubeoordeling. Aangezien strategische milieubeoordelingen en mobiliteitsplannen gemeenschappelijke elementen hebben, is het aan te bevelen beide processen te koppelen. Het uitvoeren van een strategische milieubeoordeling op het niveau van het mobiliteitsplan levert een samenhangend en alomvattend besluitvormingskader op. De relevante milieu-informatie en -overwegingen opnemen vanaf de planningsfase draagt bij tot meer duurzame en doeltreffende oplossingen. De strategische milieubeoordeling moet niet als een aparte oefening worden beschouwd, maar als een integraal onderdeel van de ontwikkeling van het mobiliteitsplan, uitgevoerd in afzonderlijke stappen die bijdragen aan en putten uit het plan:

- Verzameling van basisinformatie inzake milieu;
- Reikwijdte en doelstellingen inzake strategische milieubeoordeling;
- Beoordeling van maatregelen;
- Voorspelling en evaluatie van effecten en gevolgen;
- Voorstel voor risicobeperkende maatregelen en monitoring..

Al het bovenstaande moet nauw worden gekoppeld aan de verschillende SUMP-stappen. Duidelijkheid over de verantwoordelijkheden tussen de autoriteiten, doeltreffende openbare voorlichting en raadpleging, en inachtneming van de uitgedrukte meningen voordat het plan wordt goedgekeurd, zijn fundamentele pijlers voor doeltreffende besluitvorming in het kader van strategische milieubeoordelingen voor mobiliteitsplannen.

Auteur: EIB/JASPERS

Figuur 16: Overeenstemmende activiteiten in het mobiliteitsplan en de strategische milieubeoordeling (EIB/Jaspers)

SUMP		Strategische milieubeoordeling
Activiteit 3.1: Informatiebronnen inventariseren en samenwerken met de eigenaars van gegevens Activiteit 3.2: Problemen en kansen analyseren (alle vervoerswijzen)		Methodologie Identificeer andere relevante plannen, programma's, milieubeschermingsdoelstellingen Verzameling van gegevens Analyse/identificatie van milieuproblemen
Activiteit 5.2: Doelstellingen voor het aanpakken van belangrijke problemen en alle vervoerswijzen overeenkomen	Zorg voor kruisverwijzingen/harmonisatie	Doelstellingen inzake strategische milieubeoordeling
Stap 7: Maatregelenpakketten selecteren met belanghebbenden (met inbegrip van het beoordelen, selecteren en groeperen van maatregelen)	Coördineer	Toetsen van maatregelen/groepen van maatregelen (alternatieven) aan de doelstellingen inzake strategische milieubeoordeling Openbare raadpleging (sterk aanbevolen)
Activiteit 9.2: Het mobiliteitsplan voltooien en de kwaliteit ervan waarborgen		Voorspelling en evaluatie van de effecten/gevolgen van het plan Risicobeperkende maatregelen Monitoring van de maatregelen
Betrokkenheid van het publiek (bv. activiteiten 4.2, 5.1, 8.4, 11.2)	Ontwikkel eventueel samen	Milieuverslag (strategische milieubeoordeling) Openbare raadpleging over strategische milieubeoordeling

SUMP koppelen aan beleidsmaatregelen voor sociale integratie

In verschillende Belgische steden wordt de opstelling van het mobiliteitsplan aangevuld met beleidsmaatregelen die de sociale integratie op het gebied van mobiliteit vergroten. Om de toegang tot het openbaar te faciliteren, sloten meer dan 140 Vlaamse gemeenten en steden een derdebetalersovereenkomst met de openbaarvervoermaatschappij voor verplaatsingen met tram en bus. Hierdoor kunnen burgers tegen een verlaagd tarief gebruik maken van het OV, vaak met aanvullende kortingen voor kinderen, studenten en/of ouderen. Daarnaast hebben 16 gemeenten en steden een sociaal tarief voor taxiriten voor personen die geen auto kunnen rijden en een laag inkomen hebben, en beschikken nog veel meer gemeenten over een systeem voor vervoer op aanvraag met behulp van vrijwilligers. Bovendien verstrekken steden en gemeenten steeds vaker opleidingen aan kwetsbare groepen: De steden Antwerpen en Leuven hebben een eigen fietsschool voor volwassenen en de stad Oostende helpt nieuwkomers bij het behalen van een rijbewijs.

Auteur: Els Vandenbroeck en Evelien Bossuyt no Mobiel 21



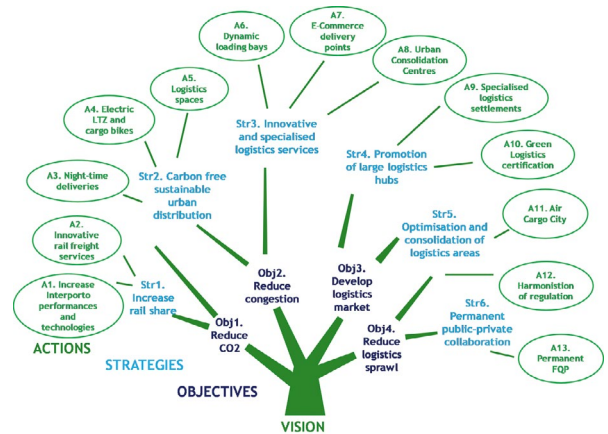
afbeelding © RomanBabakin op istock.com

VOORBEELD VAN EEN GOEDE PRAKTIJK

Bologna, Italië: Grootstedelijk mobiliteitsplan waarin territoriale, mobiliteits- en logistieke planning wordt gekoppeld

Bologna koos voor een vernieuwende benadering door een mobiliteitsplan op te stellen dat zowel op territoriaal als thematisch niveau geïntegreerd is: Het plan bestrijkt het hele grootstedelijke gebied en werd zorgvuldig gecoördineerd met sectorale plannen voor stedelijke logistiek en fietsen. Om tot een gezamenlijk planningsproces te komen, verzorgde het Mobiliteitsplanningsbureau vanaf het begin om deze samen te brengen. De belangrijkste les is dat de betrokkenheid van belanghebbenden een essentieel onderdeel vormt van elk besluitvormingsproces in een grootstedelijk gebied. De belangrijkste uitdaging was haalbare en doeltreffende manieren te vinden waarop beleidsmakers de stedelijke logistiek kunnen sturen, want de markt wordt gedomineerd door particuliere ondernemingen die vaak weinig ervaring hebben in gemeentelijke planning.

Auteur: Catia Chiusaroli, stadsregio Bologna, verzameld door Polis
 Afbeelding: stadsregio Bologna



VOORBEELD VAN EEN GOEDE PRAKTIJK

Monzón, Spanje: Geharmoniseerde ontwikkeling van het mobiliteitsplan en SECAP

Op basis van de handleiding voor SUMP-SECAP-harmonisatie ontwikkelde Monzón het mobiliteitsplan en het Actieplan voor Duurzame Energie en Klimaat op geïntegreerde wijze. De hoofdactiviteiten waren onder meer: 1) een harmonisatieteam samenstellen dat belast was met het ontwikkelen van beide plannen en het benutten van synergieën; 2) de vervoeremissie-inventaris delen tussen beide plannen; 3) hetzelfde referentiejaar gebruiken voor de emissie-inventaris; 4) een onderzoek uitvoeren om na te gaan welke maatregelen in beide plannen kunnen worden opgenomen; 5) de SUMP-maatregelen prioriteren volgens criteria die de "impact op SECAP" bepalen; en 6) gezamenlijke vergaderingen van alle gemeentelijke departementen die gevolgen kunnen ondervinden van de uitvoering van het mobiliteitsplan en SECAP.

Auteur: Andrea Conserva, Circe Foundation, verkregen via Eurocities
Afbeelding: Richtlijnen voor de harmonisatie van planning inzake energie en duurzame stedelijke mobiliteit, 2018



VOORBEELD VAN EEN GOEDE PRAKTIJK

Lahti, Finland: Integratie van ruimtelijke ordening en mobiliteitsplanning

Lahti heeft een geïntegreerd strategisch proces ontwikkeld, "Lahti-aanwijzing", om de planning van grondgebruik en mobiliteit samen te brengen. Het doel van deze nieuwe benadering die voor het eerst werd toegepast in 2019, is om samen met burgers, belanghebbenden en besluitvormers een duurzame stad te bouwen. Het betreft een doorlopend en cyclisch proces waarbij de strategie om de vier jaar of bij elke bestuurstermijn wordt geactualiseerd. Het omvat het stadsplan, het mobiliteitsplan, het milieuprogramma en het dienstennetwerkprogramma. De geïntegreerde benadering was tot dusver een succes. Ze versterkt de samenwerking tussen ruimtelijke planners en mobiliteitsplanners en vergroot de betrokkenheid van burgers bij het mobiliteitsplanningproces.

Auteur: Anna Huttunen, Stad Lahti, verkregen via UBC
Afbeelding: Lassi Häkkinen, Stad Lahti



ACTIVITEIT 2.3: Tijdschema en werkprogramma overeenkomen

Toelichting

Zorgen voor een juist tijdschema en een duidelijk werkprogramma zijn essentieel om te slagen. De activiteiten om een duurzaam stedelijke mobiliteitsplan te ontwikkelen zijn gedeeltelijk van elkaar afhankelijk – de onderlinge afhankelijkheden moeten worden vertaald in een logische volgorde die is afgestemd op de lokale omstandigheden. Bij het bepalen van het tijdschema is het essentieel om rekening te houden met lopende plannings- en beleidsvormingsactiviteiten die invloed kunnen hebben op het proces, zoals verkiezingen, wetgevingsprocedures en andere planningsactiviteiten.

Het ontwikkelen en uitvoeren van een mobiliteitsplan is ook vanuit institutioneel oogpunt een complex proces. Doorgaans vereist dit een evaluatie van de planningspraktijken, evenals samenwerking over grenzen heen. Om deze beheersregelingen op grote schaal te aanvaarden is een politiek mandaat nodig. Er moet een werkprogramma worden vastgesteld dat mijlpalen vermeldt en duidelijk aangeeft welke betrokken actoren welke taken uitvoeren en op welk moment.

Doelen

- Een planningsproces op maat ontwikkelen dat is afgestemd op de lokale context en de activiteiten goed coördineert.
- Streven naar harmonisatie van het tijdschema met verschillende technische en politieke besluitvormingsprocessen (bv. overkoepelende strategieën, sectorale plannen, verkiezingen). Tijdvensters voor de coördinatie bepalen.
- De rollen van alle actoren verduidelijken en formaliseren, alsook hun bijdrage aan de middelen.
- Het planningsproces betrouwbaar en transparant maken.
- Een doeltreffend planningsproces bevorderen dat rekening houdt met tijdgebonden afhankelijkheden tussen de activiteiten, de risico's die verband houden met het tijdschema tot een minimum beperkt en de middelen optimaal benut.

Taken

Tijdschema:

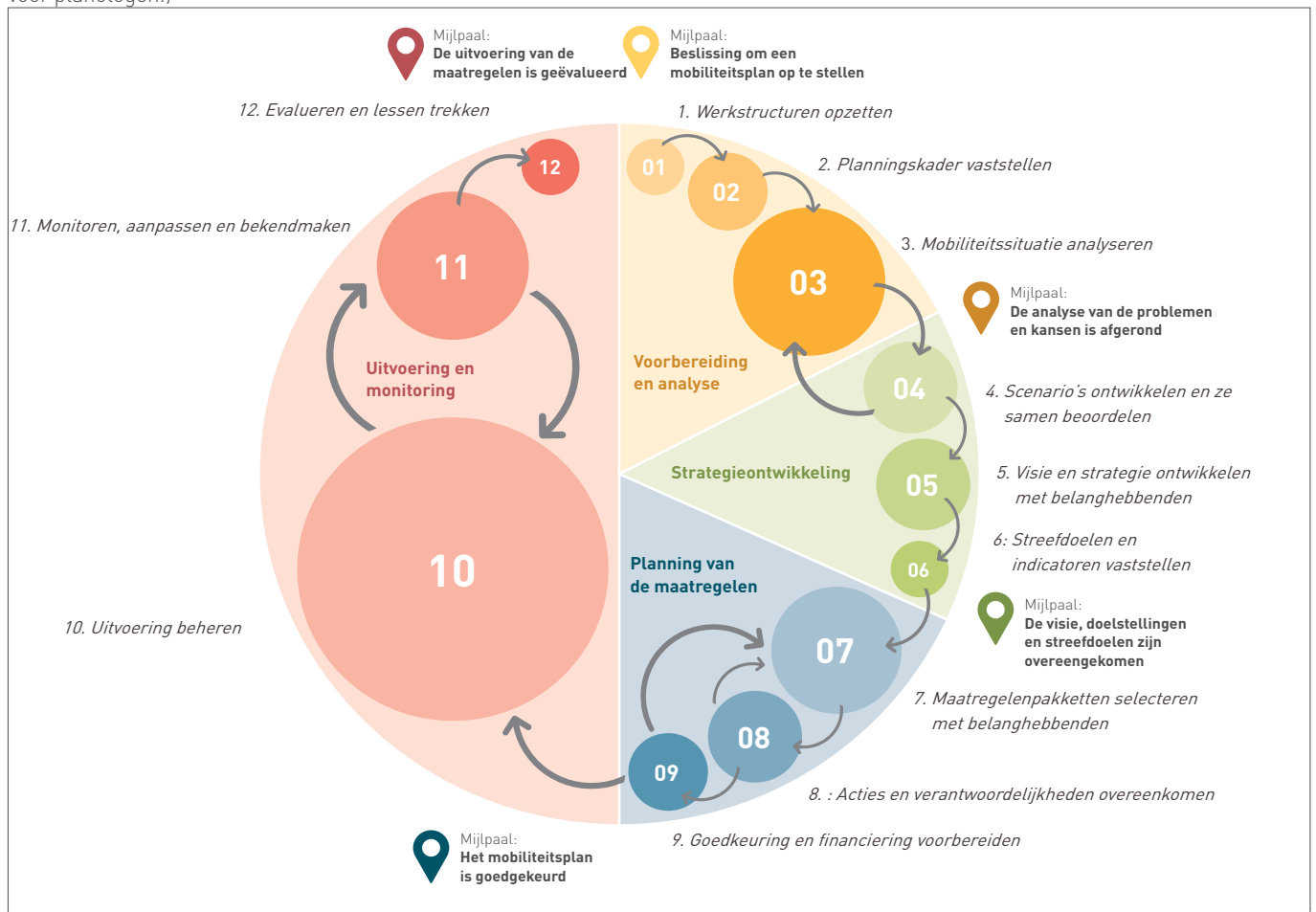
- Voorzie voldoende tijd om het planningsproces goed voor te bereiden. De tijd die nodig is om te beslissen om een mobiliteitsplan te ontwikkelen, werkstructuren op te zetten en het planningskader vast te stellen, kan aanzienlijk verschillen per stad. Dit hangt sterk af van de ervaring die de stad heeft met strategische planningsprocessen, institutionele structuren, de politieke context en de lokale "planningscultuur".
- Bepaal een tijdsbestek voor de ontwikkeling van het mobiliteitsplan, met inbegrip van de fasen voor analyse, strategieontwikkeling en planning van de maatregelen. Gewoonlijk hebben steden in totaal ten minste een jaar nodig vanaf de officiële aanvang van het planningsproces tot de goedkeuring ervan, meestal langer.
 - De analyse neemt doorgaans ongeveer zes maanden in beslag, maar kan ook langer duren indien veel aanvullende gegevens moeten worden verzameld.
 - Strategieontwikkeling (inclusief visie, doelstellingen en streefdoelen) duurt gewoonlijk twee tot vijf maanden;
 - De planning van de maatregelen (vanaf de eerste inventarisatie van mogelijke maatregelen tot het overeengekomen geheel van maatregelenpakketten, met vastgestelde financiering en verantwoordelijkheden, die zijn opgenomen in een afgewerkt mobiliteitsplan) duurt meestal drie tot acht maanden. Dit hangt echter ook sterk af van het detailniveau waarop de maatregelen worden voorbereid tijdens het SUMP-proces.
 - Wanneer het plan klaar is, is meestal nog wat extra tijd nodig voordat het wordt goedgekeurd. Dit kan aanzienlijk verschillen, van enkele weken tot een half jaar of meer, afhankelijk van de politieke situatie. Een degelijke betrokkenheid van beleidsmakers tijdens het planningsproces helpt de risico's van vertragingen in de goedkeuring te beperken.

FASE 1 – VOORBEREIDING EN ANALYSE

- Houd rekening met potentieel moeilijke perioden (bv. verkiezingen of perioden van begrotingsplanning). Tijdens de maanden vóór verkiezingen, is het soms moeilijk om snel vooruitgang te boeken. Dit kan invloed hebben op het tijdschema van het planningsproces.
- Voorzie enkele “rustige” werkperiodes om de algemene planning flexibeler te maken en ernstige vertragingen te vermijden. Vergeet daarnaast niet om de tijd te voorzien die nodig is voor communicatie en het betrekken van de belanghebbenden en burgers.
- Deel een voorlopig tijdschema mee zodat de betrokken actoren hun bijdragen tijdig kunnen plannen.
- Blijf maatregelen uitvoeren met een hoge zichtbaarheid tijdens de voorbereiding en de ontwikkeling van het mobiliteitsplan. Dit voorkomt dat er een indruk van inactiviteit ontstaat, wat met name belangrijk is voor beleidsmakers.
- Bepaal een voorlopig tijdsbestek voor de uitvoering van de maatregelen, dat nader wordt uitgewerkt tijdens de fase voor het plannen van de maatregelen.
- Schenk in uw uitgebreide planning aandacht aan de komende twee-drie jaar, maar stel ook een ruwe planning op voor de komende tien jaar en houd rekening met langetermijnmaatregelen die starten tijdens die tien jaar en later doorwerken (bv. grote projecten zoals de aanleg van een tramlijn).
- Sommige steden geven er de voorkeur aan hun tijdsbestek vast te stellen aan de hand van belangrijke mijlpalen en gebruiken geen exacte termijnen. Een voorbeeld is de opening van een nieuwe lijn voor snelbussen en de maatregelen die voor en na de opening worden uitgevoerd. Dit kan helpen om realistisch te blijven over het tijds kader en maakt het eenvoudiger voor de stad en het publiek om te volgen.

Figuur 17: Relatieve tijdsvoorschriften van de SUMP-stappen.

De visualisatie van de twaalf stappen geeft de relatieve tijd weer die nodig is om een respectievelijke stap te voltooien in verhouding tot alle andere stappen in een standaard SUMP-proces. Het beheer van het uitvoeringsproces neemt doorgaans bijvoorbeeld de meeste tijd in beslag tijdens de uitvoerings- en monitoringfasen en is gekoppeld aan de monitoringstap. De pijlen geven de gebruikelijke terugkoppelingen weer, bv. als tijdens stap 8 duidelijk wordt dat bepaalde maatregelen te veel capaciteit vereisen, moeten de geselecteerde maatregelenpakketten mogelijk opnieuw worden aangepast in stap 7. (Deze figuur is niet gebaseerd op exacte metingen en beoogt alleen een oriëntatie te bieden voor planologen.)



- Voorzie tijd voor het monitoren en actualiseren van de maatregelen nadat het mobiliteitsplan is goedgekeurd (zie ook activiteit 11.1). De frequentie van het evalueren en actualiseren hangt af van uw specifieke situatie, met inachtneming van wettelijke voorschriften en verkiezingscycli, maar moet ten minste om de twee jaar plaatsvinden.
- Overweeg om het volledige mobiliteitsplan elke vijf tot tien jaar te evalueren en te actualiseren. Na tien jaar is het document gewoonlijk verouderd, maar de maatregelen moeten veel vaker worden bijgewerkt

Werkprogramma

- Verstevig het politieke mandaat voor de ontwikkeling van een mobiliteitsplan. Zorg ervoor dat beleidsmakers het in grote mate eens zijn dat duurzaamheidsbeginselen centraal moeten staan in het plan wanneer zij de formele beslissing nemen om met het planningsproces te starten. Dit wil zeggen dat er aandacht moet gaan naar de milieu- en sociale voordelen van mobiliteit en niet louter naar een betere verkeersdoorstroming.
- Stel een algemeen werkprogramma op voor het SUMP-proces waarin alle noodzakelijke mijlpalen zijn

opgenomen. Bewaar een zekere flexibiliteit om het werkprogramma bij te sturen naarmate de werkzaamheden vorderen.

- Ontwikkel benaderingen om belemmeringen weg te werken en de drijfveren voor duurzame stedelijke mobiliteitsplanning ten volle te benutten (op basis van de resultaten van de zelfbeoordeling in activiteit 1.1).
- Kom beheerprocedures en -taken overeen met de belanghebbenden die verantwoordelijk zijn voor het plannen van de taken (ook binnen uw eigen organisatie).
- Beoordeel de risico's en houd rekening met onvoorziene omstandigheden.
- Monitor vooruitgang, zie toe op de uitvoering van het werkprogramma en stem af op veranderingen.

Activiteiten die verder gaan dan de essentiële eisen

- Overweeg uw planningsproces naambekendheid te geven (bv. naam, logo) om tijdens het hele proces een professionele en herkenbare zichtbaarheid tot stand te brengen in alle openbare communicatie en evenementen.



Details van de taken

Het ontwikkelingsproces van een duurzaam stedelijk mobiliteitsplan wordt gewoonlijk opgezet als een lokaal project en krijgt ook een specifieke titel. U kunt de Engelse terminologie (SUMP) gebruiken. Dit kan echter weerstand oproepen bij de belanghebbenden en het publiek in niet-Engelssprekende landen. Om dit te vermijden, is het aan te raden om te kiezen voor een (lokale) specifieke term, die door de belanghebbenden wordt bevestigd of die samen wordt vastgesteld. Het gebruiken van een passende term is ook belangrijk om een draagvlak voor participatie en voor het proces te creëren. Het is ook mogelijk het proces onmiddellijk als eindproduct te benoemen indien al een specifieke titel werd gekozen (zie activiteit 9.1 "Geef uw plan naambekendheid").

Tijdschema en coördinatie

- Het tijdschema wordt bepaald nadat de werkstructuren zijn opgezet en de planningsvereisten zijn geanalyseerd, maar voor de start van de mobiliteitsanalyse.
- Voortdurende afstemming van het tijdschema voor specifieke activiteiten (bv. persberichten, vergaderagenda).
- Goedkeuring van het werkprogramma als mijlpaal voor de officiële aanvang van de SUMP-ontwikkeling.

Checklist

- ✓ Er is een realistisch basistijdschema voor het SUMP-proces.
- ✓ Het politiek mandaat voor de ontwikkeling van uw mobiliteitsplan is goedgekeurd.
- ✓ Er is een strategie voor risicobeheer en kwaliteitsbeheer.
- ✓ Het tijdschema en werkprogramma zijn opgesteld en politiek goedgekeurd.

ACTIVITEIT 2.4: Externe steunverlening overwegen

Toelichting

Voor de meeste overheidsinstanties gaan de specifieke vaardigheden die vereist zijn om het SUMP-proces uit te voeren de capaciteiten van hun personeelsleden te boven. Het doel is om in de onmiddellijke vaardigheidseisen te voorzien door indien nodig een beroep te doen op externe deskundigen, maar ook om de deskundigheid op het gebied van SUMP binnen uw eigen organisatie te ontwikkelen en onderhouden.

Doelen

- Een evenwicht zoeken tussen vaardigheidseisen op korte termijn en capaciteit opbouwen binnen uw organisatie en in de bredere beroepsgemeenschap.
- Een doeltreffend planningsproces bevorderen dat de middelen optimaal benut.
- Zorgen voor toegevoegde waarde voor het mobiliteitsplan door samen te werken met deskundigen die nieuwe benaderingen of een frisse kijk op belangrijke kwesties bijdragen.

Taken

- Beslis op basis van uw strategie voor het dichten van vaardigheidslacunes (zie activiteit 1.1) voor welke taken externe ondersteuning nodig is, indien ze niet doeltreffend kunnen aangepakt door middel van interne capaciteitsopbouw (of aanwerving van nieuwe personeelsleden).
- Overweeg externe ondersteuning voor taken waarbij het tekort aan vaardigheden in uw organisatie de kwaliteit zou schaden indien u dit intern tracht op te vangen.
- Bepaal of taken kunnen worden uitbesteed als een pakket (normaal taken die nauw verwant zijn aan elkaar, bv. participatie en communicatie) of die zeer specifieke vaardigheden vereisen en afzonderlijk moeten worden uitbesteed (bv. gegevens verzamelen, of een enquête onder huishoudens of een analyse van de kwaliteit van fietsinfrastructuur).
- Schrijf een aanbesteding uit en doe voor bepaalde taken een beroep op een contractant. Gebruik

duidelijke opdrachtvoorwaarden die de taken zo nauwkeurig mogelijk beschrijven, inclusief een tijdschema en concrete resultaten voor elke taak. Gebruik passende criteria voor de selectie van offertes, die in de opdrachtvoorwaarden gespecificeerd moeten zijn. Geef naast de prijs ook voldoende gewicht aan de inhoudelijke criteria (bv. kwaliteit van het beschreven concept en de methoden, en de deskundigheid van het voorgestelde personeel). Ervaring heeft aangetoond dat kwaliteit rendeert en dat onrealistisch lage offertes vaak slechte kwaliteit of vervolgcosten met zich meebrengen voor steden.

- Wanneer u het projectbeheer uitbesteedt aan een adviseur, zorg er dan voor dat de algemene coördinatie in handen van uw planningsautoriteit blijft. Voorzie voor alle gedelegeerde taken steeds voldoende tijd en middelen voor kwaliteitsbeheer door uw organisatie. Neem waar mogelijk activiteiten voor capaciteitsopbouw op in de opdrachtvoorwaarden zodat uw eigen personeel de respectievelijke vaardigheden kan verwerven voor het volgende planningsproces.

Tijdschema en coördinatie

- Houd bij het ontwikkelen van het tijdschema en werkprogramma rekening met het tijdsbestek van de geplande aanbestedingen.
- Ga pas over tot de aanbesteding en aanwerving nadat u het politiek mandaat en de goedkeuring voor het werkprogramma hebt.

Checklist

- ✓ Er is beslist voor welke taken eventueel externe ondersteuning wordt gezocht.
- ✓ De diensten zijn uitbesteed en er is een geschikte contractant geselecteerd die inzicht heeft in de SUMP-benadering.



Voorbeelden van taken waarvoor externe steunverlening kan worden gezocht

Taken	Nadere gegevens
Het voorbereiden, organiseren en faciliteren van evenementen, alsook het documenteren en analyseren van de resultaten van besprekingen die verband houden met de betrokkenheid van belanghebbenden en burgers	De administratieve inspanningen die vereist zijn om goede participatieprocessen uit te voeren mogen niet worden onderschat. Het evalueren van opmerkingen gebeurt meestal handmatig, wat heel wat tijd vergt. Vooral bij online participatie moeten planningsautoriteiten een groot aantal antwoorden verwerken [vaak meer dan 1 000 reacties]. Een neutrale facilitator inschakelen kan bijdragen om (oude) conflicten te vermijden en een groep te helpen om in een constructieve sfeer samen te werken.
Communicatie met het publiek	Communicatieactiviteiten, zoals interessante nieuwsberichten schrijven voor publicatie of online, openbare verslagen opstellen (bv. de mobiliteitsstrategie en het mobiliteitsplan), socialemediakanalen bevorderen (die een grote respons kunnen opleveren) en professionele foto's nemen tijdens evenementen.
Analyse van de mobiliteitssituatie, inclusief gegevensverzameling	Dit kan een volledige analyse zijn of betrekking hebben op specifieke technische subtaken of -gebieden, die doorgaans gemakkelijk te scheiden zijn (bv. analyse van de kwaliteit van fietsinfrastructuur, analyse van begaanbaarheid, uitvoering van een enquête onder huishoudens, opstelling van een vervoersmodel).
Opleiding over specifieke activiteiten	Opleiding kan lokale autoriteiten helpen om grotere delen van het SUMP-proces intern uit te voeren. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn voor modellering. Indien gebruik wordt gemaakt van een vervoersmodel, is het ook belangrijk dat de stad kennis heeft over de manier waarop het model moet worden gebruikt, zelfs als een adviseur het model gebruikt.
Juridisch advies	In landen waar een bindend juridisch kader bestaat om het risico te beperken dat een mobiliteitsplan wordt aangevochten voor de rechtbank.



afbeelding © BKK Centre for Budapest Transport

VOORBEELD VAN EEN GOEDE PRAKTIJK

Cluj-Napoca, Roemenië: SUMP-ontwikkeling gestuurd door externe adviseurs

Het stedelijke mobiliteitsplan van Cluj-Napoca is ontwikkeld door een externe adviseur onder coördinatie en begeleiding van Jaspers en EBWO. Adviseurs hebben de leiding over de organisatie en uitvoering van het hele proces, inclusief de gegevensverzameling, de analyse van de bestaande situatie en de ontwikkeling van het actieplan. Intern personeel was ook nauw betrokken bij alle stappen en verstreekte waardevolle kennis over de lokale context en ondersteunde de adviseurs op die manier bij het ontwikkelen van oplossingen op maat en een robuust mobiliteitsplan. In het algemeen heeft de aanwerving van externe adviseurs technische deskundigheid en een frisse blik met zich meegebracht en de doeltreffendheid van het planningsproces helpen verbeteren.

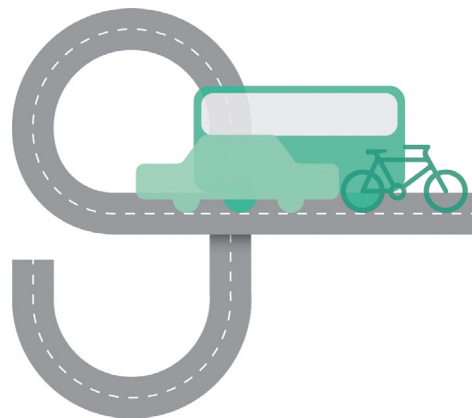


Auteur: Stad Cluj-Napoca, verkregen via ICLEI
Afbeelding: Stad Cluj-Napoca

VOORBEELD VAN EEN GOEDE PRAKTIJK

Thessaloniki, Griekenland: Deskundige ondersteuning om een centrum voor mobiliteitsmonitoring op te richten

Om het mobiliteitsplan te ontwikkelen en de maatregelen te monitoren, hebben de lokale autoriteiten van Thessaloniki een brede waaier aan mobiliteitsgegevens geanalyseerd. De gemeente heeft een samenwerkingsovereenkomst (2016-heden) ondertekend met een onderzoeksinstituut en kan zo een beroep doen op de wetenschappelijke vaardigheden inzake duurzame mobiliteitsplanning, evenals ITS, beheer van big data en vervoersmodellering. De samenwerking was essentieel om ervoor te zorgen dat de uitvoering van het mobiliteitsplan een goede mix van technische en wetenschappelijke werkzaamheden behelsde, waardoor het personeel van de lokale overheid zijn capaciteiten en vaardigheden inzake betrokkenheid van belanghebbenden en gegevensverzameling kon versterken.



Auteurs: Maria Zourna no Saloniku pašvaldības, kā arī Georgia Aifantopoulou en Maria Morfoulaki no CERTH Griekijas Institute of Transport; verkregen via Polis
Afbeelding: Saloniku IPMP logotips



De laatste stap van de goede voorbereiding van het duurzaam stedelijk mobiliteitsplan is het analyseren van de mobiliteitssituatie van uw stad. Dit is een belangrijke mijlpaal die de basis vormt voor een doordachte en transparante strategieontwikkeling. Alvorens een analyse uit te voeren van de problemen en kansen op het gebied van stedelijke mobiliteit en het betrekken van burgers bij de analyse, moeten de informatie- en gegevensbronnen worden geïdentificeerd en moet een samenwerking met de gegevenseigenaars tot stand worden gebracht. Het doel is een doelgerichte en scherpe gegevensverzameling en analyse te verwezenlijken, die alle vervoerswijzen en belangrijke mobiliteitsgerelateerde doelen en trends voor het hele functionele stedelijke gebied bestrijkt.

ACTIVITEIT 3.1: Informatiebronnen identificeren en samenwerken met de eigenaars van gegevens

Toelichting

Voordat u een beslissing neemt over toekomstige beleidsmaatregelen is het essentieel dat u weet welke problemen u momenteel ervaart. Bij stedelijk vervoer en mobiliteit is deze kennis vaak zeer gefragmenteerd en onvolledig. Gegevens en informatie moeten als puzzelstukken worden samengevoegd om de huidige situatie te kunnen beschrijven. Om een goede analyse te kunnen uitvoeren, moet u eerst bepalen welke gegevens nodig zijn (om alle SUMP-aspecten te analyseren en met name de politieke prioriteiten van uw proces), welke informatie voorhanden is en wat nog ontbreekt. Beginnende steden die geen of weinig gegevens ter beschikking hebben moeten niet ontmoedigd geraken en dit eerder opvatten als een kans om hun gegevensverzameling te verbeteren als onderdeel van het SUMP-proces. Een uitdaging waarmee de meeste steden worden geconfronteerd is het feit dat gegevens niet

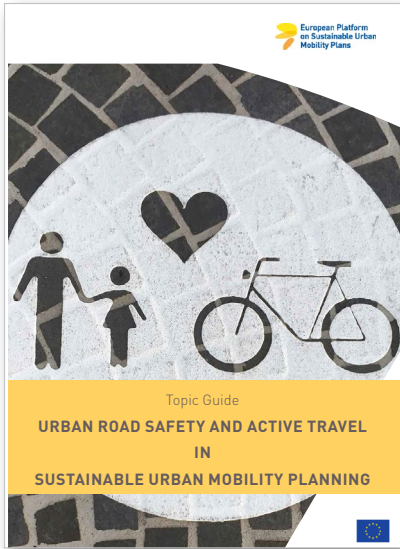
geharmoniseerd zijn wat tijdspannen of ruimtelijke dekking betreft, en dat ze vaak verspreid zijn over verschillende gegevenseigenaars, gegevenshouders of opslagsystemen. Daardoor kan toegankelijkheid een probleem vormen door het gebrek aan informatie op bestaande gegevensbanken en terughoudendheid om de informatie te delen — met name wanneer commerciële exploitanten een hoge prijs vragen voor hun gegevens of commerciële vertrouwelijkheid inroepen. Een grondige controle van de gegevens, uitstekende communicatie met de gegevenseigenaars en wederzijdse uitwisseling kunnen helpen om dit probleem te overwinnen. Ervaring heeft geleerd dat het vroegtijdig betrekken van interne en externe gegevenseigenaars en duidelijke afspraken kunnen bijdragen tot een grotere samenwerkingsbereidheid.

Doelen

- De behoefte aan gegevens vaststellen op basis van politieke prioriteiten en vermoedelijke doelstellingen.
- Een goed overzicht krijgen van de beschikbare gegevens, inclusief de kwaliteit en de toegankelijkheid ervan.
- Lacunes in de gegevens inventariseren, alsook de aanvullende informatie die nodig is voor uw mobiliteitsanalyse.
- Samenwerken met interne en externe organisaties om uw gegevensverzameling te vervolledigen en idealiter langetermijnovereenkomsten afsluiten om ook in de toekomst een degelijke gegevenstoevoer te waarborgen.
- Zorgen dat de lacunes in de gegevens waar mogelijk worden gedicht.
- Gegevens samenbrengen die voorhanden zijn in verschillende geledingen van uw organisatie, in andere organisaties en (indien nodig) door nieuwe gegevens te verzamelen, en zo een gegevensverzameling tot stand te brengen die een analyse van de toestand mogelijk maakt.

Taken

- Voer een controle van de gegevens uit. Krijg een overzicht van gegevensbehoeften en bronnen, inventariseer alle beschikbare gegevens die relevant zijn voor uw mobiliteitsplan en beoordeel de kwaliteit en de toegankelijkheid ervan.
- Breng beschikbare gegevens bijeen, vat de inhoud ervan samen en brengt de gegevenslacunes voor uw belangrijkste mobiliteitsproblemen in kaart. Selecteer passende gegevens die de toestand van het vervoer en de mobiliteit in uw stad beschrijven, toegespitst op de algemene doelen van duurzame stedelijke mobiliteit (zie de eerste mijlpaal) en de politieke prioriteiten die hebben geleid tot de beslissing om een mobiliteitsplan te ontwikkelen. Als verkeersveiligheid bijvoorbeeld een politieke prioriteit is, dan zijn er gegevens over verkeersdoden nodig. Uw gegevens moeten informatie verstrekken over de toestand en trends van:
 - alle vervoerswijzen die in uw stad worden gebruikt, inclusief goederenvervoer en de mate van integratie van de vervoerswijzen (multimodaliteit);
 - alle belangrijke aspecten van duurzame mobiliteit die relevant zijn voor uw stad (bv. luchtverontreiniging, verkeerslawaaai, leefbaarheid van openbare ruimten, billijke toegang tot diensten, werkgelegenheid en onderwijs).
- Ga verder dan een loutere beschrijving van de toestand en tracht inzicht te krijgen in de onderliggende redenen. Bijvoorbeeld, waarom nemen de meeste mensen nog steeds de auto naar het centrum en parkeren zij daar, ook als er Park & Ride beschikbaar is? Streef naar gegevens die de motivaties blootleggen voor het mobiliteitsgedrag dat u wenst te beïnvloeden, bijvoorbeeld door kwalitatieve gedragsgerelateerde vragen op te nemen in uw mobiliteitsenquêtes. Deze informatie zal u later helpen om doeltreffende maatregelen te kiezen.
- Raadpleeg belanghebbenden en het brede publiek over de problemen en kwesties die volgens hen aan bod moeten komen in het mobiliteitsplan. Dit maakt hen bewust van het planningsproces, zorgt ervoor dat hun stem wordt gehoord en dat het publiek zich bij het plan betrokken voelt. Hun collectieve indruk kan een waardevolle informatiebron zijn om gegevenslacunes te dichten.
- Streef ernaar data-uitwisseling tot stand te brengen met externe eigenaars van gegevens die u nodig hebt voor uw analyse. Neem de vertrouwelijkheid in acht (overeenkomstig Europese en nationale wetgeving), anonimiseer persoonsgegevens en verwerk gegevens zorgvuldig om samenwerkingsproblemen te voorkomen (overweeg om een veiligheidsstrategie te ontwikkelen voor uw gegevensbeheer). Leg duidelijk uit waarom de gegevens nodig zijn door de voordelen aan te geven die voortvloeien uit het gebruik ervan en beschrijf op welke manier de gegevens worden gebruikt en bewaard door uw organisatie. Bereik overeenstemming over het proces om de gegevens te verzamelen en te delen, zodat alle partners kunnen vertrouwen op één enkele, gemeenschappelijke gegevensverzameling (bv. een veilig platform voor het delen van gegevens).
- Om overige belangrijke lacunes in uw gegevens te dichten, kunt u de beschikbaarheid van standaardwaarden nagaan, zoals de waarden die bijvoorbeeld worden verstrekt op nationaal niveau, of bijkomende gegevens verzamelen die niet voorhanden zijn bij interne of externe gegevenseigenaars. Gegevens kunnen op verschillende manieren worden verzameld. Zo kunnen trends in het aantal



Voor gegevensverzameling is het belangrijk om nauwkeurige, specifieke en volledige gegevensreeksen te genereren, maar ook om prioriteiten en duidelijke streefdoelen te stellen voor de bestemming van de gegevens. De gids **Stedelijke verkeersveiligheid en actief reizen in duurzame stedelijke mobiliteitsplanning** bevat een lijst van prioriteiten voor het verzamelen van verkeersveiligheidsgegevens:

- bepalen van de belangrijkste soorten ongevallen om te bepalen welke doelgroepen benaderd en welke maatregelen ontwikkeld moeten worden;
- in kaart brengen van gevaarlijke punten in het multimodale netwerk;
- bepalen van realistische maar ambitieuze verkeersveiligheidsdoelen;
- bewustmaking: correcte ongevallencijfers kunnen bewustmaking bevorderen.

De gids bevat ook het minimumaantal gegevens dat nodig is om de verkeersveiligheid in uw stad te analyseren. Het is belangrijk dat de analyse rekening houdt met het volgende:

- het totale aantal slachtoffers en verkeersdoden per jaar in de stad over een periode van ten minste drie jaar;
- het totale aantal ongevallen zonder verwondingen, ingedeeld volgens de verschillende vervoerswijzen, over een periode van ten minste drie jaar; en
- de locatie en het soort ongeval op het (multimodale) netwerk van de stad

voetgangers worden vastgesteld door jaarlijkse manuele tellingen uit te voeren op cruciale plekken in de stad, bijvoorbeeld door tellers te installeren of enquêtes onder huishoudens uit te voeren. De keuze voor de methode is afhankelijk van de beschikbare middelen, de grootte van de stad en het vereiste niveau van betrouwbaarheid. De volgende algemene soorten gegevens kunnen worden onderscheiden:

- Kwantitatieve gegevens van automatische metingen (bv. tellers, infrarood- en andere sensoren, camera's, satellieten) of gps-gegevens (bv. voertuigvolgsystemen, locaties van mobiele telefoons verzameld via apps of aanbieders van mobiele telefonie),
- Kwantitatieve en kwalitatieve gegevens uit enquêtes (onder huishoudens, op straat, aan boord van voertuigen) of observaties op straat (bv. manuele verkeerstellingen, bezoeken ter plaatse, inventaris van voetpadbeheer).
- Kwalitatieve gegevens uit interviews of focusgroepen.

- Kwalitatieve gegevens uit kranten, blogs, sociale media.
- Modelleringsgegevens om gegevenslacunes te dichten.

Activiteiten die verder gaan dan de essentiële eisen

- Gebruik zo veel mogelijk open gegevens. Hierdoor wordt het proces transparanter en kunnen de burgers en belanghebbenden de gegevens raadplegen en gebruiken, wat uw planningsactiviteiten dan weer ten goede komt (bv. universiteitsstudenten die een diepgaande analyse maken van een mobiliteitsprobleem of die een mobiliteitsapp programmeren voor uw stad). Zorg ervoor dat de open gegevens die u gebruikt van goede kwaliteit zijn.
- Richt een centraal gemeentelijk gegevenscentrum op dat de gegevens van alle departementen beheert. Dit bevordert de interne gegevensuitwisseling en geïntegreerde planning, zodat de gegevens en beleidsaspecten van andere departementen gemakkelijker in aanmerking kunnen worden genomen.

Tijdschema en coördinatie

- Kan van start gaan zodra het kernteam is samengesteld en het geografisch planningsgebied is afgebakend (zie activiteiten 1.2 en 2.1), uiterlijk nadat overeenstemming is bereikt over het tijdschema en het werkprogramma.
- Dit draagt rechtstreeks bij tot de mobiliteitsanalyse van activiteit 3.2.
- De inventarisatie van gegevensbronnen en -behoeften houdt verband met de vaststelling van de doelstellingen (activiteit 5.2), de strategische indicatoren (activiteit 6.1) en het monitoringproces (activiteit 11.1).

Checklist

- ✓ De behoefte aan gegevens is vastgesteld, met een overzicht van de politieke prioriteiten en vermoedelijke doelstellingen.
- ✓ De beschikbare gegevens zijn geïnventariseerd en de kwaliteit ervan is gecontroleerd.
- ✓ De gegevenslacunes zijn vastgesteld en er zijn aanvullende gegevensbronnen geïnventariseerd.
- ✓ Er is een veilig gegevensbeheer tot stand gebracht.
- ✓ Er zijn afspraken over gegevensuitwisseling met externe gegevenseigenaars.
- ✓ Er zijn indien nodig aanvullende gegevens verzameld.



Instrumenten om de kwaliteit van openbare ruimten te meten

Er zijn talrijke instrumenten voorhanden die u helpen om te meten op welke manier mensen gebruikmaken van openbare ruimten en inzicht te krijgen in de manier waarop die ruimte kan worden verbeterd voor het openbare leven dat erin plaatsvindt. Als een van de voorlopers op dit gebied, biedt het Gehl Institute op zijn website een selectie van die instrumenten aan, zoals:

- “Twelve Quality Criteria” is een instrument om te onderzoeken hoe gebruikers openbare ruimten ervaren. Meer in het bijzonder wordt het gebruikt om te evalueren of de verschillende kenmerken van een openbare ruimte beschermend, comfortabel en aangenaam zijn voor mensen.
- “People Moving Count” meet hoeveel mensen zich door een ruimte bewegen en op welke manier. Deze informatie geeft een idee van de drukte in een ruimte op verschillende momenten van de dag en hoe toegankelijk deze is voor verschillende vervoerswijzen.
- Het instrument “Stationary Activity Mapping” helpt u in kaart te brengen wat mensen op een bepaald moment in een ruimte doen, bijvoorbeeld op een bank zitten, sporten of livemuziek spelen. Het resultaat is een “momentopname” van activiteiten in uw onderzoeksgebied. Door te evalueren wat er al plaatsvindt op een plek, kunt u beginnen met het identificeren van de potentiële verbeteringen aan het openbare leven.
- Steeds vaker worden apps gebruikt voor analyses van de openbare ruimte, zodat steden gemakkelijker gegevens kunnen verzamelen op het terrein en deze gegevens later kunnen ordenen en delen via een openbare gegevensbank.

Raadpleeg voor meer informatie: <https://gehl.institute.org/tools/>



afbeelding © Mark Englert



Luister & leer! - Op kaarten gebaseerde online enquêtes voor gegevensverzameling⁴⁷

Om voor mensen te plannen moeten burgers (vroegtijdig) in het proces worden opgenomen — bijvoorbeeld via gegevensverzameling met een GIS (geografisch informatiesysteem) voor inspraak van het publiek. Op kaarten gebaseerde online enquêtes, die een online enquête aan een interactieve kaart koppelen, combineren publieke betrokkenheid en gegevensverzameling voor een slimme planning die gebaseerd is op de behoeften, percepties en ideeën van mensen. Dankzij GIS voor inspraak van het publiek (PPGIS) kunnen gegevens van een grote en diverse groep mensen worden verzameld en tegelijkertijd de publieke betrokkenheid worden vergroot, het draagvlak voor het proces teweeg worden gebracht en het perspectief van de burgers worden geïntegreerd. Voor planologen kunnen de verzamelde gegevens een bron van informatie zijn en PPGIS kan ook worden gebruikt om burgers beslissingsbevoegdheid te geven in het proces. Bijvoorbeeld door de interventiegebieden te bepalen door de gebieden in kaart te brengen die verbeterd moeten worden (bv. percepties van openbaarvervoersdiensten, het in kaart brengen van onveilige gebieden, onvoldoende fietsroutes enz.). Zo ontwikkelde Helsinki zijn masterplan samen met burgers en verzamelde de stad Stockholm ideeën voor het ontwerp van een nieuwe wijk. In plaats van traditionele methoden te vervangen, kunnen op kaarten gebaseerde online enquêtes deze aanvullen om zo een breder publiek te bereiken en de kwaliteit van de verzamelde gegevens te verhogen. Met name in grootstedelijke gebieden kan GIS voor inspraak van het publiek de weg vrijmaken om in het hele gebied een breder publiek te bereiken.

Welk soort gegevens kunt u verzamelen met op kaarten gebaseerde online enquêtes?

Rechtstreeks gegevens verzamelen bij en met burgers kan volledig nieuwe inzichten opleveren over de leefomgeving van mensen, die in het hele planningsproces kunnen worden gebruikt. Door deelnemers te vragen om verschillende plekken op een kaart te lokaliseren (bv. de plekken van hun dagelijkse activiteiten of gebieden die ze kiezen/vermijden), de kwaliteit van infrastructuur te beoordelen of hun ideeën voor de toekomstige ontwikkeling van de stad in kaart te brengen, kan het perspectief van de burgers beter worden geïntegreerd in duurzame stedelijke mobiliteitsplanning en kan worden begrepen waar maatregelen moeten worden genomen. Door ruimtelijke gegevens te verzamelen, kunnen geografische patronen worden gekoppeld aan socio-demografische aspecten, houdingen en milieukwaliteit. Gegevens uit op kaarten gebaseerde online enquêtes kunnen bijvoorbeeld worden gebruikt om meer inzicht te krijgen in:

- Mobiliteitsgedrag (bv. door bezochte plaatsen, routes, reisdoelen, bezoekfrequenties, of vervoerswijzen in kaart te brengen);
- Plaatsen van belang en activiteitsruimten;
- (On)Tevredenheid en percepties van bv. een wijk, openbare ruimte, toegankelijkheid, openbare veiligheid, groene ruimte, mobiliteitsdiensten, infrastructuur enz.;
- Identificatie van gebieden die verbeterd moeten worden (bv. Ontoereikend OV);
- Mobiliteitsgerelateerde gezondheidsresultaten en welzijn; en
- Demografische gegevens.

Welke online instrumenten zijn beschikbaar?

- Maptionnaire, <https://maptionnaire.com/>
- Citizenlab, <https://www.citizenlab.co/nl>
- GeoForm (Esri), <https://github.com/Esri/geoform-template-js>
- Mapping for change, <https://mappingforchange.org.uk/>
- GeoCitizen <https://www.geocitizen.org/home/login>



afbeelding © Stad Lahti

⁴⁷Bron en meer informatie: Czepkiewicz, M., Brudka, C., Jankowski, P., Kaczmarek, T., Zwolinski, Z., Mikuta, Ł., Bąkowska-Waldmann, E., Młodkowski, M., Wójcicki, M., (2016). Public Participation GIS for Sustainable Urban Mobility Planning: methods, applications and challenges. *Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna*, 35. 9-35.



Bereikbaarheid meten — de Vlaamse “Mobiscore”-benadering

Stedelijke mobiliteitsplanning moet niet alleen toegespitst zijn op mobiliteit in engere zin (d.w.z. het gemak waarmee men zich door de stad beweegt), maar ook op het einddoel van mobiliteit, namelijk de bereikbaarheid van plaatsen en activiteiten. Bereikbaarheid beschrijft het feitelijke potentieel om deel te nemen aan activiteiten buitenshuis. Een van de belemmeringen die u moet overwinnen om bereikbaarheid uitdrukkelijker aan bod te laten komen in een mobiliteitsplan, is de moeilijkheid die te meten.

Het Vlaamse instrument en de toepassing ervan in Vlaanderen

In mei 2019 lanceerde het departement Omgeving, Klimaat en Energie van de Vlaamse overheid een online instrument, “Mobiscore”, dat een “bereikbaarheidsscore” toekent aan een specifiek huis of perceel. De score deelt de potentiële kopers of huurders van een huis mee hoe goed de verschillende voorzieningen, zoals een spoorwegstation, bushalte, school enz., op een duurzame manier kunnen worden bereikt, bijvoorbeeld te voet of per fiets. Met de ontwikkeling van dit instrument streeft het overheidsdepartement ernaar burgers bewust te maken van de mobiliteitsgevolgen die voortvloeien uit de keuze voor een woonplaats. De beslissing om te kopen of te huren is een belangrijk moment dat kan worden aangegrepen om verandering teweeg te brengen in mobiliteitsgedrag, bijvoorbeeld modale keuzes. Mensen die naar een nieuw huis willen verhuizen, kunnen de bereikbaarheid van verschillende locaties eenvoudig vergelijken op de Mobiscore-website (www.mobiscore.be). Het instrument kan ook gebruikt worden als nuttig analyse-instrument voor stedelijke mobiliteitsplanning. Het kent een toegankelijkheidsscore toe voor elke hectare (100 x 100 m), zodat een kaart van de verschillende scores in een functioneel stedelijk gebied de gebieden blootlegt die goed of minder goed bereikbaar zijn. Dit kan bijvoorbeeld helpen om te beslissen waar OV- of fietsverbindingen het dringendst moeten worden verbeterd. Verder kan het er ongetwijfeld voor zorgen dat stedelijk ontwikkelingsbeleid beter afgestemd is op mobiliteitsplanning door aan te geven waar huisvesting, scholen enz. moeten worden ontwikkeld om duurzame vervoerswijzen te bevorderen.

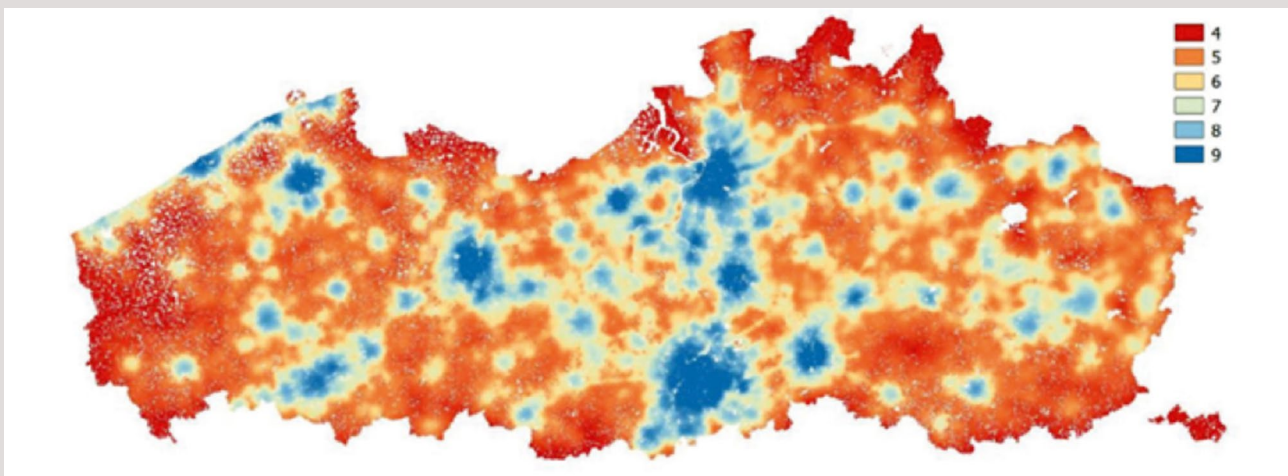
Hoe kan de Vlaamse benadering uw SUMP stimuleren?

De kans is klein dat er in uw stad een gebruiksklaar instrument voorhanden is om de bereikbaarheid van gangbare dagelijkse bestemmingen te meten. Tijdens activiteit 3.1 (Informatiebronnen inventariseren en samenwerken met de eigenaars van gegevens) moet u bij het departement Ruimtelijke ordening of Stadsplanning of bij onderzoeksinstituten in uw regio nagaan of er op GIS gebaseerde gegevens beschikbaar zijn over de locatie van winkels, scholen enz. Op basis van deze concentraties kan een bereikbaarheidsscore worden ontwikkeld voor verschillende gebieden in de stad. Bovendien kan de concentratie van OV-halten of de afbakening van gebieden die zich op loopafstand van deze halten bevinden (bv. 400 meter voor bushaltes en 800 meter voor treinstations) worden geanalyseerd. In de tweede SUMP-fase over strategieontwikkeling, kan het in kaart brengen van bereikbaarheidsindicatoren discussies op gang brengen met OV-aanbieders, burgers en andere belanghebbenden. Dit is met name nuttig bij de samenwerking met departementen voor stadsontwikkeling teneinde een zogenaamde TOD-strategie te ontwikkelen (Transit Oriented Development), d.w.z. stadsontwikkeling die gericht is op OV-knooppunten en tegelijkertijd ontwikkelingen in auto-afhankelijke gebieden waar het OV ontoereikend is, ontmoedigt. Op wijkniveau kan het in kaart brengen van de bereikbaarheid de ontwikkeling van actieve mobiliteit stimuleren en bijdragen tot het plannen van ontwikkelingen voor gemengd gebruik, onder meer scholen, winkels en diensten.

Raadpleeg voor nadere inlichtingen over de methodologie die werd toegepast bij de “mobiliteitsscore”-indicator die in Vlaanderen werd ontwikkeld: <https://www.tmleuven.be/en/project/Mobiscore> (pieejama tikai nīderlandiešu valodā).

Auteur: Dirk Lauwers, Afdeling Mobiliteit en Ruimtelijke Planning, Universiteit Gent

Figuur 18: Geografische spreiding van de Mobiscore in Vlaanderen (registratie voor percelen van 1 hectare; rood (4) is het slechtst toegankelijk en blauw (9) het best toegankelijk; Vervoer & Mobiliteit Leuven, 2019. Mobiscore, Mobiscore: www.tmleuven.be/en/project/Mobiscore.)





Meer analyse-instrumenten

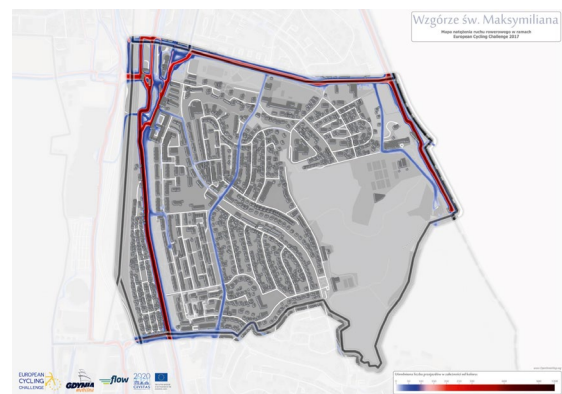
- De Health Economic Assessment Tool (HEAT) voor lopen en fietsen van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO/Europe) beoordeelt de gezondheidseffecten van lopen en fietsen in een stad, www.heatwalkingcycling.org/#homepage
- AirQ+ (WHO) voert berekeningen uit die om de gezondheidseffecten van de blootstelling aan luchtverontreiniging te kwantificeren, m.i.v. ramingen over de daling van de levensverwachting, www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/air-quality/activities/airq-software-tool-for-health-risk-assessment-of-air-pollution
- Het departement Vervoer van het VK biedt richtlijnen voor het plannen van fiets- en loopnetwerken, waaronder een auditinstrument voor wandelroutes, www.gov.uk/government/publications/local-cycling-and-walking-infrastructure-plans-technical-guidance-and-tools
- Als stad kunt u burgers aanmoedigen om problemen in verband met verkeersveiligheid en infrastructuur te melden via een specifiek platform. Sommige steden of landen hebben een eigen meldplatform, bijvoorbeeld de Radkummerkasten voor Wenen, Oostenrijk (www.radkummerkasten.at) of FixMyStreet voor het VK (www.fixmystreet.com).
- BYPAD (Bicycle Policy Audit) helpt u om het fietsbeleid van een stad te evalueren, <https://bypad.org/>
- Zie voor meer instrumenten voor gegevensverzameling ook de Urban Mobility Tool Inventory van CIVITAS: https://civitas.eu/tool-inventory?f%5B0%5D=field_application_area%3A923_

VOORBEELD VAN EEN GOEDE PRAKTIJK

Gdynia, Polen: Partnerschap voor gegevensverzameling tussen gemeenten en OV-autoriteiten

De voorbije jaren heeft Gdynia een waardevol partnerschap met verschillende actoren tot stand gebracht om gegevens te verzamelen voor mobiliteitsplanning. De gegevens zijn afkomstig van uitgebreide interviews met burgers over mobiliteitsvoorkeuren en -gedrag (uitgevoerd door de OV-autoriteit), gps-gegevens die zijn verzameld in verschillende campagnes en projecten, verkeerswaarnemingen, alsook interviews van voetgangers, bestuurders en winkeleigenaars. Deze worden onder meer gebruikt voor warmtekaarten, animaties van fietsverkeersstromen en statistieken van goederenverkeer die nuttig zijn voor vervoers- en stadsplanologen. Het opbouwen van betrouwbare betrekkingen met partners en hen betrekken als onderdeel in het hele proces zorgt er niet alleen voor dat jullie beiden gegevens kunnen ontvangen, maar houdt het partnerschap ook in stand voor de toekomst.

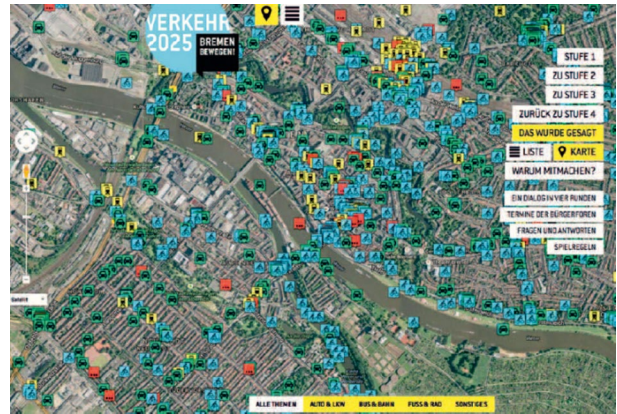
Bron: Stad Gdynia, verkregen via UBC



VOORBEELD VAN EEN GOEDE PRAKTIJK

Bremen, Duitsland: Online participatie van burgers om de mobiliteitssituatie te beoordelen

Als aanvulling op de traditionele methoden voor gegevensverzameling maakte de stad Bremen gebruik van methoden op basis van crowdsourcing om de problemen en kansen inzake mobiliteitsontwikkeling in de stad te analyseren. Een proactieve participatiestrategie en innovatie online participatiemodules zorgden ervoor dat burgers een belangrijke gegevensbron waren. De burgers beantwoordden vragen – “waar lopen zaken fout?” en “wat loopt vlot?” – via een online platform dat de gebruikers in staat stelde om specifieke locaties nauwkeuriger aan te wijzen op een kaart en de antwoorden een kleurcode te geven naargelang de vervoerswijze. Op het portaal werden meer dan 100 000 pagina's opgevraagd en er waren 4 000 bijdragen, 9 000 opmerkingen en 100 000 “vind ik leuk”- of “vind ik niet leuk”-reacties.



Auteur: Michael Glotz-Richter, Stad Bremen, verkregen via ICLEI
Afbeelding: Stad Bremen

ACTIVITEIT 3.2: Problemen en kansen analyseren (alle vervoerswijzen)**Uiteenzetting**

Een goede mobiliteitsanalyse is essentieel om passende beleidsmaatregelen te helpen vaststellen en biedt het noodzakelijke referentieniveau op grond waarvan vooruitgang kan worden gemeten. De analyse moet zo uitgebreid mogelijk zijn, maar moet ook haalbaar zijn gelet op de beschikbare middelen. Er moet een degelijke analyse worden gemaakt van alle vervoersnetwerken, vervoerswijzen en de belangrijkste aspecten van duurzame stedelijke mobiliteit, maar besteed niet teveel tijd en energie aan het analyseren van alomvattende gegevens die niet zeer relevant zijn voor de belangrijkste problemen in uw stad. Waar dit zinvol is, kan het planningsproces voortbouwen op de resultaten van bestaande plannen en strategieën.

Doelen

- Een evaluatie maken van de huidige toestand van belangrijke mobiliteits- en vervoersontwikkelingen in het hele functionele gebied, op basis van gegevens en relevante planningsdocumenten voor zowel de mobiliteit van personen als voor goederenvervoer.

- Een lijst opstellen van problemen en kansen die verband houden met stedelijke mobiliteit (bv. toegankelijkheid van diensten, verontreiniging, sociale ongelijkheid, verkeersveiligheid, klimaatbescherming, patronen van ruimtelijke ordening en veerkracht van het netwerk).
- De belangrijkste problemen die in uw mobiliteitsplan aan bod moeten komen inventariseren en prioriteiten stellen.

Taken

- Controleer de belangrijkste planningsdocumenten die relevant zijn voor stedelijk vervoer teneinde een zinvolle analyse te maken van de huidige toestand, problemen en strategieën. Die documenten kunnen sectorale mobiliteitsstrategieën en -plannen zijn (bv. voor lopen, fietsen, openbaar vervoer, wegvervoer, parkeren, goederenvervoer) alsook plannen en documenten op andere relevante beleidsterreinen (bv. grondgebruik, energie, milieu, economische ontwikkeling, sociale integratie, gezondheid en veiligheid) van lokale vervoerders en andere gemeenten. (Bouwt voort op activiteit 2.2 in uw analyse van planningsdocumenten).

- Bekijk ook de gemeentelijke begroting. Hoeveel werd geïnvesteerd in de verschillende vervoerswijzen en in maatregelen die de verschillende duurzaamheidsaspecten aanpakken? Is dit in overeenstemming met de prioriteiten van uw stad of bestaan er tegenstrijdigheden?
- Analyseer uw gegevens (die werden verzameld in activiteit 3.1). Zorg ervoor dat u ook methoden voor ruimtelijke analyse gebruikt, bijvoorbeeld door verkeersongevallen, luchtverontreiniging en geluidsniveaus, gebieden die ver verwijderd zijn van parken, gebieden die niet toegankelijk zijn via openbaar vervoer of lacunes in het netwerk van fiets- en voetpaden in kaart te brengen. Maak op basis van bestaande informatie en deskundigenbeoordelingen een voorlopige vaststelling van de belangrijkste problemen en strategieën.
- Stel samen met de belangrijkste belanghebbenden en burgers een basisanalyse op om de belangrijkste problemen die in uw mobiliteitsplan aan bod moeten komen te inventariseren en prioriteren. Tracht de huidige toestand op het gebied van mobiliteit en vervoer zo goed mogelijk te kwantificeren en geef deze weer op kaarten. Uw basisanalyse moet de toestand, trends en probleemgebieden omvatten van:
 - alle vervoerswijzen die in uw stad worden gebruikt, inclusief goederenvervoer en de integratie van de vervoerswijzen (multimodaliteit);
 - alle belangrijke aspecten van duurzame mobiliteit die relevant zijn voor uw stad (bv. luchtverontreiniging, verkeerslawaaï, leefbaarheid van openbare ruimten, billijke toegang tot diensten, werkgelegenheid en onderwijs).
- Betrek de inwoners bij de analyse van problemen en kansen (bv. door online kaarten aan te bieden waar zij goede en minder goede gebieden voor specifieke vervoerswijzen kunnen lokaliseren).
- Beoordeel aspecten van sociale uitsluiting in het kader van vervoersbeleid. Dit houdt in dat u de behoeften van de hele gemeenschap in aanmerking neemt, inclusief kwetsbare groepen zoals kinderen, mensen met beperkte mobiliteit, oudere mensen, gezinnen met een laag inkomen, minderheden enz. Er moet ook worden gekeken naar genderaspecten, d.w.z. gelijke kansen voor vrouwen en mannen. Belangrijke vragen die aan bod kunnen komen, zijn:

- Garandeert het vervoerssysteem gelijke toegang, betaalbaarheid en beschikbaarheid?
- Bevorderen vervoersgerelateerde maatregelen werkgelegenheid en ondersteunen ze de ontwikkeling van een inclusieve arbeidsmarkt?

Activiteiten die verder gaan dan de essentiële eisen

- Put uit de kennis van belangrijke actoren om inzicht te verwerven in sectorale beleidsdocumenten (bv. via interviews, vergaderingen).
- Overweeg op basis van de voorlopige identificatie van belangrijke problemen en kansen gerichte analyses om het beeld te vervolledigen. Bijvoorbeeld op basis van hypothesen om een specifiek probleem dat naar voren werd gebracht te controleren, een analyse op basis van diagnoses om problemen die niet naar voren werden gebracht te detecteren of een analyse op basis van visies om toekomstige prioritaire onderwerpen grondig te onderzoeken.

Tijdschema en coördinatie

- Bouwt rechtstreeks voort op de gegevensverzameling (zie activiteit 3.1) en in mindere mate op de zelfbeoordeling (zie activiteit 1.1) en de beoordeling van aanverwante plannen (zie activiteit 2.2).
- De conclusies van deze taak leveren een belangrijke bijdrage voor scenario-ontwikkeling (zie activiteit 4.1) en voor het hele planningsproces.

Checklist

- ✓ Problemen en kansen zijn besproken en geanalyseerd met de belangrijkste belanghebbenden en burgers.
- ✓ De evaluatie en probleemanalyse zijn afgerond. De toestand van alle vervoerswijzen en de belangrijkste aspecten van duurzame stedelijke mobiliteit zijn beschreven.
- ✓ Er is een basisniveau vastgesteld op grond waarvan vooruitgang kan worden gemeten.
- ✓ De belangrijkste kansen en problemen die in het SUMP aan bod moeten komen, zijn geprioriteerd.



Figuur 19: Voorbeeld van de manier waarop een analysetabel kan worden gebruikt om de toestand van het vervoerssysteem vast te stellen (basisanalyse) (bewerking van Sundberg, R., 2018. SUMP's-Up Manual on the integration of measures and measure packages - Start, blz. 10.)

FUNCTIES/VERVOERSWIJZEN	MODAAL AANDEEL	KWALITEIT VAN DE INFRASTRUCTUUR	VEILIGHEID EN LEEFBAARHEID	MILIEU EN GEZONDHEID	BILLIJKE TOEGANKELIJK	STATUS VAN DE UITVOERING VAN DE MAATREGELEN	BELANGRIJKSTE AANBEVELINGEN
Lopen	12%	Slecht	Veel ongevallen op kruispunten nabij scholen	Steeds minder leerlingen lopen naar school	Dažās teritorijās nav parku un sporta objektu gājiena attālumā	Lage activiteit. Nieuwe campagne "loop naar school".	Er zijn maatregelen voor verkeersveiligheid nodig
Fietsen	7%	Matig	Fietsers voelen zich vaak onveilig, aantrekkelijke fietsroutes in parken	Laag gebruik levert weinig voordelen op	Weinig fietspaden langs hoofdwegen	Inspanningen om het fietsnetwerk in kaart te brengen. Weinig middelen voor nieuwe maatregelen.	Begroting stadsbestuur voor fietsmaatregelen verhogen
Openbaar vervoer (bus, tram, metro, trein enz.)	16%	Goed	Sommige bushaltes moeten worden hersteld, gevoel van onveiligheid 's avonds	Er is een nieuwe minder vervuilende busvloot in dienst	Verminderd tarief voor werklozen, maar onregelmatig busvervoer naar arme buitenwijken	Hoge activiteit, strategie voor openbaar vervoer gepland.	Positieve vooruitgang, aanhouden
Delen van voertuigen (auto, fiets, e-scooter enz.)	0.5%	Matig	E-scooters blokkeren de voetpaden	Laag gebruik levert weinig voordelen op	Deelopties alleen beschikbaar in het centrum	Geen activiteit, louter door de privésector gestuurd gebied	Behoeft aan passende regelgeving en kennis
Gemotoriseerd eigen vervoer (auto, motorfiets enz.)	64.5%	Goed	Veel ongevallen met mensen die lopen of fietsen	Intensief autogebruik heeft een grote impact op de luchtkwaliteit en het geluid	Wegennetwerken zorgen voor een goede dekking van alle delen van de stad	Hoge activiteit, nieuwe rondweg in aanleg	Bepert het autoverkeer in het stadscentrum wanneer de rondweg voltooid is
Multimodaliteit (treinstation, knooppunten)	n.v.t.	Goed	Het nieuwe treinstation is aantrekkelijk. Onbetrouwbare wijzigingen tijdens daluren stimuleren autogebruik	Het belangrijkste busstation ligt niet op loopafstand van het belangrijkste treinstation.	Geen P&R-aanbod in de buitenwijken. Gebrek aan veilige fietsenstallingen voor e-bikes aan grote knooppunten.	Lage activiteit	Neem de locatie van knooppunten en P+R en B+R op in de OV-strategie
Goederenvervoer	n.v.t.	Goed	Zwaar vrachtverkeer in het centrum brengt veiligheidsrisico's met zich mee	Vrachtwagens in het centrum veroorzaken luchtverontreiniging en geluidsoverlast	Alle industriegebieden zijn goed verbonden	Lage activiteit	Ontwikkel strategieën om zwaar vrachtverkeer om te leiden buiten het centrum
ANALYSE	De auto is de dominante vervoerswijze	Loop- en fietsinfrastructuur moet worden verbeterd	Verkeersveiligheid moet de prioriteit zijn	Luchverontreiniging door auto's en vrachtwagens vormt het grootste probleem	Verbeter de bus-verbindingen naar de buitenwijken	De capaciteit moet op verschillende gebieden versterkt worden	



“Vertel me niet wat uw prioriteiten zijn. Laat me zien waaraan u uw geld besteedt, en ik zeg u wat ze zijn.” (James W. Frick)

Het niveau van blijvende investeringen in fietsinfrastructuur is een lakmoesproef van de waarde die wordt gehecht aan fietsontwikkeling. Het Milieuprogramma van de Verenigde Naties beveelt aan om ten minste 20 % van de hele vervoersbegroting toe te wijzen aan niet-gemotoriseerd vervoer. In Nederland, het meest fietsvriendelijke land van Europa, wordt jaarlijks ongeveer 35 EUR per persoon geïnvesteerd in fietsontwikkeling, waarvan het grootste aandeel afkomstig is van lokale autoriteiten. Voor de mobiliteitsanalyse vormen de investeringen voor de verschillende vervoerswijzen een goede indicator om de prioriteiten van een stad vast te stellen en om potentiële lacunes in investeringen aan het licht te brengen, zoals in fietsen.

Meer begeleiding bij de succesvolle bevordering van fietsgebruik in het kader van mobiliteitsplanning staat in de praktijkbriefing **Fietsen steunen en bevorderen in duurzame stedelijke mobiliteitsplanning**.



Figuur 20: Voorbeeld van de manier waarop de samenhang tussen de prioriteiten in de stad (in dit voorbeeld wat vervoerswijzen en streefdoelen betreft) en datgene waarin de stad daadwerkelijk investeert, kan worden geïllustreerd (bewerking van Sundberg, R., 2018. SUMP's-Up Manual on the integration of measures and measure packages - Step up, blz. 11.)

Vervoerswijzen	Prioriteit	Investerings het voorbije jaar	Investerings de voorbije vijf jaar
Lopen		100	800
Fietsen		200	1300
Openbaar vervoer		5000	19000
Taxi/vervoer (bv. bijzondere vervoersdiensten)		200	1000
Autodelen		100	200
Auto		2000	15700
Totaal		7600	38000

Streefdoelen	Prioriteit	Investerings het voorbije jaar	Investerings de voorbije vijf jaar
Veiligheid en beveiliging verbeteren		1000	4000
Lopen en fietsen bevorderen		200	1300
De kwaliteit en het gebruik van het OV verhogen		5000	19000
Doeltreffende goederenvervoer		1000	3000
Toegankelijkheid personenwagens		2000	15700
Totaal		9200	43000

VOORBEELD VAN EEN GOEDE PRAKTIJK

Malmö, Zweden: omvattende benadering met manuele en mechanische gegevensverzameling en gegevensverzameling op basis van enquêtes en apps

De stad Malmö gebruikt een combinatie van methoden om gegevens over de mobiliteitsituatie, geluidsoverlast en luchtverontreiniging te verzamelen. Dit omvat tweemaal per jaar een manuele en mechanische verkeersstelling, evenals om de vijf jaar enquêtes over reizen om veranderingen en beïnvloedende factoren van reisgewoonten te meten. Naast de traditionele methode werd de laatste enquête opgesteld om te worden gebruikt in een online applicatie voor mobiele telefoons. De belangrijkste succesfactor is het koppelen van de verzamelde gegevens aan het verkeersmodel en de opvolging van infrastructuurinvesteringen in de stad. Dit ondersteunt de beleidsmaker bij hun acties om de stad te ontwikkelen.

Auteur: Andreas Nordin, Stad Malmö, verzameld door UBC
 Afbeelding: Stad Malmö



VOORBEELD VAN EEN GOEDE PRAKTIJK

Deinze, België: Toegankelijkheidscontroles voor kinderen en ouderen

Het mobiliteitsplan van de stad Deinze omvat toegankelijkheidscontroles voor openbare ruimten en wegontwerp die verschillende plaatsen van activiteit in de stad verbinden. De toegankelijkheidscontroles zijn een voorbeeld van de manier waarop de stad de beginselen en doelstellingen van “vervoerswijzen prioriteren (STOP^[1])”, “aandacht voor kwetsbare groepen” en “nabijheid” zoals gedefinieerd in het Vlaamse SUMP-programma toepast, beginnend bij de analyse.

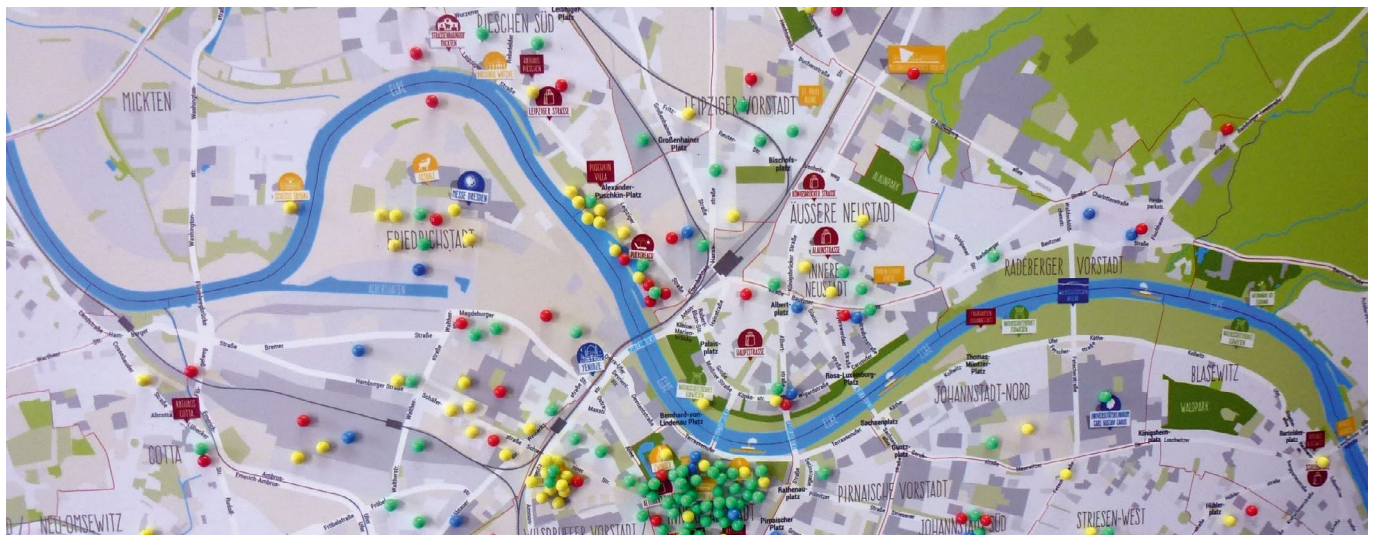
Auteur: Stad Deinze, verkregen via Mobil 21
 Afbeelding: Stad Deinze

[1]Nederlandse afkorting vervoerswijzen prioriteren – lopen (stappen), fietsen (trappen), openbaar vervoer (delen) en slechts op de laatste plaats de eigen auto (privé-vervoer) als rode draad in de SUMP-planning voor alle Vlaamse steden en gemeenten



Mijlpaal:
 De analyse van de problemen en kansen is afgerond

Op dit moment van de cyclus zou u alle voorbereidende stappen en de analyse van de toestand afgerond moeten hebben. U hebt een goed overzicht van de mobiliteitssituatie en het planningskader, u hebt doeltreffende werkstructuren opgezet en u weet welke belangrijke punten u in overweging moet nemen om de visie, doelstellingen, streefdoelen en maatregelen van SUMP in uw stad te ontwikkelen. Als essentiële mijlpaal in uw duurzame stedelijke mobiliteitsplanning bent u samen met de belangrijke belanghebbenden tot een gemeenschappelijk begrip van de belangrijkste problemen en kansen gekomen. Het is mogelijk om belangrijke belanghebbenden en lokale politici opnieuw te betrekken om aanvaarding van het mobiliteitsplan te bevorderen, verantwoordelijkheid voor het proces te creëren en een degelijke basis te leggen voor de komende strategieontwikkeling. U moet de samengevatte resultaten van uw analyse delen, inclusief alle problemen en kansen, en steun voor verdere betrokkenheid bij de duurzame stedelijke mobiliteitsplanning waarborgen. Om het proces voor het delen van de resultaten en het uitsplitsen van de belangrijkste problemen en kansen te vereenvoudigen, vat u de hoofdbevindingen idealiter samen in een “situatierapport”.



afbeelding © Rupprecht Consult

FASE 2: Strategieontwikkeling



Het doel van de tweede fase is de strategische koers van het mobiliteitsplan bepalen in samenwerking met burgers en belanghebbenden. De belangrijkste vragen zijn:

Wat zijn onze mogelijkheden voor de toekomst?

Analyseer de verwachte veranderingen in belangrijke externe factoren voor stedelijke mobiliteit (bv. demografie, informatietechnologie, klimaat) en werk scenario's uit waarin alternatieve strategische richtingen worden onderzocht. Met scenario's wordt getracht de marge van onzekerheid te vatten die gepaard gaat met "kijken naar de toekomst" om over een betere feitelijke basis voor strategische beslissingen te beschikken.

Wat voor soort stad willen we?

Gebruik visievormingsoefeningen met belanghebbenden en burgers om een gemeenschappelijk begrip van wenselijke toekomstbeelden te ontwikkelen, gebaseerd op de resultaten van de mobiliteitsanalyse en de effecten van het scenario. Een gedeelde visie en doelstellingen vormen de hoekstenen van elk mobiliteitsplan. Zorg ervoor dat uw doelstellingen de belangrijke problemen

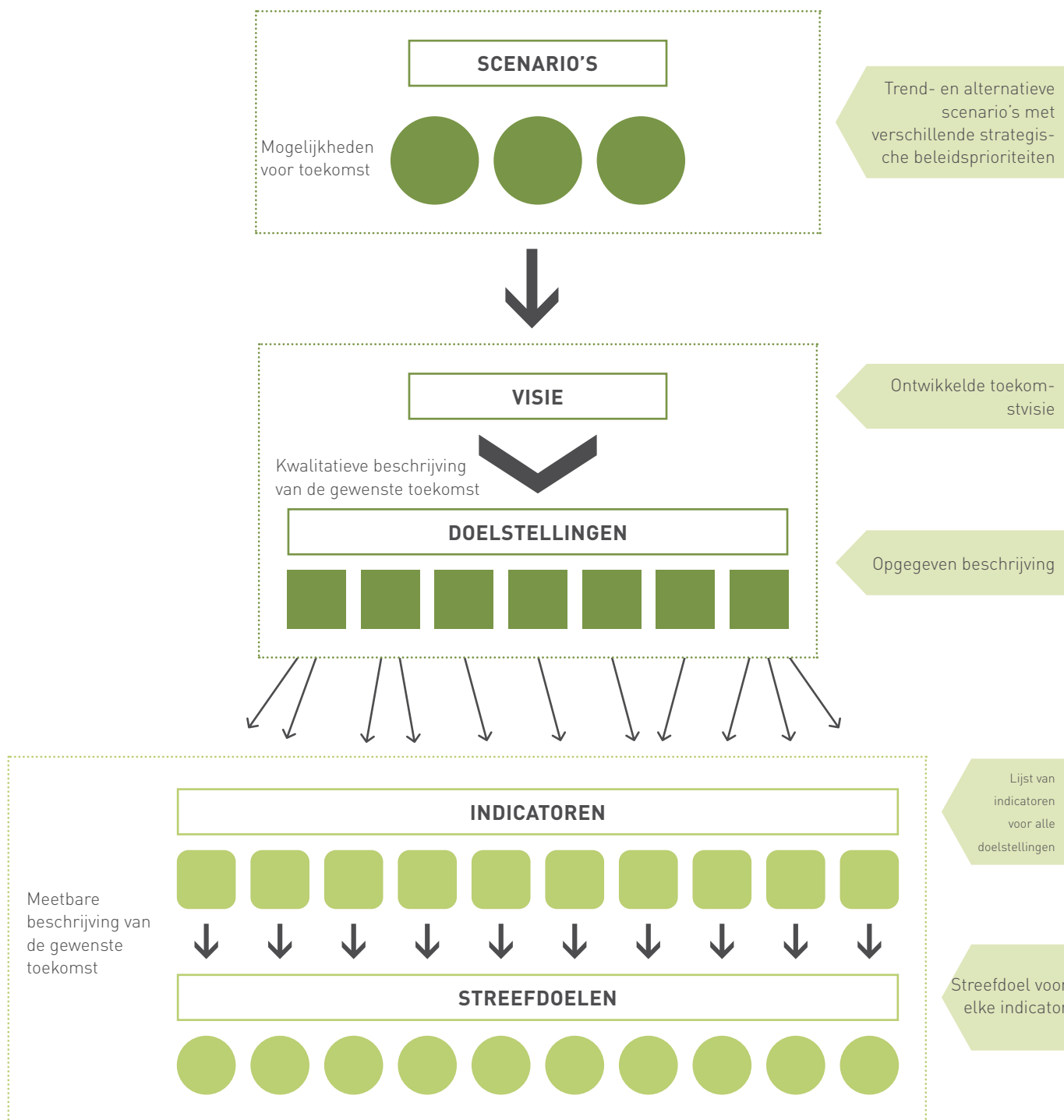
aanpakken en dat ze alle vervoerswijzen in het functionele stedelijke gebied omvatten.

Hoe stellen we succes vast

Definieer een aantal strategische indicatoren en streefdoelen waaraan u de vooruitgang bij de verwezenlijking van alle doelstellingen kunt toetsen zonder dat hiervoor onrealistische hoeveelheden nieuwe gegevens moeten worden verzameld. Kies ambitieuze maar haalbare streefdoelen die op andere beleids-terreinen zijn afgestemd.

Aan het einde van de tweede fase hebt u de mijlpaal van een breed gedragen visie, doelstellingen en streefdoelen bereikt.

Figuur 21: Overzicht van de belangrijkste stappen (scenario's, visie, doelstellingen, streefdoelen) van fase 2





STAP 4

Scenario's ontwikkelen en beoordelen

- 4.1 Potentiële toekomstscenario's ontwikkelen
- 4.2 Scenario's bespreken met burgers en belanghebbenden

Op basis van de analyse van problemen en kansen moeten verschillende scenario's met burgers en belanghebbenden worden ontwikkeld en besproken. Deze scenario's dragen bij tot een beter begrip van hoe de mobiliteit in uw stad er in de toekomst uit zou kunnen zien. Op die manier kunnen zij informatie verstrekken en als inspiratie voor de verdere ontwikkeling van uw visie dienen.

ACTIVITEIT 4.1: Potentiële toekomstscenario's ontwikkelen

Uiteenzetting

Scenario's dragen bij tot een beter inzicht in de waarschijnlijke effecten van externe factoren die van invloed zijn op stedelijke mobiliteit (zoals de klimaatverandering, IT, financiën en veiligheid), in combinatie met alternatieve benaderingen om daarop te reageren. Door verschillende mogelijke toekomstige situaties te illustreren, stellen zij planologen in staat de gevolgen van de huidige trends, potentiële maatschappelijke en lokale veranderingen en alternatieve strategische beleidsprioriteiten onafhankelijk van elkaar te beoordelen. Door de effecten van deze verschillende scenario's te beoordelen, wordt de feitelijke basis voor strategische beslissingen versterkt. Hierdoor kan de ontwikkeling van visie en doelstellingen worden gevoed met informatie en inspiratie (zie stap 5) en kunt u realistische streefdoelen voor strategische indicatoren vaststellen (zie stap 6).

Doelen

- Begrijpen wat de risico's en kansen in verband met de huidige trends en mogelijke veranderingen in de omstandigheden zijn.

- Alternatieve scenario's ontwikkelen die informatie verschaffen over de te verwachten effecten van verschillende strategische beleidsrichtingen.
- Een feitelijke basis creëren voor de verdere ontwikkeling van een visie, doelstellingen en streefdoelen.

Taken

- Onderzoek mogelijke toekomstige ontwikkelingen van de meest relevante externe factoren voor stedelijke mobiliteit (d.w.z. de factoren waarop de stad geen vat heeft, zoals demografie, de olieprijs, de economische situatie, de klimaatcrisis, technologische ontwikkelingen of politieke steun voor duurzame mobiliteit). Houd rekening met de huidige trends en te verwachten veranderingen, zoals voorspeld in recente verslagen van deskundigen. Analyseer trends in steden die een voortrekkersrol spelen, zoals San Francisco, en ga na wat er zou gebeuren als er in uw stad ook innovaties op het gebied van digitale mobiliteit beschikbaar zouden komen. Kijk daarnaast naar minder waarschijnlijke, maar zeer ingrijpende veranderingen die de mobiliteit in uw stad sterk zouden beïnvloeden.

- Analyseer de gevolgen van toekomstige externe ontwikkelingen op het lokale vervoerssysteem. Dit omvat de gevolgen van mondiale of nationale veranderingen (bv. nieuwe technologieën die Mobility as a Service (MaaS), geautomatiseerd rijden of free-floatingdeelfoertuigen mogelijk maken), alsook lokale trends (bv. een sterk stijgende of afnemende bevolking met gevolgen voor de stedelijke begroting en mogelijkheden voor stedelijke ontwikkeling). Beoordeel welke mogelijkheden en beperkingen ze voor uw stad zouden inhouden. Bieden ze nieuwe kansen? Of maken ze bepaalde duurzame beleidsmaatregelen juist moeilijker?
- Ontwikkel verschillende scenario's waarin alternatieve beleidsprioriteiten en de effecten ervan op strategisch niveau worden beschreven. Er moeten ten minste drie scenario's zijn:
 - Een trendscenario waarin de voorspelde ontwikkeling wordt beschreven als het huidige beleid wordt voortgezet en alleen de reeds geplande maatregelen worden uitgevoerd.
 - Alternatieve scenario's waarin de voorspelde ontwikkelingen als gevolg van verschillende strategische beleidsprioriteiten (bv. focus op het openbaar vervoer versus focus op actieve mobiliteit versus focus op elektromobiliteit) worden beschreven. Dergelijke scenario's laten de bijdragen van verschillende beleidsrichtingen zien om u te helpen bepalen waarop moet worden gefocust. Aanbevolen wordt alleen duurzame beleidsrichtingen op te nemen, aangezien het trendscenario de vergelijking met een minder duurzaam scenario al mogelijk maakt.
- Gebruik geschikte technieken voor het uitwerken van scenario's, zoals modellering, zuiver kwalitatieve analyse (gebaseerd op het oordeel van deskundigen of op eerdere resultaten van beleidsstrategieën in uw stad of in een vergelijkbare stedelijke context) of een combinatie van beide. In geval van modellering worden in dit stadium strategische modellen en de modellering van ontwerpen aanbevolen, aangezien deze niet duur en snel inzetbaar zijn en interactief kunnen worden gebruikt. Gedetailleerde vervoersmodellen worden in dit stadium gewoonlijk alleen gebruikt als zij zonder hoge extra kosten reeds beschikbaar zijn.
- Beoordeel de onderlinge verbanden tussen ontwikkelingen in verschillende sectoren: vervoer, ruimtelijke ontwikkelingen, milieu, economie enz. Zoek naar synergieën op strategisch niveau,

mogelijkheden voor integratie en de nadelige effecten van sectorale trends.

- Beoordeel de gevoeligheid van de scenario's voor belangrijke externe factoren en houd daarbij rekening met uw vorige analyse van deze factoren. (Het kan handig zijn om specifiek te zoeken naar omstandigheden waarin het fout kan gaan, worst-casescenario's, om de risico's en beperkingen te bepalen.) Met een dergelijke beoordeling bent u beter voorbereid op mogelijke veranderingen en de gevolgen ervan, en krijgt u inzicht in welke scenario's toekomstbestendiger zijn. Ook krijgt u een beter beeld van de grenzen en risico's van de huidige toestand (trendscenario), waarbij wordt uitgelegd waarom wijzigingen nodig zijn om de toekomst voor te bereiden, zelfs als de meeste mensen op dit moment tevreden zijn.
- Betrek belanghebbenden bij het uitwerken van scenario's, bijvoorbeeld bij het bespreken van de vraag hoeveel en welke scenario's moeten worden ontwikkeld. Dit vergroot hun betrokkenheid en draagvlak van het visievormingsproces.



Wat is een "scenario"?

Een scenario is een beschrijving van een specifieke reeks ontwikkelingen in de toekomst die van belang zijn voor stedelijke mobiliteit, met inbegrip van de waarschijnlijke effecten van externe factoren (zoals demografische en economische ontwikkelingen) en van strategische beleidskeuzes (zoals het bevorderen van actieve mobiliteit of elektromobiliteit).⁴⁸

Zie voor meer informatie over dit onderwerp ook het US FHWA Scenario Planning Guide-book: https://www.fhwa.dot.gov/planning/scenario_and_visualization/scenario_planning/.

Activiteiten die verder gaan dan de essentiële eisen

- Betrek belanghebbenden al bij het uitwerken van scenario's, bijvoorbeeld bij het bespreken van de vraag hoeveel en welke scenario's moeten worden ontwikkeld. Dit vergroot hun betrokkenheid en aanvaarding van het strategieontwikkelingsproces.

⁴⁸ Om verwarring te voorkomen, moet worden opgemerkt dat sommige planologen later in het planningsproces gebruikmaken van scenario's in de zin van maatregelscenario's of beleidsscenario's. Dit aspect, waarbij verschillende combinaties van maatregelen worden beoordeeld om te bepalen wat de beste manier is om de doelstellingen en streefdoelen te behalen, wordt in dit document de beoordeling van het pakket maatregelen genoemd (zie activiteit 7.2).

Tijdschema en coördinatie

- Volgt de analyse van de toestand.
- De ontwikkeling van de scenario's verloopt gelijk met de ontwikkeling van een gedeelde visie (zie activiteit 5.1), doelstellingen (zie activiteit 5.2) en streefdoelen (zie activiteit 5.2).

Checklist

- ✓ De gevolgen van mogelijke veranderingen in externe factoren zijn onderzocht.
- ✓ Er zijn verschillende alternatieve scenario's beschreven, waaronder een trendscenario.
- ✓ Er zijn passende technieken gebruikt bij het ontwikkelen en beoordelen van de scenario's.
- ✓ De gevoeligheid van scenario's voor veranderende omstandigheden is beoordeeld.



Bij het ontwikkelen van toekomstscenario's moet rekening worden gehouden met mogelijke trends en beleidsrichtingen. Een van de huidige grote trends is dat verschillende concepten van gedeelde mobiliteit in vele pioniersteden worden uitgevoerd en naar verwachting de komende jaren verder zullen worden verspreid. Mobiliteitsopties zoals het delen van openbare fietsen, het delen van elektrische scooters, het delen van elektrische motoren, het delen van (elektrische) auto's, carpoolen en ride-hailing, en het delen van de mobiliteit van goederen zouden deel kunnen uitmaken van de beleidsrichting van een scenario. Meer informatie over de verschillende vormen van gedeelde mobiliteit en de manier om deze uit te voeren in het kader van een duurzaam stedelijk mobiliteitsplan staat in de thematische gids **De aanpak van gedeelde mobiliteit opnemen in duurzame stedelijke mobiliteitsplanning**.

VOORBEELD VAN EEN GOEDE PRAKTIJK

Maia, Portugal: Scenario's van verschillende ambities om de overeengekomen visie te verwezenlijken

De stad Maia heeft in 2013 haar eerste SUMP ontwikkeld. Om stappen in de realisatie van stedelijke mobiliteit te zetten waarmee duurzaam vervoer worden bevorderd, heeft Maia drie verschillende scenario's opgesteld: een trendscenario, een neutraal scenario en een proactief scenario. Het neutrale scenario omvatte wenselijke en haalbare maatregelen, terwijl die van het proactieve scenario ambitieuzer waren. Hoewel het laatste scenario een hoger beoordelingsresultaat behaalde door mogelijke beperkingen die niet in aanmerking werden genomen, leidde een participatief evenement met belangrijke belanghebbenden Maia naar het neutrale scenario, dat haalbaar was. Het proces benadrukte de noodzaak om belanghebbenden te betrekken bij het ontwikkelen en overeenkomen van toekomstscenario's.

Auteur: afdeling Energie en mobiliteit, Maia, verzameld door ICLEI
Afbeelding: Maia



VOORBEELD VAN EEN GOEDE PRAKTIJK

Leipzig, Duitsland: Scenario-ontwikkeling ondersteund door vervoersmodellen

Leipzig heeft in een wetenschappelijk en open proces zes scenario's voor verschillende toekomstige opties ontwikkeld.

De zes scenario's waren:

1. voortzetting van de huidige mobiliteitsstrategie;
2. voortzetting van de huidige mobiliteitsstrategie met vaste tarieven;
3. duurzaamheidsscenario;
4. fietsstadscenario;
5. scenario met voorrang voor het openbaar vervoer; en
6. gemeenschapsscenario.

De scenario's werden beoordeeld aan de hand van verschillende criteria (aantrekkelijkheid voor gebruikers, ecologische aantrekkelijkheid, economische aantrekkelijkheid, systemische aantrekkelijkheid) en op basis van kwaliteit. De evaluatie heeft geleid tot de prioritering van 1. het fietsscenario, 2. het duurzaamheidsscenario en 3. het scenario voor het openbaar vervoer.

Auteur: Leipzig, verzameld door Marlene Damerau, Rupprecht Consult
Afbeelding: Leipzig



ACTIVITEIT 4.2: SCENARIO'S BESPREKEN MET BURGERS EN BELANGHEBBENDEN

Uiteenzetting

De verschillende scenario's en de gevolgen daarvan voor burgers en belanghebbenden bespreken is de eerste stap in de richting van een breed gedragen mobiliteitsvisie. Door verschillende mogelijkheden voor de toekomst te presenteren en daar samen over na te denken, komt een gezamenlijk begrip van de mogelijkheden voor de toekomst tot stand. Het draagt ook bij tot bewustwording van de onderlinge afhankelijkheid en afwegingen tussen verschillende beleidslijnen en sectoren, de complexiteit van de te nemen strategische beslissingen en de risico's.

Het doel is om te praten over en te werken aan een gemeenschappelijke interpretatie van de scenario's of onderdelen van scenario's die wenselijk worden geacht. Door burgers en belanghebbenden bij dit proces te betrekken, kunt u een breed draagvlak voor en aanvaarding van de later vast te stellen doelstellingen en maatregelen creëren.

Doelen

- Alternatieve scenario's gebruiken als basis voor het bespreken van algemene beleidsprioriteiten en strategieën voor toekomstige ontwikkeling.
- Een breed draagvlak voor en aanvaarding van het proces creëren om een gedeelde visie en doelstellingen vast te stellen.

Taken

- Presenteer scenario's en de resultaten daarvan aan belangrijke belanghebbenden. Breng een discussie over strategische beleidsalternatieven en de gevolgen ervan op gang. Groepswork en andere interactieve toepassingen kunnen u helpen een constructieve en uitnodigende sfeer op de vergadering(en) te creëren. Zorg ervoor dat iedereen een gelijke kans krijgt om zijn mening te geven over vragen als:

- Welke noodzakelijke veranderingen maakt het trendscenario duidelijk?
- Welke van de alternatieve beleidsprioriteiten zijn wenselijk?
- Welk ambitieniveau is nodig om in de toekomst duurzame mobiliteit te bereiken?
- Bespreek ook de onderlinge afhankelijkheid tussen veranderingen in de vervoerssector en in andere sectoren. Hoe kunnen synergieën tot stand worden gebracht en nadelige neveneffecten worden vermeden? Houd rekening met de veerkracht van uw huidige vervoerssysteem en met verschillende scenario's met betrekking tot veranderende externe omstandigheden.
- Bespreek de scenario's met allerlei mensen uit alle geledingen van de samenleving. Probeer gebruik te maken van diverse methoden voor betrokkenheid die ook doorgaans ondervertegenwoordigde groepen bereiken, zoals jongeren en ouderen, etnische minderheden, mensen in armoede, alleenstaande ouders en mensen met een beperking. Dergelijke methoden kunnen bestaan uit het plaatsen van informatie- en feedbackboxen of -cabines in verschillende delen van de stad (bv. op marktpleinen en in winkelcentra, ook in gebieden met lage inkomens), het online en via sociale media verzamelen van feedback, samenwerken met organisaties

die deze groepen vertegenwoordigen (bv. kleuterscholen, scholen, universiteiten, culturele verenigingen, arbeidsbureaus), het communiceren in verschillende talen en het uitvoeren van representatieve enquêtes (zie ook activiteit 1.4). Door de demografische samenstelling van uw vergadering en de onlinedeelnemers met de algemene bevolking in uw stad te vergelijken, kunt u de ondervertegenwoordigde groepen identificeren die u actief wil bereiken.

- Communiceer bij het uitnodigen van belanghebbenden en burgers altijd een transparant proces en een duidelijke agenda, zodat zij weten wat er van hen wordt verwacht en hoeveel inspanningen en capaciteit nodig zijn. Een goed argument om hen ervan te overtuigen om deel te nemen, is dat hun behoeften niet in het planningsproces in aanmerking kunnen worden genomen zonder hun inbreng.

Activiteiten die verder gaan dan de essentiële eisen

- Verstuur namens uw burgemeester (of de voorzitter van uw organisatie) officiële persoonlijke uitnodigingen naar vooraanstaande belanghebbenden (bv. de burgemeesters van lokale overheden in de buurt, lokale raadsleden of directeuren van grote organisaties). Hun deelname kan bijdragen tot het bereiken van politieke steun voor het SUMP-proces op hoog niveau.

Tijdschema en coördinatie

- Volgt of gaat gepaard met de scenario-ontwikkeling.
- Het bespreken van de scenario's gaat hand in hand met de ontwikkeling van een gedeelde visie en doelstellingen (zie activiteit 5.1 en 5.2). Scenario's en visies hangen nauw samen en de volgorde waarin ze worden ontwikkeld kan per stad verschillen of zelfs parallel lopen.

Controlelijst

- ✓ De behoefte aan veranderingen die in het trendscenario aan het licht is gekomen, is besproken met belanghebbenden en burgers.
- ✓ Er is met belanghebbenden en burgers besproken welke scenario's of onderdelen van scenario's wenselijk zijn.



VOORBEELD VAN EEN GOEDE PRAKTIJK

Praag, Tsjechië: Uitwerking van scenario's met grote inbreng van belanghebbenden en burgers

In 2015 heeft Praag drie mogelijke scenario's uitgewerkt en een workshop voor deskundigen georganiseerd, en een sociologisch onderzoek uitgevoerd om het meest geschikte scenario te kiezen. Er kwamen 57 geselecteerde deskundigen bijeen in groepen en zij bespraken de scenario's in een workshop van een halve dag. In een sociologisch onderzoek werden aanvullende meningen van 2 224 burgers verzameld. Op basis van de gezamenlijke opinie van belanghebbenden en burgers heeft Praag zijn definitieve vervoersstrategie ontwikkeld. Het opzetten van een workshop van deskundigen en het uitvoeren van een sociologisch onderzoek met essentiële, eenvoudige vragen is een gemakkelijke, goedkope en illustratieve oplossing voor het kiezen van een scenario. Ook biedt dit een sterke basis ten aanzien van politieke goedkeuring, omdat die is gebaseerd op de diverse en weloverwogen meningen van deskundigen.

Auteur: Václav Novotný, Prague Institute of Planning and Development, verzameld door Eurocities | **Afbeelding:** Praag



LABAS PRAKSES PIEMĒRS

Antwerpen, België: Grote betrokkenheid van burgers, beleidsmakers en deskundigen bij het bespreken van scenario's

Antwerpen heeft innovatieve governancemethoden ingevoerd om brede publieke steun te verwerven voor zijn visie op de stad. Na het bestuderen van de mogelijke scenario's koos een stuurgroep het scenario dat het best aansloot op de ambitie van Antwerpen en ook adequate en relevante projecten voor de regio omvatte. Deze aanpak heeft geleid tot een overeengekomen ambitie om samen met burgers en belanghebbenden innovatieve ideeën te ontwikkelen. In totaal werden 100 werksessies georganiseerd, waaraan ongeveer 3 500 deskundigen en beleidsmakers en ongeveer 3 000 burgers en organisaties deelnamen. Er werd een alliantie gevormd en deze heeft een controlestructuur ontwikkeld om het proces te beheren. De multidisciplinaire teams gebruikten participatie- en cocreatie-instrumenten om vorm te geven aan de inbreng van burgers.

Auteur: Annelies Heijs, verzameld door ICLEI | **Afbeelding:** Antwerpen





U kunt nu beginnen met de belangrijkste stappen in de ontwikkeling van een mobiliteitsplan. De ontwikkeling van een gedeelde visie en doelstellingen vormt de hoeksteen van elk mobiliteitsplan. Een visie is een belangrijke kwalitatieve beschrijving van de gewenste toekomst voor de stad en de mobiliteit daarin, die vervolgens wordt vertaald in concrete doelstellingen die het beoogde soort verandering aangeven. Die twee vormen de basis voor alle verdere stappen van het vaststellen van strategische indicatoren en streefdoelen en het selecteren van maatregelen. Scenario's en visies hangen nauw samen en de volgorde waarin ze worden ontwikkeld kan per context verschillen of zelfs parallel lopen. Een visie en doelstellingen kunnen alleen leidend zijn indien zij algemeen worden aanvaard door belanghebbenden en burgers; daarom is het van cruciaal belang om deze in overleg uit te werken en voor breed draagvlak te zorgen.

ACTIVITEIT 5.1: Een gedeelde visie uitwerken met burgers en belanghebbenden

Uiteenzetting

In wat voor soort stad willen we wonen? Waarin verschilt die van andere steden? Dit zijn de centrale vragen die moeten worden beantwoord aan de hand van een visievormingsoefening waarbij alle belanghebbenden en burgers worden betrokken. Een visie biedt een kwalitatieve beschrijving van de gewenste toekomstige stedelijke mobiliteit en dient als leidraad voor de ontwikkeling van passende planningsmaatregelen. Ze moet vervoer weer in de bredere context van stedelijke en maatschappelijke ontwikkeling plaatsen. Hoe kan vervoer met andere woorden bijdragen tot een positieve toekomst?

Bij het uitwerken van de visie moet rekening worden gehouden met alle beleidsperspectieven die zij nastreeft, met name die van de bestaande algemene visies op of strategische plannen voor de stad, stedelijke en ruimtelijke ordening, economische ontwikkeling, milieu,

sociale integratie, gendergelijkheid, gezondheid en veiligheid. Om de bewustwording en de brede aanvaarding te vergroten, moet het publiek actief worden betrokken bij het visievormingsproces en de resultaten ervan. Burgers moeten hierbij worden betrokken, bijvoorbeeld via een speciale workshop. Duurzame stedelijke mobiliteitsplanning kan alleen goede resultaten opleveren als burgers de visie begrijpen en de bredere doelstellingen ervan ondersteunen.

Doelen

- Een breed gedragen gedeelde visie overeenkomen die voortbouwt op de resultaten van de scenario-besprekingen; een langetermijndoelstelling voor mobiliteitsontwikkeling dient als leidraad voor het planningsproces.

- Het perspectief verbreden door verder te kijken dan vervoer en mobiliteit, bijvoorbeeld op het gebied van levenskwaliteit, gezondheid en grondgebruik.
- De identiteit van de lokale gemeenschap en de collectieve steun voor die visie bij het publiek versterken.
- De politieke waarde van een mobiliteitsplan benadrukken en de inzet van belangrijke actoren en besluitvormers waarborgen.

Taken

- Stel een representatieve groep van belangrijke belanghebbenden samen die verantwoordelijk zal zijn voor de vorming van de visie. Dit zou de in activiteit 1.4 opgerichte SUMP-“stuurgroep” kunnen zijn.
- Zorg voor het voorbereiden, houden en opvolgen van vergaderingen van belanghebbenden. Verschillende formaten kunnen nuttig zijn om een open, respectvolle en vruchtbare dialoog tot stand te brengen (zie de onderstaande visievormingsmethoden en activiteit 1.4 voor een overzicht van de formaten). Verstrek tijdens de eerste vergadering basisinformatie aan belanghebbenden om een gemeenschappelijk kennisniveau te waarborgen. Deze moet informatie over eventuele bestaande visies en de resultaten van de mobiliteitsanalyse (stap 3) en de scenario’s (stap 4) omvatten. Gebruik zo veel mogelijk kaarten, visualisaties en praktijkvoorbeelden uit andere steden om de discussie gaande te houden.
- Vermijd geheimhouding en corporatisme: gebruik openbare hoorzittingen en maak notities van de bijeenkomsten van belanghebbenden openbaar om transparantie te waarborgen.
- Overweeg om burgers rechtstreeks bij de ontwikkeling van de visie te betrekken, bijvoorbeeld via vergaderingen of workshops die vergelijkbaar zijn met de vergaderingen van belanghebbenden. U moet de burgers op zijn minst actief informeren over het visievormingsproces (bv. in het kader van een pr-campagne) en hen de mogelijkheid bieden om feedback over de visievorming te geven. Neem alle bijdragen serieus, maar maak vooraf duidelijk dat niet alle suggesties kunnen worden opgevolgd en dat er beslissingen moeten worden genomen op basis van adviezen die elkaar vaak tegenspreken.
- Werk een ontwerpvisie uit die betrekking heeft op de hele stedelijke agglomeratie en alle relevante aspecten van duurzaamheid, zoals verkeersveiligheid, toegankelijkheid, leefbaarheid, lawaai en luchtkwaliteit. Ook moet hierin rekening worden gehouden met alle vervoerswijzen en -vormen, dus openbaar en particulier; voor personen en goederen; gemotoriseerd en niet-gemotoriseerd; en bewegend en stilstaand. Houd bij het uitwerken van de visie rekening met de resultaten en besprekingen van scenario’s, bijvoorbeeld door het scenario of onderdelen van scenario’s op te nemen die de beste resultaten lieten zien en de meeste steun kregen.
- Blijf beleidsmakers bij het proces betrekken. Overweeg de ontwerpvisie te bespreken met vooraanstaande politici van alle partijen, wat ook tijdens informele vergaderingen kan plaatsvinden, om een brede steun voor de visie te bereiken. Het kan handig zijn om eenvoudige opiniepeilingen onder het publiek te houden; de trends die hieruit naar voren komen, kunnen als argumenten dienen om beleidsmakers te overtuigen.
- Bespreek de ontwerpvisie en feedback van burgers en beleidsmakers met de belanghebbenden en kom een definitieve versie overeen.
- Publiceer de visie in een gemakkelijk te begrijpen formaat en gebruik visualisaties om de visie over te brengen. Verspreid het visiedocument breed, onder meer door gebruik te maken van de media (lokale pers, radio, tv, sociale media).

Tijdschema en coördinatie

- Bouwt voort op de mobiliteitsanalyse (stap 3) en scenario’s (stap 4).
- Scenario’s en visies hangen nauw samen en de volgorde waarin ze worden ontwikkeld kan per context verschillen of zelfs parallel lopen.



Wat is een “visie”?

Een visie is een kwalitatieve beschrijving van een gewenste stedelijke toekomst die dient als leidraad voor de ontwikkeling van doelstellingen, strategische indicatoren en streefdoelen en het kiezen van passende maatregelen tijdens het gehele SUMP-proces. Een visie is meestal op de lange termijn gericht, soms zelfs voorbij de uiterste datum van het plan en beoogt situaties over 20 tot 30 jaar.

Checklist

- ✓ Er is een groep van belanghebbenden voor de visievorming opgericht
- ✓ Burgers zijn actief betrokken bij het visievormingsproces.
- ✓ Het eerste ontwerp van de visie is ontwikkeld en besproken met burgers en beleidsmakers.
- ✓ De belanghebbenden zijn het eens over het definitieve ontwerp van de visie.
- ✓ De resultaten van de visie zijn gedocumenteerd.



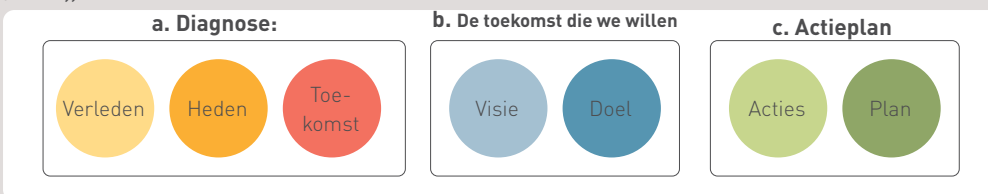
Future Search-workshop

Belanghebbenden en burgers kunnen op vele manieren bij het visievormingsproces worden betrokken. Eén manier is de Future Search-workshop. Deze driedaagse workshop is bedoeld om alle belangrijke belanghebbenden bijeen te brengen om overeenstemming te bereiken. In een verkort proces van 17 uur werken de deelnemers meestal in kleine groepen om samen een visie te vormen. Idealerweise brengt u een gevarieerde groep van ongeveer 50 tot 60 belanghebbenden bijeen, met inbegrip van beleidsmakers, planologen, onderzoekers en vertegenwoordigers van alle belangrijke groepen.

Een Future Search-workshop is gewoonlijk opgebouwd rond drie thema's:

- a. Diagnose:** Kijk naar het verleden om te analyseren hoe de huidige mobiliteitssituatie zich heeft ontwikkeld. Kijk daarna naar de toekomst door structurele trends te onderzoeken die in de toekomst waarschijnlijk van invloed zullen zijn op de mobiliteitspatronen.
- b. De toekomst die we willen:** Bepaal de ideale toekomstige situatie en deel deze met de andere deelnemers. Er worden overeenkomsten gezocht en de beginselen van de maatregelen om de gewenste toekomst te realiseren worden uiteengezet. Ook worden eventuele verschillen en meningsverschillen verzameld.
- c. Actieplan:** In de laatste fase van het proces wordt de aandacht gericht op het formuleren van concrete projecten en acties op basis van de visies die in de vorige fase werden ontwikkeld.

Figuur 22: De drie thema's van een Future Search-workshop (Bron: Adell, E., Ljungberg, C., 2014, *The Poly-SUMP Methodology*, blz. 21))



Zie voor meer informatie de Poly-SUMP-richtlijnen en de praktijkgids voor het organiseren van een Future Search-workshop: <https://www.eltis.org/sites/default/files/trainingmaterials/polysump-sump-guidelines-final.pdf>.

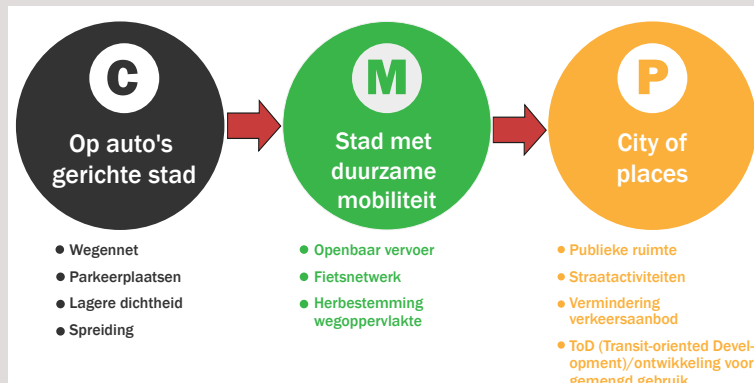


Op weg naar cities-of-places

De afgelopen vijftig tot zestig jaar zijn in het kader van het CREATE-project de beleidsperspectieven van stadsbesturen onderzocht. Historisch gezien zijn hieruit drie verschillende visies naar voren gekomen. In de meeste West-Europese steden hebben deze perspectieven over het algemeen een stapsgewijs proces in drie fasen gevolgd: wat begint als een autogerichte stad wordt eerst een op duurzame mobiliteit gerichte stad en later een city-of-places. In de praktijk is die verschuiving veel minder duidelijk, met overlappingsen en soms beleidswijzigingen op korte termijn na een verkiezing. De drie fasen bestaan meestal op hetzelfde moment ook naast elkaar in een stad, maar dan wel in verschillende delen van het stedelijk gebied. Plaatsgericht beleid begint meestal in de centrale gebieden en verspreidt zich dan verder naar de buitenwijken, waar autogerichte perspectieven langer overheersen. Hoewel het exacte tijdschema ingewikkeld kan zijn en per stad verschilt, is er duidelijk sprake van een algemene tendens naar plaatsgebonden visies.



Figuur 23: Visies op stedelijke mobiliteit met de bijbehorende kenmerkende soorten beleidsmaatregelen



Typische doelstellingen van plaatsgebonden visies, die als inspiratiebron voor visievorming in uw stad kunnen dienen, moeten zorgen voor:

- mobiliteitsdiensten die iedereen in staat stellen zich zonder onnodige vertraging vrij en veilig in het gebied te verplaatsen, met name via duurzame vervoerswijzen;
- een locatiebeleid dat die hoogfrequent en hoogwaardig OV op de belangrijkste corridors ondersteunt en voldoende lokale diversiteit biedt zodat de inwoners lopend of fietsend toegang kunnen krijgen tot diensten die in hun dagelijkse behoeften voorzien;
- leefbare steden die veilige en aantrekkelijke plaatsen bieden (straten, knooppunten enz.) waar mensen kunnen deelnemen aan economische, sociale en gemeenschapsactiviteiten;
- succesvolle verwezenlijking van bredere doelstellingen van het stedelijk beleid, zoals herstel, goede volksgezondheid en welzijn, en samenhang binnen de gemeenschap;
- governance-regelingen die verandering faciliteren of ondersteunen, zoals kennis en deskundigheid, handhavingsmechanismen, geïntegreerde vervoersplanning, bedrijfsmodellen enz.

Bron: Peter Jones et al., 2018. g., *Create Project Summary and Recommendations for Cities*: <http://nws.euocities.eu/MediaShell/media/CREATE-ProjectSummaryReccommendations.pdf>.

VOORBEELD VAN EEN GOEDE PRAKTIJK

Leuven, België: Algemeen aanvaarde klimaatvisie Leuven

Bij de ondertekening van het Burgemeestersconvenant door de burgemeester van Leuven en de start van een raadplegingsproces werd benadrukt hoe belangrijk het is om te werken aan klimaatneutraliteit, waarmee Leuven de vzw Leuven Klimaatneutraal 2030 (of Leuven 2030) in het leven riep. Deze vzw biedt het kader voor de vaststelling van een algemene langetermijnvisie voor de stad. De vzw bestaat uit leden uit alle sectoren van de samenleving, waarbij de gemeente ook in hoge mate betrokken is bij het proces. De doelstelling om broeikasgasemissies terug te dringen, wordt ook weerspiegeld in het lokale mobiliteitsplan. In het kader hiervan worden streefdoelen vastgesteld om het aandeel van het vervoer per fiets en het openbaar vervoer te verdubbelen en het gebruik van de auto in Leuven tegen 2030 met 20 % te verminderen.



Auteur: Tim Asperges, stad Leuven, verzameld door Polis
Afbelding: KarlBruninx

VOORBEELD VAN EEN GOEDE PRAKTIJK

Göteborg, Zweden: Nuldoelstelling voor verkeersveiligheid

Göteborg, een stad met 570 000 inwoners, heeft zich net als de rest van Zweden achter "Vision Zero" geschaard met betrekking tot het aantal verkeersdoden en ernstig gewonden. De tussentijdse streefdoelen van de stad zijn het terugdringen van het aantal verkeersdoden van 9 naar 3 en van het aantal ernstig- en lichtgewonden van 227 naar 75 in de periode 2010-2020. In 1978 had Göteborg één verkeersdrempel. In 2019 zijn er ongeveer 2 500 verkeersremmende maatregelen en vragen burgers om meer. Verkeersremmende maatregelen hebben in combinatie met de scheiding van actieve vervoerswijzen van het gemotoriseerde verkeer bijgedragen aan het feit dat bij 80 % van de letselongevallen op de wegen in de stad geen auto is betrokken.

Auteur: Dirk Engels, Transport & Mobility Leuven, verzameld door Rupperecht Consult
Afbeelding: Göteborg, 2007

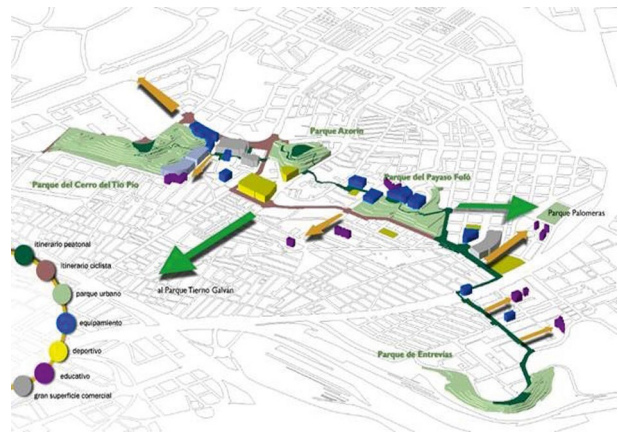


VOORBEELD VAN EEN GOEDE PRAKTIJK

Madrid, Spanje: Doelstellingen voor de perifere wijken vaststellen

Het nieuwe mobiliteitsplan van Madrid is sterk gericht op het herstel van de meest kwetsbare buitenwijken van de stad. De doelstellingen van het plan werden vastgesteld op basis van een reeks participatieve activiteiten met burens om behoeften of problemen in de verschillende perifere wijken in kaart te brengen. Voorts werd een gestructureerde dialoog van een hele dag georganiseerd met technici, deskundigen, verenigingen en groepen burgers om de strategische lijnen van het mobiliteitsplan te presenteren, specifieke problemen te analyseren en mogelijke benaderingen of oplossingen voor te stellen. In het kader van het nieuwe SUMP zullen proefacties worden ontwikkeld om de actielijnen van het plan zichtbaar te maken in de stad, deze te evalueren en ze gemakkelijk te herhalen in andere delen van de stad.

Auteur: Cristina Moliner Hormigos, stadsraad Madrid, verzameld door Eurocities
Afbeelding: stadsraad Madrid



ACTIVITEIT 5.2: Doelstellingen voor het aanpakken van belangrijke problemen en alle vervoerswijzen overeenkomen

Toelichting

Om strategische begeleiding te bieden, moet een visie worden omschreven aan de hand van concrete doelstellingen die het gewenste soort verandering aangeven. Doelstellingen vaststellen houdt in dat precies moet worden omschreven welke sociale, ecologische of economische verbeteringen worden nagestreefd, waarbij nauwkeurig wordt vermeld wat er “verminderd”, “verhoogd” of “gehandhaafd” moet worden. Doelstellingen zijn de hogere doelen van het mobiliteitsplan (zoals het verminderen van de verkeerscongestie), terwijl maatregelen (zoals de aanleg van een tram) de middelen zijn om deze doelstellingen te verwezenlijken. Deze doelgerichte aanpak contrasteert met een planningsbenadering die gericht is op het leveren van schema’s en infrastructuur zonder verwijzing naar doelstellingen op een hoger niveau. De voortdurende betrokkenheid van belanghebbenden is een must om de aanvaarding van de vastgestelde mobiliteitsprioriteiten te waarborgen.

Doelen

- Nauwkeurig omschrijven wat met het mobiliteitsplan moet worden bereikt, rekening houdend met alle aspecten van de gedeelde visie.
- Duidelijke doelstellingen en strategische prioriteiten formuleren die de richting voor verbetering nader omschrijven.

Taken

- Bouw voort op de visie door te analyseren welke verbeteringen erin geschetst worden. Houd voorts rekening met de resultaten van de scenario-ontwikkeling, met name bij het vaststellen van de strategische prioriteiten en de gebieden waaraan aandacht moet worden besteed om de situatie te verbeteren.
- Houd rekening met relevante doelen op regionaal, nationaal en EU-niveau.
- Beoordeel en formuleer samen met de belanghebbenden de gewenste verbeteringen. Organiseer workshops/bijeenkomsten van belanghebbenden en zorg voor de nodige follow-up. Bepaal een reeks strategische doelstellingen voor algemene thema’s

die aansluiten bij de behoeften van belanghebbenden en burgers in de stedelijke agglomeratie. Niet alle doelstellingen zijn gemakkelijk te verwezenlijken en daarom kan het nodig zijn om de belangrijkste doelstellingen aan te wijzen.

- Bepaal duidelijke doelstellingen die een bijdrage leveren aan het kiezen en vaststellen van maatregelen. Geef aan wat wanneer moet worden bereikt. Doelstellingen omvatten gewoonlijk ook strategische prioriteiten en de gebieden waaraan aandacht moet worden besteed om de situatie te verbeteren. Een stad kan bijvoorbeeld niet alleen de doelstelling vaststellen om de luchtkwaliteit en de leefbaarheid te verbeteren, maar ook al besluiten om het autogebruik terug te dringen of een “15-minutenstad” te worden om dit te bereiken. Deze prioriteiten geven alleen de strategische richting aan (doelgerichte planning) en moeten niet te gedetailleerd zijn, aangezien de exacte middelen pas bij de planning van de maatregelen (activiteit 7.1 en volgende) worden gedefinieerd. De doelstellingen moeten een geïntegreerde aanpak voor alle vervoerswijzen omvatten en tegelijkertijd gericht zijn op een verschuiving naar duurzamere vervoerswijzen.

Activiteiten die verder gaan dan de essentiële eisen

- Bespreek ontwerpdoelstellingen met burgers en neem hun feedback mee bij het bepalen van de definitieve doelstellingen.
- Stel uw doelstellingen af op die van externe financieringsorganen om de in het duurzame stedelijke mobiliteitsplan opgenomen maatregelen aantrekkelijk te maken voor financiering. Nationale milieu-agentschappen kunnen bijvoorbeeld bereid zijn om maatregelen te financieren als er veel aandacht



Wat is een “doelstelling”?

Een brede verklaring waarin een verbetering wordt beschreven waarnaar een stad streeft. Doelstellingen geven de richtingen voor verbeteringen en prioritaire terreinen aan, maar niet de middelen om deze te bereiken.

wordt besteed aan energiebesparingen of de terugdringing van broeikasgasemissies.

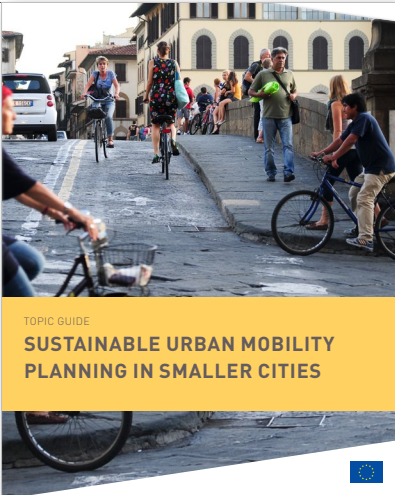
- Ga tijdens de ontwikkeling van de visie en de doelstellingen en gedurende het hele planningsproces conflictsensitief te werk bij het zoeken naar onderlinge overeenstemming. Onderneem zo nodig actie ter voorkoming van conflicten om het risico van geschillen te verkleinen en eventuele spanningen tussen de verschillende belanghebbenden te verminderen.

Tijdschema en coördinatie

- Bouwt voort op de visie (activiteit 5.1) en leidt tot indicatoren en streefdoelen (stap 6).

Controlelijst

- ✓ De visie is herzien om de ontwikkeling van doelstellingen te sturen.
- ✓ Er zijn ontwerpdoelstellingen ontwikkeld.
- ✓ De ontwerpdoelstellingen zijn besproken met de belangrijkste belanghebbenden.
- ✓ De definitieve doelstellingen zijn gekozen.



Stedelijke regelingen voor de toegang van voertuigen (UVAR) hebben de grootste impact wanneer zij in een mobiliteitsplan worden opgenomen. UVAR's combineren vaak verschillende maatregelen (bv. LEZ, congestieheffing, superblocs) ten behoeve van een combinatie van belangrijke doelstellingen. Enkele doelstellingen die met de invoering van UVAR's kunnen worden bereikt, zijn:

- verbetering van de luchtkwaliteit;
- vermindering van de congestie;
- herverdeling van de ruimte;
- toegenomen leefbaarheid en aantrekkelijkheid van openbare ruimten;
- behoud van historische stadscentra;
- geluidsreductie.

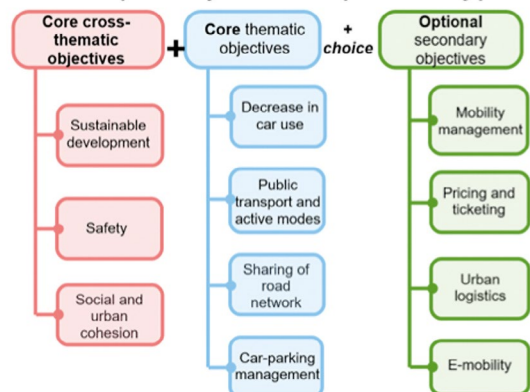
Aanvullende doelstellingen die kunnen worden verwezenlijkt en aanverwante UVAR-maatregelen zijn te vinden in de thematische gids **Stedelijke voertuigtoegangsverordeningen en duurzame stedelijke mobiliteitsplanning**.

VOORBEELD VAN EEN GOEDE PRAKTIJK

Frankrijk: Verplichte doelstellingen voor steden van verschillende omvang

In Frankrijk zijn duurzame stedelijke mobiliteitsplannen (PDU – Plan de déplacements urbains) verplicht voor stedelijke gebieden met een bevolking van meer dan 100 000 inwoners. Aan deze duurzame stedelijke mobiliteitsplannen zijn elf verplichte doelstellingen toegekend. Veel kleinere steden ontwikkelen vrijwillig een volledig PDU of een vereenvoudigd plan. Daarom werden specifieke richtlijnen ontwikkeld om een onderscheid te maken tussen kerndoelstellingen, die in alle (verplichte of vrijwillige) mobiliteitsplannen moeten worden opgenomen, en facultatieve doelstellingen, die een kleinere stad afhankelijk van zijn eigen ambitie al dan niet kan meenemen bij het ontwikkelen van een vereenvoudigd plan. De lopende besprekingen in Frankrijk zullen waarschijnlijk leiden tot een wettelijke, maar flexibele definitie van het vereenvoudigde mobiliteitsplan na 2020.

Core and optional objectives for simplified mobility plans



Auteur: Thomas Durlin, Cerema, verzameld door Rupprecht Consult
Afbeelding: Cerema

VOORBEELD VAN EEN GOEDE PRAKTIJK

Londen, Verenigd Koninkrijk: Doelstellingen voor gezonde straten

De op gezonde straten gerichte aanpak stelt mensen en hun gezondheid centraal in de besluitvorming. Deze benadering maakt gebruik van tien empirisch onderbouwde indicatoren van wat straten aantrekkelijk maakt. Deze zullen helpen een gezondere stad te creëren, waarin alle mensen aan bod komen en kunnen leven en waarin er minder ongelijkheid is. Om deze aanpak te doen slagen, is het belangrijk deze in overkoepelende strategieën op te nemen en op feiten te baseren. Ook moeten gemeenschappen en belanghebbenden worden betrokken bij het verzamelen van politieke, gemeenschaps- en organisatorische steun.

Auteur: Chris Billington, *Transport for London*, verzameld door Walk 21
Afbeelding: Transport for London



VOORBEELD VAN EEN GOEDE PRAKTIJK

München, Duitsland: Uitgebreide workshops voor belanghebbenden voor het formuleren van doelstellingen

Om het vervoersontwikkelingsplan München en de doelstellingen ervan te evalueren en te bespreken, kregen de belanghebbenden de gelegenheid om deel te nemen aan tal van openbare evenementen. Deze omvatten een workshop over mobiliteit, waar ongeveer 100 deelnemers op afkwamen om ideeën over mobiliteit in de toekomst uit te wisselen. De ideeën zijn meegenomen in het plan en bepalen zo de richting van de vervoersplanning. Ook werd een ontwerpdocument rondgestuurd dat belanghebbenden in staat stelde om suggesties te doen en knelpunten onder de aandacht te brengen. Het betrekken van belanghebbenden bij het proces heeft München niet alleen in staat gesteld voor iedereen mobiliteitsoplossingen te vinden, maar ook om deze oplossingen te realiseren. De stad wil het aantal verplaatsingen te voet, met de fiets en het openbaar vervoer verhogen en streeft naar stil verkeer in woonwijken in de binnenstad.

Auteur: Stad München, verzameld door ICLEI
Afbeelding: Evisco / LHM





De visie en de doelstellingen bieden een belangrijke kwalitatieve beschrijving van de gewenste toekomstige en het beoogde soort verandering. Dit is echter niet genoeg. Om deze wijzigingen meetbaar te maken, moet een passende reeks strategische indicatoren en streefdoelen worden gekozen. Het hoofddoel is het vaststellen van een haalbare, ambitieuze en onderling samenhangende verzameling die de betrokken partijen de mogelijkheid biedt toezicht op de voortgang van de verwezenlijking van alle doelstellingen te houden, zonder dat er onrealistische hoeveelheden nieuwe gegevens hoeven worden verzameld.

ACTIVITEIT 6.1: Indicatoren identificeren voor alle doelstellingen

Uiteenzetting

Het kiezen en vaststellen van strategische indicatoren voor alle doelstellingen is een essentiële stap voor het verdere proces van het vaststellen van streefdoelen en het monitoren van de vooruitgang. Het is belangrijk om eerst de indicatoren vast te stellen om ervoor te zorgen dat streefdoelen worden geselecteerd die u met redelijke inspanningen kunt monitoren. Een systematische aanpak helpt om een beheersbare verzameling kernindicatoren te bepalen die de doelstellingen goed weerspiegelen. Werken met slechts enkele strategische indicatoren kan doeltreffender blijken, met name voor “beginnende steden” die over beperkte middelen, gegevens of ervaring beschikken bij het opstellen van een plan. Hoewel later indicatoren voor monitoringmaatregelen zullen worden ontwikkeld (zie activiteit 7.3), worden de strategische indicatoren voor het meten van de totale prestaties van het mobiliteitsplan hier geselecteerd, samen met de respectieve meetmethoden en de overeenkomstige gegevensbronnen die tijdens de voorbereidende fase zijn vastgesteld (zie activiteit 3.1).

Doelen

- Een reeks strategische indicatoren vaststellen op basis waarvan de vooruitgang bij de verwezenlijking van elke doelstelling kan worden gemonitord.
- Gemakkelijk meetbare en begrijpelijke indicatoren kiezen en daarbij rekening houden met bestaande gegevensbronnen (zie activiteit 3.1) en standaardindicatoren.

Taken

- Geef uw doelstellingen aan en stel vast welke belangrijke aspecten moeten worden gemonitord.
- Stel een beperkt aantal kwantitatieve en kwalitatieve “kernindicatoren” vast die gemakkelijk meetbaar en begrijpelijk zijn en duidelijk verband houden met elk van de doelstellingen.



afbeelding © anyaberkut op istock.com

- Gebruik standaardindicatoren die al goed gedefinieerd zijn en waarvoor reeds bestaande kennis over het meten en analyseren van deze indicatoren beschikbaar is. Zo kan een vergelijking met andere steden of nationale/internationale statistieken worden gemaakt.
- Richt de aandacht op impactindicatoren (ook wel resultaatindicatoren genoemd) die de verwezenlijking van uw duurzaamheidsdoelstellingen rechtstreeks meten. Houd niet alleen rekening met vervoersindicatoren, maar ook met indicatoren uit aanverwante gebieden, zoals economie, milieu, gezondheid en het sociale aspect.
- Neem enkele indicatoren mee die met name nuttig zijn voor de communicatie met beleidsmakers en het publiek. Deze indicatoren moeten gemakkelijk te begrijpen en voor een breder publiek interessant zijn (bv. het aantal mensen dat in het verkeer ernstig gewond is geraakt of om het

Wat is een “indicator”?



Een indicator is een duidelijk gedefinieerde gegevensverzameling die wordt gebruikt om de voortgang bij het bereiken van een bepaalde doelstelling of een bepaald streefdoel te meten.

Met strategische indicatoren kunnen de algemene prestaties van een mobiliteitsplan worden gemeten, waarmee een basis voor de evaluatie van het plan wordt gevormd. Op een meer gedetailleerd niveau kan met meetindicatoren de prestaties van de afzonderlijke maatregelen worden gemonitord.

leven is gekomen, het aantal locaties waar de grenswaarden voor lucht-verontreiniging worden overschreden of het aantal gecreëerde banen).

- Evalueer de reeds beschikbare en vastgestelde gegevensbronnen (zie de activiteiten 3.1 en 3.2), breng eventuele problemen om de beoogde resultaten te meten in kaart en ontwikkel indien nodig nieuwe gegevensbronnen of stel deze vast (bv. gegevens van enquêtes, kwantitatieve gegevens van automatische metingen).
- Overleg voordat u begint met het ontwikkelen van uw eigen strategische indicatoren met de belangrijkste belanghebbenden en andere organisaties in uw gebied, omdat zij wellicht zelf al enkele indicatoren hebben aangenomen. Vooruitgang kan veel gemakkelijker worden gemonitord indien gebruik wordt gemaakt van reeds gebruikte en aanvaarde indicatoren.
- Geef een duidelijke definitie voor elke indicator en het verslagleggingsformaat, een overzicht van de wijze waarop de gegevens worden gemeten en de indicator die op basis van de gegevens wordt berekend.

Activiteiten die verder gaan dan de essentiële eisen

- Overleg met relevante lokale en regionale belanghebbenden over regionale indicatoren.
- Maak gegevens online beschikbaar, zodat ook buitenstaanders de ernst van de problemen inzien.

Tijdschema en coördinatie

- Rechtstreeks gebaseerd op de doelstellingen die in activiteit 5.2 zijn vastgesteld en die leiden tot de vaststelling van streefdoelen in activiteit 6.2.
- Gaat hand in hand met stap 3, waarin gegevens en gegevensbronnen worden vastgesteld en geanalyseerd en de basis voor de beschikbaarheid van gegevens voor de keuze van indicatoren wordt vastgesteld.
- Bij het plannen van de monitoring van de individuele maatregelen (zie activiteit 7.3) moet rekening worden gehouden met de vastgestelde strategische indicatoren en monitoringregelingen.

Checklist

- ✓ Voor alle doelstellingen zijn kwantitatieve en kwalitatieve resultaatindicatoren bepaald, waaronder indicatoren die door andere organisaties in uw gebied worden gebruikt.
- ✓ Bestaande en nieuwe gegevensbronnen zijn geëvalueerd.
- ✓ Er is een verzameling strategische kernindicatoren vastgesteld, waaronder het verslagleggingsformaat en de meetmethode.



Figuur 24: Overzicht van belangrijke kwantificeerbare strategische effectindicatoren, gebaseerd op de Europese indicator voor duurzame stedelijke mobiliteit en de internationale norm (MobiliseYourCity)

Doelstelling	Indicator	Definitie
Verkeersveiligheid	Dodelijke slachtoffers door alle verkeersongevallen in het stedelijk gebied op jaarbasis.	Aantal sterfgevallen binnen 30 dagen na het verkeersongeluk als gevolg van de gebeurtenis per jaar veroorzaakt door stedelijk vervoer per 100 000 inwoners van het stedelijk gebied.
Toegang tot mobiliteitsdiensten	Aandeel van de bevolking met adequate toegang tot mobiliteitsdiensten (openbaar vervoer).	Percentage van de bevolking met adequate toegang tot het openbaar vervoer (bus, tram, metro, trein).
Broeikasgasemissies	Broeikasgasemissies van bron tot wiel door alle stedelijke vervoerswijzen voor passagiers en goederen.	Broeikasgasemissies [ton CO ₂ (eq.) / hoofd per jaar].
Luchtkwaliteit	Emissie van luchtverontreinigende stoffen door alle vervoerswijzen voor passagiers en goederen (uitlaatgassen en niet-uitlaatgassen voor PM _{2,5}) in het stedelijk gebied.	Emissie-index (kg PM _{2,5} -eq . per hoofd per jaar).

Aanvullende indicatoren voor stedelijke mobiliteit:

- Betaalbaarheid van het openbaar vervoer voor de groep met het laagste inkomen
- Toegankelijkheid voor groepen met een mobiliteitsbeperking
- Geluidshinder
- Files en vertragingen
- Energie-efficiëntie
- Kansen voor actieve mobiliteit
- Multimodale integratie
- Tevredenheid over het openbaar vervoer
- Verkeersveiligheid voor actieve vervoerswijzen

Bron: *Sustainable Urban Mobility Indicators (SUMI)* https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/sumi_nl

Meer instrumenten om u te helpen bij het kiezen van indicatoren zijn te vinden in de CIVITAS Tool Inventory: <https://civitas.eu/tool-inventory/indicator-sets>

Meer algemene informatie over monitoring is te vinden in het handboek CH4LLENGE Monitoring and Evaluation: <https://www.eltis.org/resources/tools/sump-monitoring-evaluation-kit>.

VOORBEELD VAN EEN GOEDE PRAKTIJK

Milton Keynes, Verenigd Koninkrijk: Gemakkelijk meetbare en beschikbare verzamelingen strategische indicatoren

Voor het beoordelen van de algemene prestaties van het mobiliteitsplan, heeft het stadsbestuur een aantal indicatoren geselecteerd, waaronder de toestand van het wegennet, de gemiddelde reistijd, de luchtkwaliteit en de verkeersveiligheid. De keuze voor deze indicatoren werd gemaakt met het oog op een correcte beoordeling van het effect van dat plan en op basis van het feit of die indicatoren gemakkelijk meetbaar en beschikbaar of gemakkelijk toegankelijk zijn. De raad van Milton Keynes adviseert om voor het mobiliteitsplan een duidelijke verzameling SMART-doelstellingen (specifiek, meetbaar, aanvaardbaar, relevant en tijdgebonden) vast te stellen, wat helpt om later indicatoren te selecteren die aansluiten op de doelstellingen van dat plan. Op basis van ervaring adviseert het SUMP-team om gebruik te maken van nieuwe technologieën en indicatormethoden die in andere steden zijn toegepast.

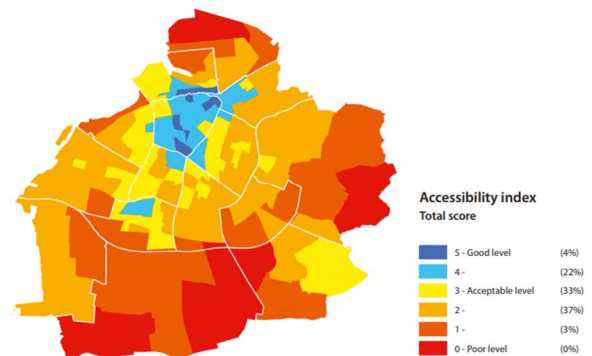


Auteur: James Povey, stadsraad Milton Keynes, verzameld door Polis
 Afbeelding: Stadsbestuur Milton Keynes

VOORBEELD VAN EEN GOEDE PRAKTIJK

Malmö, Zweden: De toegankelijkheidsindex als voorbeeld van een indicator

Malmö heeft op basis van relevante metingen een normatieve toegankelijkheidsindex ontwikkeld waarmee het effect van de uitgevoerde maatregelen kan worden beoordeeld en waarmee kaarten worden gebruikt om duurzame toegankelijkheid aan te tonen. De toegankelijkheidsindex kan dienen ter ondersteuning van besluiten op het gebied van planning en voor het afwegen van verschillende investeringen en acties. Ook kunnen vergelijkingen tussen verschillende gebieden en bevolkingsgroepen worden gemaakt. De toegankelijkheidsindex kan dienen als hulpmiddel bij de follow-up van de manier waarop de toegankelijkheid van het vervoerssysteem zich in de loop van de tijd ontwikkelt, en kan daardoor worden gebruikt als een van de indicatoren voor de verwezenlijking van de SUMP-doelstellingen.



Auteur: Andreas Nordin, stad Malmö, verzameld door Rupprecht Consult
 Afbeelding: Duurzaam stedelijk mobiliteitsplan, Malmö

ACTIVITEIT 6.2: Meetbare streefdoelen overeenkomen

Uiteenzetting

Streefdoelen zijn een concrete vorm van toezeggingen in een duurzaam stedelijk mobiliteitsplan, waarmee wordt aangegeven wat u wanneer wilt bereiken. Het bepalen van streefdoelen heeft een tweeledig doel. Ten eerste zorgt het voor transparantie en duidelijke richtlijnen voor de wijze waarop u vervoer en mobiliteit in de stad wilt veranderen. Ten tweede biedt het steden meer inzicht in de mate waarin doelstellingen moeten worden behaald. Als strategische kernindicatoren en streefdoelen duidelijk worden vastgesteld, zullen de besluitvormers en het publiek ze gemakkelijk begrijpen en kunnen ze stimulerend werken om betere resultaten te behalen.

Doelen

- Een besluit nemen over een verzameling meetbare streefdoelen voor elk van de overeengekomen strategische indicatoren (zie activiteit 6.1), die op al uw doelstellingen van toepassing zijn.
- Ervoor zorgen dat met de overeengekomen streefdoelen de verwezenlijking van de gewenste resultaten kan worden beoordeeld.
- Haalbare, maar ambitieuze streefdoelen formuleren.
- Zorg ervoor dat de streefdoelen onderling verenigbaar zijn.



SMART-doelen

- **Specifiek** – nauwkeurig beschreven met kwantitatieve en/of kwalitatieve termen die door alle belanghebbenden worden begrepen.
- **Meetbaar** – de huidige situatie is gemeten en is bekend. Er zijn ook middelen beschikbaar om de (kwalitatieve en kwantitatieve) veranderingen te meten.
- **Aanvaardbaar** – op basis van de beschikbare technische, operationele en financiële vaardigheden en de overeenkomsten met of de toezeggingen van de betrokken partijen.
- **Relevant** – benadrukt het belang van het kiezen van doelstellingen die ertoe doen, stedelijke mobiliteit bevorderen, andere streefdoelen ondersteunen of daarmee in overeenstemming zijn.
- **Tijdgebonden** – belangrijke data voor het bereiken van het streefdoel zijn duidelijk vastgesteld.

Taken

- Bepaal streefdoelen voor elk van de (in activiteit 6.1 geselecteerde) strategische kernindicatoren om de vooruitgang in de richting van de verwezenlijking van de doelstellingen te kunnen bijhouden. De streefdoelen moeten SMART zijn: specifiek, meetbaar, aanvaardbaar, realistisch en tijdgebonden. Wees ambitieus, maar ook realistisch bij het beoordelen van wat er kan worden bereikt.
 - Begin met het vaststellen van streefdoelen voor de strategische indicatoren, die de gewenste mate van verwezenlijking van elk van de duurzaamheidsdoelstellingen rechtstreeks meten (bv. een vermindering van de broeikasgasemissies van het vervoer met 30 % binnen tien jaar). Stel ook tussentijdse streefdoelen als tussenstappen in de richting van de langetermijndoelen (bv. een vermindering van de broeikasgasemissies van het vervoer met 15 % binnen vijf jaar).
 - Stel daarna doelen voor de kernindicatoren voor de transportactiviteit, die meten in welke mate het vervoerssysteem is verbeterd (bv. het aandeel duurzame vervoerswijzen binnen tien jaar groter dan 70 % of het aantal kilometers hoogwaardige busbanen dat de komende tien jaar wordt uitgevoerd).
 - Probeer tegenstrijdigheden tussen de indicatoren te vermijden.
- Betrek de belangrijkste belanghebbenden bij het vaststellen van de streefdoelen, aangezien dit ervoor zal zorgen dat de streefdoelen breed gedragen en realistisch zijn. Probeer echter wel te voorkomen dat lobbygroepen ambitieuze veranderingen die de meerderheid van de bevolking ten goede komen in de weg staan. Bereid werkgroepvergaderingen voor, voer ze uit en geef er gevolg aan.
- Neem de streefdoelen op in het mobiliteitsplan om ze formeel aan te nemen (zie activiteit 9.1).



Details van de taken

Wees ambitieus, maar realistisch!

In veel steden staan de streefdoelen voor stedelijk vervoer en mobiliteit gelijk aan wensdenken in plaats van wat realistisch gezien kan worden bereikt. Dit werkt averechts. Hoewel het goed is om ambitieus te zijn, moet u ook eerlijk beoordelen wat er haalbaar is met de beschikbare middelen en kennis.



Modal Split

Definitie: De modal split kan worden gedefinieerd als het aandeel mensen dat gebruikmaakt van een bepaalde vervoerswijze binnen het totale vervoer in een stedelijk gebied. De modal split van elk van de verschillende vervoerswijzen wordt doorgaans als procentuele waarde weergegeven. Deze kan voor personen- en goederenvervoer worden berekend op basis van verschillende eenheden (bv. aantal reizen, volume, gewicht, reizigers/kilometer of ton/kilometer), maar kan ook voor verschillende geografische gebieden (bv. het functionele stedelijke gebied, het stadscentrum, het district) worden berekend.⁴⁹

“Laat me je modal split zien en ik weet hoe je stad eruit ziet” lijkt wellicht wat overdreven, maar er zit wel een grond van waarheid in. Steden willen niet alleen inzicht in het vervoerssysteem krijgen, maar ook weten hoe de mensen in de stad zich verplaatsen. Daarom moeten allereerst gegevens worden verzameld en moet vervolgens de modal split worden berekend en bestudeerd. Dit doen veel steden in de hele wereld, waardoor een algemeen doel voor de modal split zeer waardevol is voor een verschuiving naar duurzame vervoerswijzen. De modal split kan niet in elke stad duidelijk worden vastgesteld of consistent worden gemeten, maar is evengoed een voor iedereen begrijpelijke waarde van groot belang. Enerzijds is deze waarde belangrijk voor het bepalen van de uitgangssituatie van het vervoerssysteem van een stad. Anderzijds ondersteunt de modal split de vaststelling van ambitieuze streefdoelen voor een verschuiving in de huidige waarde en kan er een vergelijking met andere steden worden gemaakt. Zo heeft Londen zich het ambitieuze doel gesteld om ervoor te zorgen dat tegen 2041 de inwoners 80 % van alle verplaatsingen uitvoeren met duurzame vervoerswijzen (lopen, fietsen en het openbaar vervoer).

In het kader van duurzame stedelijke mobiliteitsplanning kan de modal split deel uitmaken van de analyse van de huidige mobiliteitsituatie, maar kan deze waarde ook een van de grootste doelen weergeven die worden gebruikt om de geboekte vooruitgang in de richting van duurzame mobiliteit te evalueren. Als u bijvoorbeeld een toename van het aantal verplaatsingen per fiets ziet, hebt u niet alleen stappen genomen naar de realisatie van de algemene visie op een fietsvriendelijke stad, maar kunt u ook de vooruitgang meten die is geboekt met het halen van uw streefdoel van een toename met 10 % van het fietsaandeel. De modal split kan worden gezien als een overkoepelend doel waarvoor wordt aanbevolen om deze in het SUMP op te nemen. De modal split stelt u niet alleen in staat om veranderingen in het vervoerssysteem na verloop van tijd met elkaar te vergelijken, maar ook om de specifieke reisdoeleinden te meten of zelfs om de aandacht op verschillende groepen burgers te richten, waardoor u het mobiliteitsgedrag op basis van gender, leeftijd enz. kunt observeren.

Activiteiten die verder gaan dan de essentiële eisen

- Gebruik plaatselijke streefdoelen binnen de stedelijke agglomeratie (zoals voor het stadscentrum, industrie- en handelszones, afzonderlijke buurten enz.) om rekening te houden met lokaal variërende gedragspatronen en verplaatsingsmogelijkheden.

Tijdschema en coördinatie

- Rechtstreeks gebaseerd op de strategische indicatoren die in activiteit 6.1 zijn vastgesteld.
- Streefdoelen helpen u de gewenste prestaties van het mobiliteitsplan vast te stellen en te realiseren (zie de activiteiten 11.1 en 12.1).

Checklist

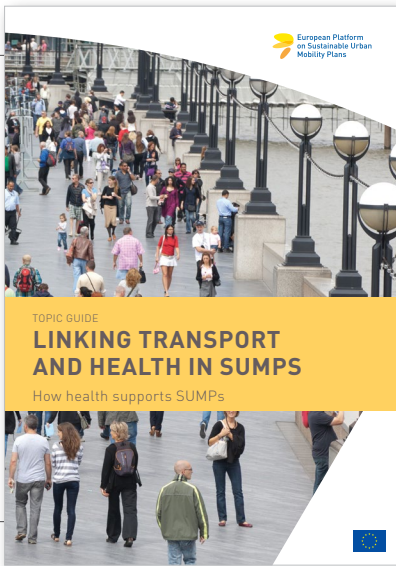
- ✓ De belangrijkste belanghebbenden zijn bij de vaststelling van de streefdoelen betrokken.
- ✓ Er is een adequate verzameling lokaal haalbare doelen vastgesteld.



Wat is een “streefdoel”?

Streefdoelen geven uitdrukking aan een nagestreefde waarde van een strategische indicator. Zij bepalen met name wat er uiterlijk in een bepaald jaar moet zijn bereikt ten opzichte van de huidige situatie. Streefdoelen moeten “SMART” (specifiek, meetbaar, aanvaardbaar, relevant en tijdgebonden) zijn.

⁴⁹ Eltis SUMP Glossary, 2015, www.eltis.org/glossary



Een goed mobiliteitsplan omvat vaak streefdoelen op het gebied van de volksgezondheid die nauw kunnen samenhangen met de doelen voor verkeersveiligheid, luchtverontreiniging en geluidshinder, of het toegenomen gebruik van actieve vervoerswijzen. Een voorbeeld van gezondheidsgerelateerde streefdoelen komt uit het mobiliteitsplan van Wenen (STEP2025):

“Het deel van de inwoners van Wenen die 30 minuten bewegen als onderdeel van hun dagelijkse reis zal van 23 % in 2013 toenemen tot 30 % in 2025.”

Meer informatie over hoe de volksgezondheid aansluit bij duurzame stedelijke mobiliteitsplanning staat in de thematische gids **Vervoer koppelen aan gezondheid in duurzame stedelijke mobiliteitsplanning**.

VOORBEELD VAN EEN GOEDE PRAKTIJK

Dresden, Duitsland: Strategische doelstellingen die zijn ontwikkeld in het kader van intensieve rondetafelgesprekken

De streefdoelen voor 2025 voor de ontwikkeling van mobiliteit en het vervoer in Dresden werden door belanghebbenden tijdens een intensief rondetafeloverleg uitgewerkt. Tijdens de rondetafel in het kader van het SUMP werd een door alle belanghebbenden overeengekomen document over de streefdoelen voor de ontwikkeling van het vervoer opgesteld dat in maart 2011 met weinig wijzigingen door de stadsraad werd goedgekeurd. De gekozen streefdoelen vormden de basis voor de uitwerking van het mobiliteitsplan. Voor zowel het opstellen als het uitvoeren van dat plan was het van cruciaal belang om over op politiek niveau goedgekeurde streefdoelen te beschikken om met zekerheid te kunnen plannen en een hoge mate van acceptatie te waarborgen. Uit de eerste evaluatie van het mobiliteitsplan in 2018 bleek dat het plan voor verdere verbetering in de toekomst meer streefdoelen zou moeten bevatten.



Auteur: Kerstin Burggraf, stad Dresden, verzameld door Eurocities
Afbeelding: Joe Breuer, pixabay.com

VOORBEELD VAN EEN GOEDE PRAKTIJK

Örebro, Zweden: Drie belangrijke streefdoelen voor de ontwikkeling van het verkeer

Tijdens het SUMP-proces stelde Örebro drie streefdoelen vast voor de ontwikkeling van het verkeer tegen 2020: 1) het aandeel fietsen, lopen en openbaar vervoer verhogen tot 60 % van alle verplaatsingen (van 44 % in 2011), 2) de absolute aantallen door fossiele brandstoffen aangedreven auto's verminderen en 3) de reistijdverhoudingen tussen auto, bus en fiets verbeteren. Bij het vaststellen van de streefdoelen bestond één stap erin na te denken over de manier waarop deze moesten worden gemonitord. Örebro ging na welke indicatoren al door de stad werden gemeten en waarover al verslag werd uitgebracht, en welke indicatoren door het nationale bureau voor de statistiek zouden kunnen worden verstrekt. De les die daaruit werd getrokken is dat de belangrijkste factor voor succes is om streefdoelen te kiezen die vrij gemakkelijk kunnen worden geëvalueerd en/of met een bepaald interval geëvalueerd kunnen worden, afhankelijk van de gewone monitoring van verkeersindicatoren.



Auteur: : Lovisa Blomér, stad Örebro, verzameld door UBC
Afbeelding: gemeente Örebro



Mijlpaal:

De visie, doelstellingen en streefdoelen zijn overeengekomen

Met het bereiken van de derde mijlpaal, halverwege de planningscyclus, hebt u de strategische fase van uw mobiliteitsplan voltooid. Er zijn vele belangrijke besluiten over de toekomstvisie, de doelstellingen van de stad en de strategische indicatoren en streefdoelen genomen die samen de strategische prioriteiten van het mobiliteitsplan vormen. Deze resultaten kunnen nu worden geconsolideerd in een samenvattend document, dat een stabiel richtinggevend kader zal bieden voor de fase waarin de maatregelen worden gepland. Voordat u de volgende fase ingaat, moet u overwegen om burgers nog eens om feedback over uw strategische prioriteiten te vragen, aangezien zij al een belangrijke bijdrage hebben geleverd tijdens de bespreking van de scenario's, de vorming van de visie en soms ook bij de vaststelling van de doelstellingen. Hiermee worden uw strategische prioriteiten gevalideerd en wordt de steun van en aanvaarding door het publiek gegarandeerd. Indien mogelijk moet u er ook voor zorgen dat de strategische prioriteiten door de besluitvormers worden goedgekeurd (bv. in de gemeenteraden), om een nog sterkere basis voor de maatregelenfase te creëren.



FASE 3: Planning van de maatregelen



Met de derde fase gaat het planningsproces over van het strategische naar het operationele niveau. Deze fase is toegespitst op de maatregelen die nodig zijn om de overeengekomen doelstellingen en streefdoelen te halen. Hier wordt het duurzaam stedelijk mobiliteitsplan voltooid en wordt de uitvoering ervan voorbereid door de volgende vragen te beantwoorden:

Wat gaan we concreet doen?

Stel een lange lijst van maatregelen op en beoordeel de doeltreffendheid en de haalbaarheid ervan om de maatregelen te selecteren die het meest bijdragen tot de verwezenlijking van uw doelstellingen en de bijbehorende streefdoelen. Voeg maatregelen samen tot geïntegreerde pakketten, bespreek ze met burgers en belanghebbenden, en beoordeel ze uitvoerig om uw keuze te bevestigen. Plan monitoring en evaluatie voor elke maatregel.

Wat is er nodig en wie doet wat?

Splits de maatregelenpakketten op in uitvoerbare taken (of "acties") en licht deze nader toe, m.i.v. de geraamde kosten, onderlinge afhankelijkheid en risico's. Identificeer voor alle acties interne en externe financieringsinstrumenten en -middelen. Spreek op basis daarvan duidelijke verantwoordelijkheden, prioriteiten en voor de uitvoering en tijdschema's voor elke actie af.

In dit stadium is het van essentieel belang om politieke en publieke steun voor de acties te krijgen, aangezien bouwprojecten bijvoorbeeld controversieel kunnen zijn, zelfs als de ermee verband houdende doelstellingen en maatregelen door een meerderheid worden ondersteund.

Kunnen we van start gaan?

Vele auteurs hebben een bijdrage geleverd aan de verschillende delen van het mobiliteitsplan. Nu is het moment aangebroken om het document te voltooien en de kwaliteit ervan te controleren. Op basis van de afspraken binnen uw organisatie kan een uitgebreide financiële regeling worden opgenomen in het plan zelf, of kan die deel uitmaken van een afzonderlijk proces. In beide gevallen moet vóór de goedkeuring van het mobiliteitsplan een begroting worden overeengekomen voor elke prioritaire actie, evenals regelingen op lange termijn voor de verdeling van kosten en inkomsten onder alle betrokken organisaties.

De belangrijkste mijlpaal van het planningsproces sluit de fase voor het plannen van de maatregelen af: Het duurzame stedelijke mobiliteitsplan is goedgekeurd door de beleidsmakers van het bevoegde politieke orgaan.

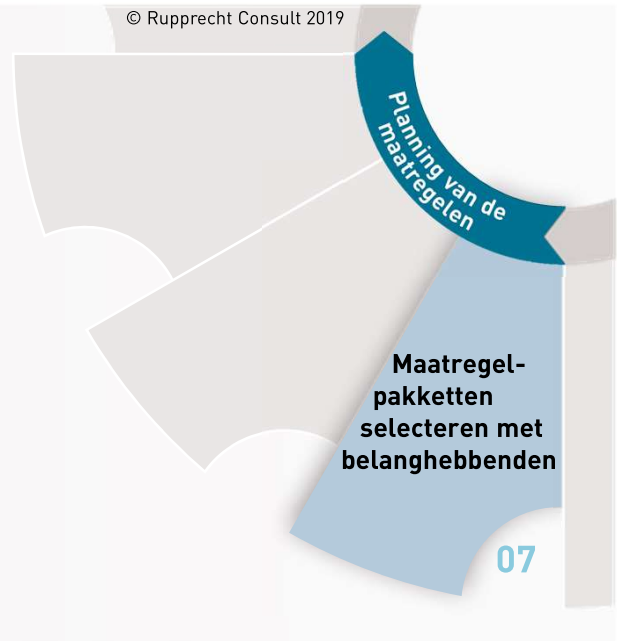
Figuur 25: Overzicht van de belangrijkste stappen (beoordeling van maatregelen, groeperen van maatregelen, actieplannen) van fase 3



STAP 7

Maatregelpakketten selecteren met belanghebbenden

- 7.1 Een lange lijst van maatregelen ontwikkelen en beoordelen met belanghebbenden
- 7.2 Geïntegreerde maatregelenpakketten vaststellen
- 7.3 Monitoring en evaluatie van de maatregelen plannen



De ontwikkeling van doeltreffende maatregelenpakketten staat centraal in de duurzame stedelijke mobiliteitsplanning. Alleen goed geselecteerde maatregelen zullen ervoor zorgen dat de vastgestelde doelstellingen en streefdoelen worden gehaald. De keuze moet gebaseerd zijn op overleg met de belangrijkste belanghebbenden, een transparante beoordeling van de maatregelen op hun haalbaarheid en bijdrage aan de doelstellingen, en op de ervaring van andere plaatsen met een vergelijkbaar beleid. Om synergieën zo sterk mogelijk te maken en belemmeringen te helpen overwinnen, moeten geïntegreerde maatregelenpakketten worden samengesteld. Door de evaluatie en monitoring van elk van de maatregelen (of maatregelenpakketten) in een vroeg stadium te plannen, wordt gewaarborgd dat daarmee rekening mee wordt gehouden wanneer de verantwoordelijkheden en begrotingen later worden besproken.

ACTIVITEIT 7.1: Een lange lijst van maatregelen ontwikkelen en beoordelen met belanghebbenden

Toelichting

De beoordeling en selectie van maatregelen is erop gericht de meest geschikte en kosteneffectieve maatregelen vast te stellen om uw visie en doelstellingen te verwezenlijken. Om relevante opties niet over het hoofd te zien, moet op basis van uw eigen kennis, de ideeën van belanghebbenden en het publiek, de ervaringen van deskundigen in andere steden en databanken met maatregelen en soorten maatregelen een uitgebreide lange lijst worden opgesteld.

Om tot een verzameling doeltreffende maatregelen te komen die realistisch gezien afgestemd is op de beschikbare middelen en de plaatselijke omstandigheden, moeten alle opties op de lange lijst op transparante wijze worden beoordeeld. Bij de beoordeling wordt niet alleen gekeken naar doeltreffendheid wat betreft de bijdrage aan de doelstellingen, maar ook naar de aanvaardbaarheid en de prijs-kwaliteitverhouding. Met name in tijden van krappe begrotingen voor stedelijk vervoer en mobiliteit is het van cruciaal belang dat de

middelen die worden ingezet zo veel mogelijk effect sorteren.

Doelen

- Een grote verscheidenheid aan mogelijke maatregelen in kaart brengen die bijdragen aan uw visie, doelstellingen en streefdoelen. Leren van ervaren steden en deskundigen om alle relevante opties in aanmerking te nemen.
- De meest veelbelovende maatregelen voor uw lokale context selecteren.
- Efficiënt gebruik van de beschikbare middelen waarborgen en voorkomen dat er voor financieel onrealistische maatregelen wordt gekozen.
- Een transparant proces voeren dat overtuigend bewijs levert voor de doeltreffendheid en haalbaarheid van de geselecteerde maatregelen.



Wat is een “maatregel”?

Een maatregel is een breed opgezette actie die wordt uitgevoerd om bij te dragen aan de verwezenlijking van een of meer beleidsdoelstellingen in een mobiliteitsplan of om een of meer geconstateerde problemen te verhelpen. Voorbeelden lopen uiteen van maatregelen op het gebied van grondgebruik, infrastructuur, regulering, beheer en dienstverlening, tot gedrag, informatiever-strekking en prijsstelling.

Taken

Vaststellen van de maatregelen (opties genereren)

- Stel een systematisch overzicht op van de reeds geplande of uitgevoerde maatregelen op basis van sectorale mobiliteitsplannen (bv. voor lopen, fietsen, OV, wegvervoer, parkeren, goederenvervoer) en plannen op andere relevante beleidsterreinen (bv. grondgebruik, energie, milieu, economische ontwikkeling, sociale integratie, gezondheid en veiligheid).
- Stel een lange lijst op met nieuwe potentiële maatregelen die aansluiten op uw doelstellingen en visie. Neem nieuwe en innovatieve ideeën in overweging. Neem ook maatregelen mee die door de particuliere sector zouden worden uitgevoerd. Gebruik databanken met maatregelen en lijsten van soorten maatregelen om lacunes in de maatregelen vast te stellen en inspiratie op te doen (zie het onderstaande tekstvak over instrumenten).
- Betrek belanghebbenden bij het opstellen van de lange lijst van maatregelen.
- Neem een combinatie van investerings-, operationele en organisatorische maatregelen voor alle relevante vervoerswijzen in de lange lijst op. Streef ook naar een combinatie van maatregelen met gevolgen op de korte, middellange en lange termijn.
- Leer van de ervaringen van anderen. Stel maatregelen vast die elders reeds met succes zijn uitgevoerd en neem contact op met de desbetreffende planologen. Zo hoeft niet opnieuw het wiel te worden uitgevonden en worden eventuele dure vergissingen van anderen vermeden.

Databanken met maatregelen op het gebied van stedelijke mobiliteit

De hoeveelheid mogelijke maatregelen is eindeloos. Dit betekent dat voor het bepalen van de meest geschikte maatregelen voor uw lokale context administratief werk moet worden verricht en dat overleg moet worden gepleegd met leden van het projectteam en belanghebbenden.

U kunt online databanken en documenten raadplegen die een overzicht bieden van mogelijke maatregelen die aan uw doelstellingen beantwoorden:

- Handboeken in het kader van SUMP-UP over het opnemen van maatregelen(pakketten) in een duurzaam stedelijke mobiliteitsplan (drie versies voor beginnende, gevorderde en vergevorderde steden), inclusief een lange lijst van meer dan 100 maatregelen voor 25 categorieën: <http://sumps-up.eu/publications-and-reports/>
- CH4ALLENGE Measure selection manual - Selecting the most effective packages of measures for Sustainable Urban Mobility Plans: www.eltis.org/resources/tools/sump-measure-selection-kit
- Op de website van het EPOMM, met uitvoerige informatie over mobiliteitsbeheer, helpt de MaxExplorer u bijvoorbeeld met het vaststellen van de meest geschikte “zachte maatregelen”: www.epomm.eu/index.php?id=2745
- De Vital Nodes Toolbox met beoordelingskader, kaarten en ruimtelijke vormgeving, goede praktijken en “fingerprint”-methode: <https://vitalnodes.eu/tools/>
- Aanvullende SUMP-richtlijnen, bijlage D: De verschillende richtlijnen bevatten een reeks aanbevolen maatregelen voor specifieke onderwerpen of contexten.



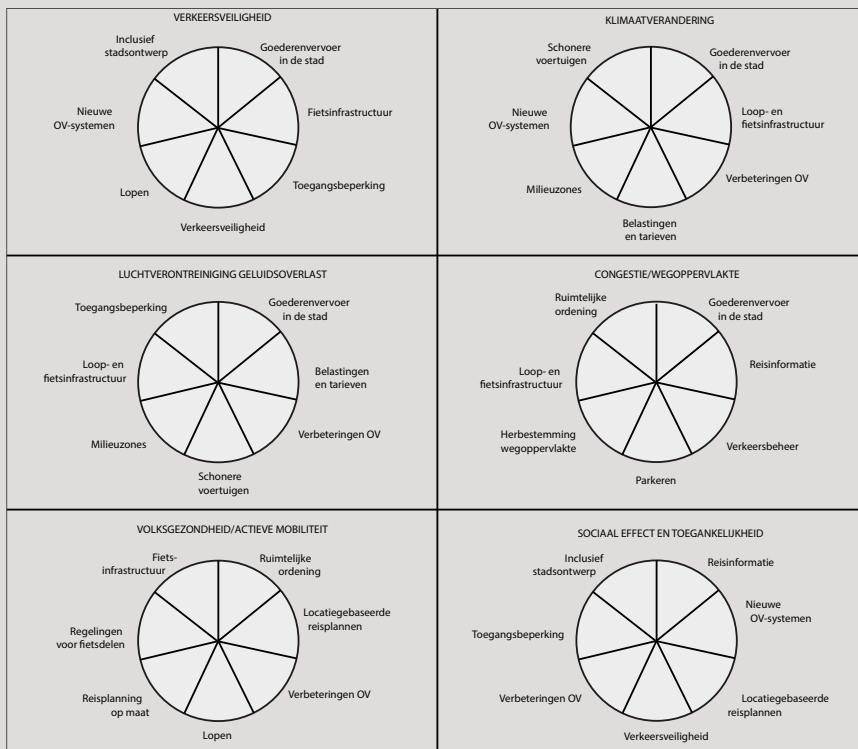


image © Ralf Brand

Instrumenten voor het vaststellen van maatregelen



Figuur 26: Voorbeelden van gebieden van maatregelen voor de aanpak van verschillende algemene uitdagingen die vaak voorkomen bij duurzame stedelijke mobiliteitsplanning. Een uitdaging kan met een breed scala van verschillende maatregelen worden aangepakt. De verschillende maatregelgebieden die in de cirkeldiagrammen worden weergegeven kunnen als controle worden gebruikt om na te gaan of een stad alle relevante gebieden gebruikt om een bepaalde uitdaging aan te gaan (Sundberg, R., 2018. SUMP-UP Manual on the integration of measures and measure packages - Step up, blz. 9).





Figuur 27: Voorbeeld van een structuur om een overzicht te krijgen van de dekking van verschillende soorten SUMP-maatregelen en het evenwicht tussen interne en externe maatregelen (Sundberg, R., 2018. SUMP's-Up Manual on the integration of measures and measure packages - Step up, blz. 13.)

Streefdoel: <i>geen slachtoffers bij verkeersongevallen</i>		
Streefdoel: <i>kwaliteitsverbetering OV</i>		
Streefdoel: <i>modaal aandeel fietsen verhoogd</i>		
Soorten maatregelen	Interne maatregelen (naar binnen in de organisatie gericht)	Externe maatregelen (richting de burgers gericht)
Strategische beleidsmaatregelen	Wat heeft het bestuur van de stad verwezenlijkt? • <i>Fietsplan (maatregelen, richtlijnen, doelstellingen)</i> • ... • ...	Wat heeft de stad uitgevoerd? • <i>Fietsplan (informatie)</i> • ... • ...
Maatregelen inzake communicatie en mobiliteitsbeheer	Wat heeft het bestuur van de stad verwezenlijkt? • <i>Reisbeleid voor de stad</i> • ...	Wat heeft de stad uitgevoerd? • <i>Voorlichtingscampagne</i> • ...
Fysieke/ infrastructuurmaatregelen inclusief onderhoud	Wat heeft het bestuur van de stad verwezenlijkt? • <i>Begroting en verantwoordelijkheden voor onderhoud toewijzen</i> • ..	Wat heeft de stad uitgevoerd? • <i>Nieuwe fietsinfrastructuur</i> • ..
Regelgeving, dienstverlening en wetgeving inclusief ruimtelijke ordening	Wat heeft het bestuur van de stad verwezenlijkt? • <i>Opnieuw toewijzen van geïnde parkeergelden</i> • ...	Wat heeft de stad uitgevoerd? • <i>Lage-emissiezone in stadscentrum</i> • ...



Online-instrumenten voor het vaststellen en beoordelen van maatregelen

Urban Transport Roadmaps

Het instrument Urban Transport Roadmaps biedt gebruikers de mogelijkheid om passende beleidsmaatregelen voor duurzaam vervoer te onderzoeken en vast te stellen, en om de gevolgen van deze maatregelen voor het vervoer, het milieu en de economie te kwantificeren: www.urban-transport-roadmaps.eu

KonsULT Measure Option Generator

Dit online-instrument biedt gebruikers de mogelijkheid om snel na te gaan welke beleidsmaatregelen passen in hun situatie. Gebruikers geven hun doelstellingen of problemen op en de optiegenerator geeft een ranglijst van 64 maatregelen, met links naar gedetailleerde beschrijvingen van de maatregelen: www.konsult.leeds.ac.uk

Maatregelen beoordelen (beoordelen van opties)

- Beoordeel alle maatregelen op uw lange lijst om te bepalen welke de meest geschikte en doeltreffende voor uw SUMP zijn.
 - Houd rekening met het verwachte effect van de maatregelen op de prestaties van het vervoerssysteem (door de vraag naar reizen te veranderen, door het aanbod van vervoersvoorzieningen te veranderen of door de kosten van de dienstverlening en exploitatie van het vervoerssysteem te veranderen).
 - Beoordeel voor elke maatregel de te verwachten prestaties voor elk van de doelstellingen van de stad (doeltreffendheid), de waarschijnlijkheid dat ze worden goedgekeurd (aanvaardbaarheid) en de gevolgen voor de begroting van de stad (prijs-kwaliteitverhouding). Neem verschillende beoordelingsmethoden in overweging en besluit welke u gaat gebruiken. De keuze hangt af van uw ervaring en de beschikbare middelen en kan zowel kwalitatieve als kwantitatieve benaderingen omvatten.
 - Een door veel steden gehanteerde, relatief snelle aanpak is om verschillende criteria door deskundigen te laten beoordelen (vereenvoudigde multicriteria-analyse), bijvoorbeeld in een reeks workshops. Voor deze aanpak moet een groep gekwalificeerde deskundigen bijeen worden gebracht (bv. de SUMP-“stuurgroep” of het SUMP-“kernteam”). Nadat een maatregel is gepresenteerd, geeft iedere deskundige een waardering, worden deze waarderingen als groep besproken, kunnen de deskundigen hun waarderingen wijzigen, maar hoeven zij geen gemeen-schappelijke waardering overeen te komen en worden ten slotte de gemiddelden berekend om maatregelen te vergelijken en te prioriteren (zie het onderstaande tekstvak over instrumenten voor een voorbeeld van de wijze waarop een dergelijke beoordelingsmethode kan worden georganiseerd). Voor een beter gekwalificeerd gemiddelde kan het nuttig zijn om de waarderingen van de deskundigen te wegen, afhankelijk van hun vakgebied (milieu-deskundigen krijgen bv. een hogere weging in de beoordeling van de luchtkwaliteit, financieel deskundigen in de beoordeling van de kosten enz.).
 - Online-instrumenten die dit kunnen ondersteunen, zijn bijvoorbeeld de KonSULT Measure Option Generator en Urban Transport Roadmaps, die beide onpartijdige schattingen van de verwachte doeltreffendheid voor de effectbeoordeling kunnen aandragen (zie het onderstaande tekstvak over instrumenten).
- Beoordeel de voorgestelde maatregelen met aandacht voor de realistische en tijdige uitvoering ervan met de betrokken middelen (voorbereidende haalbaarheidsstudie). Zorg ervoor dat alle kosten en baten, niet alleen de eenvoudig meetbare en waardevolle, in aanmerking worden genomen.
 - Beperk op basis van de resultaten van uw beoordeling uw lange lijst van maatregelen tot een korte lijst met de meest veelbelovende maatregelen.
 - Zorg ervoor dat zowel met passagiers- als met goederenvervoersstromen rekening wordt gehouden.
 - Zorg ervoor dat alle vervoerswijzen in gelijke mate in aanmerking worden genomen en worden vergeleken bij het beoordelen van de kosten en baten.
 - Geef een gedetailleerde specificatie op van de maatregelen op uw korte lijst. Ga na waar en wanneer de maatregel moet worden uitgevoerd en wie er gebruik van zal maken of op wie die van toepassing is.
 - Stel gedetailleerde kostenramingen op van de maatregelen op de korte lijst, met ramingen voor alle relevante categorieën: civieltechnische werken/bouw; enquêtes, onderzoeken, ontwerpen en kaarten; institutionele ontwikkeling/capaciteitsopbouw; betrokkenheid van belanghebbenden en communicatie; uitrusting, voertuigen en materialen; adviesdiensten; exploitatie en onderhoud; verwerving van gronden; bijkomende administratieve kosten; startkapitaal, en; belastingen en heffingen. Ontoereikende kostenramingen worden vaak als een aanzienlijk risico bij de beoordeling van investeringen in infrastructuur beschouwd.
 - Betrek andere afdelingen (waaronder financiën) in een vroeg stadium bij het proces en biedt voordelen voor deelname. Dat zal u helpen om in een later stadium verantwoordelijkheden en de verdeling van de kosten vast te stellen (zie de activiteiten 8.3 en 9.2).
 - Stel vast welke maatregelen aanvullende of externe technische ondersteuning vereisen voor haalbaarheids-, technische of marktonderzoeken.



Instrumenten voor het beoordelen van maatregelen

Tabel met een voorbeeld van de manier waarop de waardering van de in de lijst opgenomen maatregelen kan worden gestructureerd. De beoordeling kan bijvoorbeeld door deskundigen van de stad in een workshop worden uitgevoerd:

Figuur 28: Voorbeeld van een effectbeoordeling van maatregelen. Beoordelingsschaal voor de doeltreffendheid van -2 tot 2; -2 = de maatregel houdt een duidelijk risico in voor het verwezenlijken van de doelstelling, 0 = de maatregel heeft een neutraal effect, 2 = de maatregel levert duidelijk een positieve bijdrage. Beoordelingsschaal voor de aanvaardbaarheid en prijs-kwaliteitverhouding van 0 tot 3 (gebaseerd op Mattson, C., 2018. SUMP's-Up Standards for developing a SUMP Action Plan, blz. 9).

MAATREGEL/ MAATREGELEN- PAKKET	VISIE & STREEFDOELEN SUMP			PRIORITEITS- NIVEAU (SAMEN- VATTING SUMP-VISIE)	VERWACHTE RESULTATEN	
	Toename van de verkeersveiligheid	Toename van lopen, fietsen en openbaar vervoer	Afname van het autoverkeer		... als de maatregel wordt uitgevoerd	... als de maatregel niet wordt uitgevoerd
Gescheiden fietsvoorzieningen	2	2	1	5 (2+2+1)	Betere infrastructuur voor fietsers. Meer mensen nemen de fiets voor dagelijkse verplaatsingen	Geen verbeteringen voor fietsers. In de beste scenario's betekent dit dat het aantal mensen dat de fiets gebruikt, niet afneemt.
Een mobiliteitsbeheer- plan ontwikkelen	0	2	2	4 (0+2+2)	Een verschuiving naar meer gebruik van duurzaam vervoer voor dagelijkse verplaatsingen. Toegenomen gebruik van de bestaande infrastructuur voor duurzame vervoerswijzen.	Ongewijzigde modal split. Geen toename van duurzame vervoers- wijzen.
Voetgangers- oversteekplaatsen op prioritaire routes verbeteren	2	2	0	4 (2+2+0)	Meer veiligheid voor voetgangers. Meer mensen die lopen voor dagelijkse verplaatsingen.	Status quo in het aantal verwondingen van voetgangers. Een laag veiligheidsgevoel kan ertoe leiden dat minder mensen zich te voet verplaatsen.
...						

Activiteiten die verder gaan dan de essentiële eisen

- Stel samen met de belangrijkste belanghebbenden maatregelen vast en betrek ze nauw bij het genereren en beoordelen van opties.
- Vraag het publiek om ideeën voor maatregelen, bijvoorbeeld in een onlineformaat, als inspiratiebron voor uw lange lijst.
- Zoek naar goede voorbeelden buiten uw eigen stad en land.
- Nodig deskundigen uit andere plaatsen in uw stad uit voor advies.
- Neem uw plaatselijke beleidsmakers mee op een bezoek aan een stad die een van uw belangrijkste maatregelen met succes heeft uitgevoerd om het draagvlak ervoor te vergroten.

Tijdschema en coördinatie

- Nadat de visie, doelstellingen en streefdoelen zijn vastgesteld.
- De maatregelen eerst vaststellen, daarna beoordelen.

Checklist

- ✓ De uitgevoerde en geplande maatregelen zijn geanalyseerd.
- ✓ Er is een lange lijst van potentiële maatregelen opgesteld.
- ✓ Er zijn ervaringen uitgewisseld met planologen die interessante maatregelen in andere steden of regio's hebben uitgevoerd.
- ✓ Geschikte maatregelen zijn beoordeeld met het oog op de doeltreffendheid (in termen van bijdrage tot de doelstellingen), de aanvaardbaarheid en de prijs-kwaliteitverhouding.
- ✓ De meest veelbelovende maatregelen zijn in de korte lijst opgenomen.
- ✓ Er zijn gedetailleerde specificaties en kostenramingen voor de maatregelen op de korte lijst beschikbaar



Intelligente vervoerssystemen (ITS) bieden een verzameling maatregelen voor uw mobiliteitsplan. De uitrol van dergelijke technologieën mag echter geen doel op zich worden, maar moet eerder een middel zijn om een duidelijke bijdrage te leveren aan het halen van een of meerdere van uw SUMP-doelstellingen. In veel gevallen zijn ITS de ontsluitende technologie voor andere maatregelen, waardoor deze mogelijk of doeltreffender worden (bv. elektronisch toezicht op toegangsbeperkingen voor bepaalde voertuigen als onderdeel van de invoering van lage-emissiezones). Andere voorbeelden van het gebruik van ITS zijn: systemen die multimodale realtime-informatie verstrekken om multimodaal reizen te vergemakkelijken, milieuvriendelijke controle van het verkeer en van kruispunten of corridors (bv. voorrang voor het openbaar vervoer op kruispunten), multimodale geïntegreerde betalingen en boekingen en elektronische ticketing, automatische tolheffing voor weggebruikers, intelligent parkeerbeheer en intelligente informatie, reactief en voorspellend verkeersmanagement en -beheer, waaronder het gebruik van gegevens over voertuigstromen, en systemen voor wagenparkbeheer.

Voor achtergrond over het verband tussen ITS en SUMP, zie de praktijkbriefing **De rol van intelligente vervoerssystemen (ITS) in duurzame stedelijke mobiliteitsplanning**.

VOORBEELD VAN EEN GOEDE PRAKTIJK

Porto, Portugal: Indeling van maatregelen voor het kiezen van maatregelen in verschillende gemeenten

Het actieplan voor duurzame stedelijke mobiliteit (PAMUS) voor het grootstedelijk gebied van Porto bestrijkt 17 gemeenten. Om te beslissen welke maatregelen in de afzonderlijke gemeenten en in het grootstedelijk gebied als geheel moeten worden uitgevoerd, zijn de maatregelen in negen typologieën onderverdeeld. Om de lange lijst van maatregelen te beoordelen aan de hand van de typologieën, is op basis van een confrontatiematrix een analyse van de typologieën en doelstellingen gemaakt. Aangezien het actieplan binnen een periode van zes maanden werd ontwikkeld, was er geen tijd om burgers bij het selecteren van de maatregelen te betrekken. In het PAMUS werd echter een bijdrage van een werkgroep bestaande uit politici en technici uit de gemeenten opgenomen. Deze werkgroep heeft geholpen de aanvankelijke lange lijst van maatregelen in te korten.

Objetivo Estratégico	Modos suaves	Integração multimodal (bilhética)	Interfaces	Corredores BUS, BRT e LRT	Sistemas de informação aos utilizadores	Sistemas de gestão de tráfego	Soluções DRT	Multi tipologia
1	✓✓✓	✓	✓✓	✓✓	✓	✓	✓✓✓	✓✓✓
2	✓✓	✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓	✓	✓✓✓	✓✓✓
3		✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓	✓	✓✓✓	✓✓
4	✓✓	✓✓	✓	✓✓	✓	✓	✓✓	✓✓
5	✓	✓✓	✓✓	✓✓			✓✓	✓
6		✓✓	✓✓	✓✓			✓✓✓	✓
7	✓			✓			✓	✓
8				✓		✓		✓
9		✓	✓✓	✓	✓✓	✓✓✓		✓
10	✓		✓	✓	✓✓	✓	✓✓	✓
11		✓✓	✓✓✓	✓	✓✓	✓	✓	✓
12	✓	✓✓✓	✓✓	✓	✓✓✓	✓✓✓	✓✓✓	✓
13		✓✓✓	✓	✓	✓✓	✓	✓✓	✓
14						✓✓✓		
15	✓✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Auteur: Stad Porto, verzameld door Ana Dragutescu, ICLEI
Afbeelding: PAMUS - Plano de Ação de Mobilidade Urbana Sustentavel

VOORBEELD VAN EEN GOEDE PRAKTIJK

Granollers, Spanje: Participatieve beoordeling van de maatregel op basis van de evaluatie van het vorige mobiliteitsplan

Bij de ontwikkeling van zijn tweede mobiliteitsplan (PUMS) heeft Granollers zich gericht op het betrekken van belanghebbenden bij de herziening en prioritering van mobiliteitsmaatregelen. Dit gebeurde via specifieke activiteiten en debatten. Er werden bijeenkomsten georganiseerd met de mobiliteits- en gezondheidsraad van de stad, marktdeelnemers en sociale partners, en de technische staf van de stadsraad. Er werden ook bijeenkomsten met burgers en gebruikers van het openbaar vervoer gehouden. Tijdens deze bijeenkomsten gaven de deelnemers feedback over de technische voorstellen en deden zij suggesties voor de wijze waarop specifieke onderdelen en maatregelen binnen het mobiliteitsplan zouden kunnen worden verbeterd.

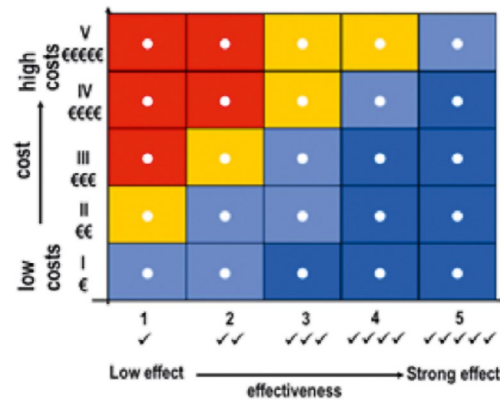


Auteur: Laura Llavina Jurado, stad Granollers, verzameld door ICLEI
Afbeelding: Granollers

VOORBEELD VAN EEN GOEDE PRAKTIJK

Bremen, Duitsland: Beoordeling aan de hand van meerdere criteria met gestructureerde workshops voor deskundigen

De stad Bremen gebruikte verschillende instrumenten voor het selecteren van de SUMP-maatregelen. Een kosten-batenanalyse hielp bij het bepalen van de mate waarin elke afzonderlijke maatregel het doel had behaald. De methode omvatte een beoordeling door deskundigen van de doeltreffendheid van de maatregelen met betrekking tot de streefdoelen aan de hand van een kwalitatieve schaal voor elke indicator om de streefdoelen te behalen. Ten tweede werd het ruimtelijke effect geëvalueerd, en ten slotte werden de effecten gerangschikt. De indeling van de kosten van de maatregelen werd gebaseerd op vijf kostengroepen. Na de indeling en de rangschikking werd de kosten-effectenanalyse afgerond, waaruit bleek in welke mate de streefdoelen met elke maatregel zijn gehaald



Auteur: Stad Bremen, verzameld door Eurocities

Afbeelding: Stad Bremen

ACTIVITEIT 7.2: Geïntegreerde maatregelenpakketten vaststellen**Toelichting**

De ervaring leert dat afzonderlijke maatregelen slechts een beperkt effect kunnen hebben, terwijl maatregelenpakketten positief kunnen versterken en belemmeringen voor de uitvoering kunnen helpen overwinnen. Een maatregelenpakket combineert verschillende maatregelen om op doeltreffender wijze bij te dragen aan de doelstellingen en om de aanvaardbaarheid ervan te vergroten. Om de nuttigste maatregelenpakketten vast te stellen, moeten verschillende methoden om de maatregelen te groeperen worden onderzocht en getest.

In dit stadium is een gedetailleerde effectbeoordeling van de belangrijkste maatregelen en maatregelenpakketten nodig om onrealistische projecten te vermijden, innovatieve ideeën te bevestigen en kosteneffectiviteit te waarborgen, vaak middels gestandaardiseerde methoden zoals een multicriteria-analyse of een kosten-batenanalyse.

De pakketten die uiteindelijk met behulp van burgers en belanghebbenden worden geselecteerd, moeten niet alleen de bijdrage aan de doelstellingen maximaliseren, maar ook streven naar de integratie van vervoerswijzen (intermodaliteit) in ruimtelijke ordening en andere sectorale planningsactiviteiten (zoals milieu-, gezondheids- of economische maatregelen, zie activiteit 2.2).

Doelen

- Geselecteerde maatregelen in groepen indelen om belemmeringen voor de uitvoering van specifieke maatregelen weg te nemen en synergieën te benutten.
- De integratie van de vervoerswijzen waarborgen (intermodaliteit).
- Streven naar integratie met ruimtelijke ordening en andere sectorale planningsactiviteiten.
- Zorgen voor steun en een breed draagvlak voor uw maatregelenpakketten bij beleidsmakers, burgers en andere belanghebbenden.

**Wat is een "maatregelenpakket"?**

Een maatregelenpakket is een combinatie van aanvullende maatregelen, vaak uit verschillende categorieën, die goed gecoördineerd zijn om de specifieke dimensies van een probleem doeltreffender aan te pakken dan afzonderlijke maatregelen en om de belemmeringen voor de uitvoering ervan weg te nemen. Een voorbeeld hiervan is de combinatie van maatregelen om autogebruik te ontmoedigen, zoals parkeercontroles, met maatregelen ter bevordering van alternatieven, zoals betere busdiensten en fietspaden.

Uw maatregelenpakketten moeten verschillende actierreinen, zoals lopen, ondersteunen en aanmoedigen. Een maatregelenpakket voor lopen kan bijvoorbeeld worden opgebouwd rond een vlaggenschipproject of een belangrijke maatregel, zoals een voetgangerszone of een “superblok” (zie ook het onderstaande voorbeeld van een goede praktijk van Vitoria-Gasteiz). In een dergelijk pakket voor de herinrichting van een stedelijk gebied in een voetgangerszone zouden verschillende, elkaar ondersteunende soorten maatregelen moeten worden opgenomen. Naast de kernmaatregel om de toegang van auto’s te beperken en straten opnieuw te ontwerpen met de nadruk op aantrekkelijkheid en toegankelijkheid (bv. meer groenvoorzieningen en bomen, zitplaatsen en toiletten, schone en goed verlichte straten), kan een maatregelenpakket bestaan uit:

- Tijdelijke voetgangerszone op bepaalde zomerdagen of zondagen in de maanden ervoor, optimaal gecombineerd met openbare evenementen
- De bouw van fietsenstallingen aan de randen en verbetering van fietspaden in nabijgelegen straten
- Mogelijkheden voor parkeren buiten de weg (bv. een parkeergarage met lage tarieven voor bewoners)
- Betere busverbindingen in de wijk
- Oplossingen voor de levering van goederen aan winkels (bv. tijdvensters voor de toegang van leveringsvoertuigen 's ochtends/'s avonds, of het creëren van een nabijgelegen microhub met transportfietsen voor de laatste kilometer)
- Proactieve communicatie naar winkeliers en het publiek (bv. door middel van klantentevredenheidsenquêtes en omzetstatistieken voor en na de invoering van een voetgangerszone)
- Beperking van maximumsnelheden en de realisatie van veilige voetgangersoversteekplaatsen in de omliggende straten

Meer begeleiding voor het opzetten van gezonde, doeltreffende en duurzame looppogingen in het kader van duurzame stedelijke mobiliteitsplanning staat in de praktijkbriefing **Het ondersteunen en bevorderen van lopen in duurzame stedelijke mobiliteitsplanning**.



Taken

- Stel opties vast voor het in een pakket opnemen van maatregelen. Maatregelen kunnen op verschillende manieren in groepen worden ingedeeld, bijvoorbeeld
 - naar soort maatregel (streven naar een mix van maatregelen op het gebied van grondgebruik, infrastructuur, regulering, beheer en dienstverlening, gedrag, informatieverstrekking en prijsstelling in één pakket);
 - naar aanvaardbaarheid (populaire en minder populaire maar doeltreffende maatregelen in pakketten groeperen, bv. stimulansen en beperkingen);
 - naar doelstelling of uitdaging (maatregelen die bijdragen aan hetzelfde doel of eenzelfde probleem oplossen in een pakket opnemen);
 - naar locatie (maatregelen in hetzelfde gebied in één pakket combineren);
 - naar kosten (een doeltreffende maar dure essentiële maatregel combineren met maatregelen die inkomsten genereren om lagere nettokosten te realiseren);
 - naar bundeling voor externe financiering (met groepering van maatregelen waarvoor externe financiering nodig is en: i) één duidelijk omschreven doelstelling steunen, ii) in hetzelfde gebied worden uitgevoerd, iii) dezelfde trekker hebben, en iv) vergelijkbare uitvoeringsperioden hebben, of
 - rond grotere projecten (zoals een nieuw fietsnetwerk, zoeken naar maatregelen die dat project aanvullen en versterken).
- Groepeer maatregelen in pakketten om synergieën te benutten en de doeltreffendheid ervan te vergroten. De sleutel om te beslissen welke maatregelen in een pakket worden opgenomen, bestaat erin vast te stellen welke maatregelen elkaar goed aanvullen of eventueel nodig zijn om andere maatregelen levensvatbaar te maken. Maatregelen in een pakket moeten op elkaar inwerken en samen meer bereiken dan afzonderlijk maatregelen (synergie) of andere maatregelen in het pakket mogelijk maken door

belemmeringen voor de uitvoering ervan weg te nemen.

- Zorg ervoor dat er rekening wordt gehouden met intermodaliteit. Hierbij kan het gaan om aansluitingen op de grote vervoersnetten, zoals het trans-Europees vervoersnetwerk.
- Controleer de voorgestelde maatregelen op het gebied van vervoer en mobiliteit met betrekking tot de integratie in de ruimtelijke ordening.
- Neem waar mogelijk de maatregelen op in verdere sectorale planningsactiviteiten (bv. milieu-, gezondheids- of economische maatregelen).
- Zie erop toe dat u alle doelstellingen aanpakt, m.i.v. externe factoren, zoals broeikasgasemissies, lawaai en plaatselijke luchtverontreiniging.
- Zorg voor een evenwicht tussen maatregelen op korte en lange termijn.
- Zorg voor een mix van investerings-, operationele en organisatorische maatregelen.
- Controleer of alle relevante vervoerswijzen, waaronder goederenvervoer, worden behandeld.
- Test en beoordeel de alternatieve pakketten en de overeenkomstige belangrijkste maatregelen uitgebreid. Wijzig die maatregelen op basis van de resultaten om onrealistische projecten te vermijden en kosteneffectiviteit te waarborgen. Als bijvoorbeeld in de gedetailleerde beoordeling van de opties blijkt dat bepaalde belangrijke maatregelen mogelijk niet haalbaar zijn, ga dan terug naar activiteit 7.1 en pas uw korte lijst van maatregelen aan om ervoor te zorgen dat uw doelstellingen nog steeds worden behaald. Overweeg verschillende beoordelingsmethoden en beslis welke u gaat gebruiken op basis van uw ervaring, de beschikbare middelen en het soort maatregelen dat moeten worden beoordeeld.
- Omdat de gevolgen van de maatregelen complex en lastig te voorspellen zijn, worden hiervoor vaak modellen gebruikt. Met goed gekalibreerde modellen kunt u de maatregelen afzonderlijk of in pakketvorm testen om de gevolgen ervan te voorspellen en te vergelijken met de huidige situatie en met de verzameling reeds geplande maatregelen ("business-as-usual"). Een hoogwaardig model is een krachtig plannings-

instrument, maar vereist veel gegevens en capaciteit om het actueel te houden. Een andere beperking die van bijzonder belang is voor duurzame stedelijke mobiliteitsplanning is het onvermogen van veel modellen om bepaalde soorten maatregelen weer te geven (met name maatregelen met betrekking tot goederen, lopen en fietsen, intermodaliteit en bepaalde gedragingen) en om versturende veranderingen te voorspellen (zie ook het onderstaande overzicht van modelleringsinstrumenten).

- Kosten-batenanalyses worden op grote schaal gebruikt om de prijs-kwaliteitverhouding van grotere afzonderlijke maatregelen te beoordelen, doorgaans voor infrastructuurprojecten, en kunnen ook rekening houden met veel van de maatschappelijke, economische en milieueffecten van projecten. Voor kosten-batenanalyses zijn doorgaans echter veel gegevens nodig en de meeste steden beschikken niet over een gestandaardiseerde kosten-batenanalyse voor niet-infrastructuurmaatregelen.
- Om te voldoen aan niet in geld uitgedrukte criteria, worden kosten-batenanalyses vaak aangevuld met multicriteria-analyses, met name als het te ingewikkeld blijkt om bepaalde criteria in geld uit te drukken. Multicriteria-analyses bieden gebruikers de mogelijkheid om kwantitatieve en kwalitatieve beoordelingen te combineren, afhankelijk van de beschikbaarheid van gegevens voor de verschillende criteria. Gestandaardiseerde kosten-batenanalyses of multicriteria-analyses zijn in veel landen verplicht om financiering voor grotere infrastructuurmaatregelen te ontvangen.
- Op veel plaatsen kan een volledige kosten-batenanalyse of een vervoersmodel om beleid te simuleren te duur zijn, met name voor kleinere maatregelen en steden. In die gevallen kan de aandacht in plaats daarvan op de belangrijkste maatregelen, ramingen en/of "modellering van de echte wereld" in de vorm van experimenten worden gericht.
- Voer een risicobeoordeling van de geselecteerde maatregelenpakketten uit. In zijn meest eenvoudige vorm kan dit een denkoefening zijn over de aannamen waarvan de doeltreffendheid van de maatregelen afhangt, wat er zou gebeuren als deze veranderen en hoe deze risico's kunnen worden beperkt.

Gebruik indien mogelijk ook kwantitatieve methoden, bijvoorbeeld door gevoeligheidstests uit te voeren. Dit betekent dat de beoordeling (of het model) moet worden overgedaan aan de hand van een reeks aannamen. Als het pakket dat de voorkeur heeft goed presteert op basis van een aantal aannamen, is het gevalideerd. Als de prestaties ervan variabel zijn, is het minder solide en is het minder zinvol om ermee verder te gaan. In dit geval kan worden overwogen het pakket te herzien om de prestaties ervan te verbeteren.

- Bespreek de geselecteerde maatregelenpakketten met belanghebbenden en betrek hen bij het selectieproces, bijvoorbeeld tijdens een vergadering van de SUMP-“stuurgroep”. Maak de maatregelenpakketten op transparante en professionele wijze bekend.
- Betrek burgers er actief bij en vraag hen om feedback over de maatregelen en maatregelenpakketten. Zij moeten worden betrokken bij de goedkeuring en definitieve selectie van de pakketten.
- Maak een definitieve keuze van maatregelen en maatregelenpakketten.

Tijdschema en coördinatie

- Zodra er een lijst van maatregelen is opgesteld.

Activiteiten die verder gaan dan de essentiële eisen

- Werk samen met andere lokale organisaties in een gedeeld vervoersmodel. Dit beperkt de kosten en maakt het gemakkelijker om het model actueel te houden. Organisaties die in een gemeenschappelijk model geïnteresseerd zijn, kunnen bijvoorbeeld lokale universiteiten, buurgemeenten of (regionale) exploitanten van openbaar vervoer of overheden zijn.

Checklist

- ✓ Er zijn potentiële maatregelenpakketten vastgesteld die naar verwachting tot synergieën zullen leiden en belemmeringen voor de uitvoering zullen overwinnen.
- ✓ De maatregelenpakketten zijn gecontroleerd met het oog op integratie met ruimtelijke ordening en andere sectorale planningsactiviteiten.
- ✓ De pakketten op de korte lijst zijn getest en getoetst aan alle doelstellingen om de meest kosteneffectieve combinaties vast te stellen.
- ✓ De geselecteerde pakketten zijn besproken met en goedgekeurd door belanghebbenden en het publiek.
- ✓ De definitieve verzameling maatregelenpakketten is geselecteerd

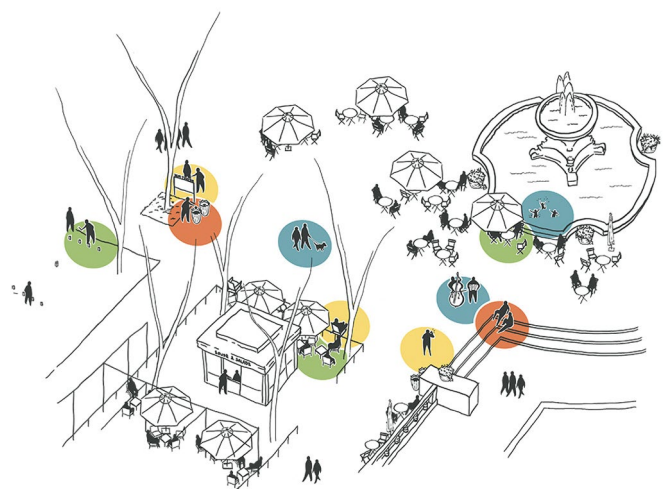
Placemaking

Een soort maatregel dat de afgelopen jaren steeds meer de aandacht heeft gekregen is placemaking. Dit kan beginnen met “lichte en goedkope” oplossingen en nauwe samenwerking met bewoners om straten en openbare ruimten te transformeren voor een verhoogde leefbaarheid en verbondenheid. Steden krijgen de kans snel verbeteringen aan te brengen en daardoor kan dit een nuttig onderdeel van maatregelenpakketten zijn om de gewenste veranderingen te laten zien en verdere steun voor andere SUMP-maatregelen te verkrijgen.

Het project voor openbare ruimten biedt een breed scala aan hulpmiddelen op het gebied van placemaking: www.pps.org

Het onlineplatform URB-I: URBAN IDEAS beheert een inspirerende databank van projecten voor placemaking, waaronder foto's die “voor”- en “na”-situaties met elkaar vergelijken: www.urb-i.com/before-after

Bron: Project voor openbare ruimten



Figuur 29: Placemaking



Instrumenten voor het groeperen van maatregelen

Een beproefde aanpak voor de systematische en doeltreffende groepering van maatregelen is de vierstappenaanpak. Deze aanpak wordt aanbevolen door de Zweedse nationale autoriteiten voor zowel duurzame stedelijke mobiliteitsplanning in steden als voor vervoersplanning op nationaal en regionaal niveau. De stappen van de vierstappenaanpak kunnen als volgt worden beschreven:

- **Stap 1: Herzien!** Oplossingen die de vraag naar en de keuze van de vervoerswijze beïnvloeden (ruimtelijke ordening, vraagbeheer/mobiliteitsbeheer).
- **Stap 2: Verbeteren!** Oplossingen voor een doeltreffender gebruik van het bestaande vervoerssysteem (infrastructuur, voertuigen enz.).
- **Stap 3: Reconstructie!** Reconstructie van de bestaande infrastructuur.
- **Stap 4: Nieuw bouwen!** Investerings in infrastructuur en grotere reconstructieprojecten

Hoewel de naam van de aanpak een bepaalde volgorde impliceert, moet deze aanpak meer als een "manier van denken" in duurzame mobiliteitsplanning worden gezien. Het onderzoek dat aan deze aanpak ten grondslag ligt, benadrukt de noodzaak om de afhankelijkheid van gemotoriseerd vervoer voortdurend te verminderen, voorrang te geven aan duurzamere vervoerswijzen en doeltreffend gebruik te maken van het bestaande vervoerssysteem om de behoefte aan grootschalige reconstructie of de aanleg van nieuwe weginfrastructuur te beperken. De vierstappenaanpak maakt dat passende maatregelen in maatregelenpakketten worden gecombineerd om de kosteneffectiviteit van duurzame stedelijke mobiliteitsplanning te verhogen.

Bron: Sundberg, R., 2018. SUMP's-Up Manual on the integration of measures and measure packages - Step up, blz. 15-1

Figuur 30: Soorten maatregelen in de verschillende stappen van de vierstappenaanpak (Bron: Zweedse vervoersautoriteit et al., 2014)



KonSULT-generator van maatregelenpakketten

Het online-instrument KonSULT kan ook helpen bij het bundelen van maatregelen in pakketten. Op basis van de geordende lijst van maatregelen die het resultaat is van de fase waarin opties zijn gegenereerd, stelt het instrument voor welke maatregelen elkaar zouden kunnen aanvullen op basis van een methodiek van doorgaans doeltreffende combinaties: www.konsult.leeds.ac.uk



Aanvullende informatie over kosten-batenanalyses en multicriteria-analyses

- DG Regio, 2015. Guide to cost-benefit analysis of investment projects (Handleiding voor kosten-batenanalyses van investeringsprojecten); Economic appraisal tool for Cohesion Policy 2014-2020, https://eufunds.gov.mt/en/Operational%20Programmes/Useful%20Links%20and%20Downloads/Documents/2014-2020/cba_guide.pdf
- Het Evidence-project, 2014. Hierin komt de uitdaging om de levensvatbaarheid van een project te bepalen aan bod, evenals de rol van projectbeoordeling (meestal kosten-batenanalyses) bij de besluitvorming op stedelijk niveau en de rol van mobiliteitsplannen bij het stellen van prioriteiten voor projecten, www.eltis.org/sites/default/files/evidence_common-practice-reader-final.pdf
- TIDE-project, 2012. Projectgids over kosten-batenanalyses en effectbeoordelingen in innovatie in het stedelijk vervoer met daarin een gebruiksvriendelijk instrument voor de beoordeling van projecten op het gebied van stedelijk vervoer, met onderdelen van kosten-batenanalyses en multicriteria-analyses, www.eltis.org/sites/default/files/trainingmaterials/tide_d_5_1_final.pdf



Modelleringsinstrumenten in het SUMP-proces

Een vervoersmodel is een vereenvoudigde weergave van de echte wereld voor het testen en evalueren van theoretische ("wat als?") scenario's. Vervoersmodellen dienen als hulpmiddel voor overheidsinstanties bij het ontwerpproces van toekomstige vervoersinfrastructuur (waaronder nieuwe voorzieningen voor voetgangers en fietsers) en nieuwe of gewijzigde operationele concepten (bv. intelligente verkeerslichten). Ze worden voortdurend ontwikkeld en aangepast aan de huidige mobiliteitstrends, sociaaldemografische veranderingen en duurzame milieudoelstellingen. Typische gevolgen zijn onder meer de totale reistijd voor de verschillende vervoerswijzen en gebruikersgroepen, de volumes in het particulier en het openbaar vervoer, de uitstoot van luchtverontreinigende stoffen enz. De resultaten van vervoersmodellen worden vaak meegenomen in verdere economische berekeningen of dienen als uitgangspunt voor politieke discussie met betrokkenheid van het publiek.

Een vervoersmodel kan worden gebruikt om betrouwbare en consistente input te genereren voor het SUMP-proces, met name in bepaalde planningsstadia, zoals scenario-ontwikkeling, beoordeling en selectie van maatregelen, en monitoring. Modelleringsresultaten helpen de effecten van verschillende combinaties van beleidslijnen en maatregelen te voorspellen, waarbij rekening wordt gehouden met de complexe interacties en mogelijke versterkende of terugslag-effecten, waardoor wordt bijgedragen aan de vaststelling van de meest doeltreffende geïntegreerde maatregelenpakketten. Deze resultaten worden niet alleen gebruikt om het basisscenario te definiëren, maar maken ook regelmatige monitoring van veranderingen in het vervoerssysteem tijdens de uitvoeringsfase mogelijk om te beoordelen of u op schema bent of moet reageren en uw acties moet aanpassen.

Het besluit om al dan niet gebruik te maken van vervoersmodellen voor het mobiliteitsplan moet in een vroeg stadium van het SUMP-proces worden genomen. Dit hangt af van de tijdshorizon van het plan en van de aard van de desbetreffende maatregelen: hoe meer de verwachting is dat deze maatregelen van invloed zullen zijn op de vervoersvraag (zoals de aanleg van een nieuwe openbaarvervoerslijn, de invoering van een nieuwe duurzame vervoerswijze of -dienst enz.), des te meer wordt aanbevolen om voor het voorspellen van deze effecten vervoersmodellen te gebruiken. De beschikbare begroting, tijd en gegevens en de schaal van de vragen bepalen welk model wordt gebruikt.

De drie categorieën vervoersmodellen zijn macroscopisch, microscopisch en mesoscopisch, waarvan de eerste twee het vaakst worden gebruikt. Macroscopische modellering wordt doorgaans voor strategische planning gebruikt, terwijl voor de operationele planning meestal gebruikt wordt gemaakt van microscopische modellering. Macromodellen zijn gericht op keuzes voor grote gebieden, zoals de keuze van de bestemming, vervoerswijze en route, terwijl microsимуlaties vooral op het verkeersstroommodel zijn gericht. Daarom moet het meest geschikte modelleringsniveau worden gekozen om de verschillende effecten van de door steden genomen maatregelen te analyseren, aangezien deze afhankelijk van hun reikwijdte kunnen verschillen.

Tot voor kort werd in de beschikbare modelleringsinstrumenten niet voldoende rekening gehouden met lopen en fietsen. In het kader van het door de EU gefinancierde project CIVITAS FLOW (<http://h2020-flow.eu>) werd gewerkt aan de verbetering van software voor micro- en macromodellen, zodat de bestaande fiets- en voetgangersinfrastructuur en het fiets- en loopgedrag nauwkeuriger gemodelleerd kunnen worden. De ontwikkelingen omvatten de uitbreiding van het macromodel voor de vervoersvraag (met de

invoering van systemen voor het delen van voertuigen en verbeterde willekeurige toewijzing voor de keuze van de fietsroute] en de verbetering van functies van de software voor microsimulatie (inclusief verbeterde modellering van de interactie tussen voertuigen en voetgangers).

Een ander soort model zijn geïntegreerde modellen voor vervoer en grondgebruik (Land Use Transport Interaction - LUTI), die een breed scala aan interventies kunnen simuleren, van infrastructuurprojecten, prijsstelling, regulering en comodaliteit tot de planning van de stedelijke ruimte. In deze modellen kan ook rekening worden gehouden met de effecten van “terugslageffecten” als gevolg van verplaatsingen of nieuwe vraag. Er moet echter worden benadrukt dat geïntegreerde modellen voor vervoer en grondgebruik complex zijn en veel gegevens vereisen: de opzet ervan vereist aanzienlijke tijd en inspanningen, alsook technische

Het is belangrijk om op alle momenten van het planningsproces op de hoogte te zijn van de beperkingen van de modellen. Planologen en modelontwerpers moeten op hun eigen oordeel vertrouwen, aangezien vervoersmodellering geen exacte wetenschap is en alle modellen systematische fouten vertonen. Elk model is gebaseerd op vele aannamen en berekeningen die stuk voor stuk de onzekerheid vergroten. Onzekerheid is moeilijk te begrijpen, met name wanneer exacte cijfers worden gepresenteerd op een mooi vormgegeven kaart. Mensen hebben bovendien sterk de neiging om voorspellingen te geloven, zelfs wanneer deze de mogelijkheden van het model overstijgen. De onzekerheid neemt ook toe naarmate u meer inzoomt. Daarom is het cruciaal om uw model te kalibreren naar uw lokale context en niet alleen de standaardinstellingen te gebruiken.

Planologen hebben in het hele proces dus de volgende verantwoordelijkheden:

- opdracht geven tot een gevoeligheidstest;
- samen met de resultaten de beperkingen presenteren;
- outputbereiken en kwalitatieve outputs gebruiken, geen puntschattingen;
- niet verder inzoomen dan tot een geloofwaardig niveau.

Geaggregeerde modellen, zogenaamde ontwerpplannen, zijn geen vervoersmodellen in de hierboven beschreven zin, maar zouden wel een interessante optie kunnen zijn voor een eerste screening van het beleid in het kader van het SUMP-proces. Deze modellen kunnen met aanzienlijk minder middelen worden gebouwd en stellen gebruikers in staat passende beleidsmaatregelen voor duurzaam vervoer te onderzoeken en vast te stellen, de effecten ervan binnen een samenhangend kader te kwantificeren en het traject voor de uitvoering van toekomstige scenario's op te zetten. Een typisch voorbeeld van deze categorie is het model Urban Roadmap 2030 www.urban-transport-roadmaps.eu, dat namens DG MOVE werd ontwikkeld. Geaggregeerde modellen kunnen voor een gedetailleerde beoordeling echter niet in plaats van meer uitgesplitste modellen worden gebruikt.

Auteur: TRT Trasporti e Territorio, Rupprecht Consult

VOORBEELD VAN EEN GOEDE PRAKTIJK

Krakau, Polen: Een combinatie van parkeerbeheer met verkeersbeperking en maatregelen voor het openbaar vervoer

Krakau beschouwt het beleid inzake parkeerbeheer als een middel om bij te dragen tot een aantal bredere doelstellingen, zoals het verbeteren van de luchtkwaliteit en het terugdringen van de verkeerscongestie, in plaats van alleen te reageren op parkeerproblemen. De gemeente Krakau combineert de uitvoering van parkeermaatregelen (bv. parkeerplaatsen verwijderen) met verkeersbeperkende maatregelen (bv. zones met beperkt verkeer) en maatregelen voor het openbaar vervoer (bv. integratie van openbaarvervoersdiensten), waardoor tegelijkertijd het aantal voertuigen wordt verminderd en de luchtkwaliteit en de verkeersstroom worden verbeterd. Het aanbieden van alternatieven voor de auto en het hanteren van een stapsgewijze aanpak helpt bij de aanvaarding van de parkeerregelingen door het publiek.

Auteur: Tomasz Zwoliński, stad Krakau, verzameld door Polis
Afbeelding: Eltis, Harry Schiffer



VOORBEELD VAN EEN GOEDE PRAKTIJK

Tampere, Finland: Mobiliteitsmanagement waarmee de mogelijkheid van een tramproject wordt benut

In 2016 besloot Tampere om zijn eerste tramlijn aan te leggen. Na jaren van flinke files in het autoverkeer in het stadscentrum was het een goed moment om mensen aan te moedigen hun mobiliteitsgewoonten te veranderen. Mensen staan open voor het doorbreken van hun routines, omdat ze tijdens de bouw nieuwe vervoerswijzen en routes moeten vinden. In Tampere zijn verschillende maatregelen voor mobiliteitsbeheer ingevoerd die met name op autobestuurders zijn gericht, waaronder nieuwe P&R-voorzieningen, de promotie van het openbaar vervoer en de fiets en meer ruimte voor fietsen en lopen. Grote investeringen in de verkeersinfrastructuur mogen niet plaatsvinden zonder slim mobiliteitsbeheer en uitgebreide communicatie met burgers en belanghebbenden.

Auteur: Sanna Ovaska, stad Tampere, verzameld door UBC
Afbeelding: Veli-Matti Lahdenniemi



VOORBEELD VAN EEN GOEDE PRAKTIJK

Vitoria-Gasteiz, Spanje: Mobiliteitsmaatregelen opnemen in het superblokmodel

Het plan voor duurzame mobiliteit en openbare ruimte voor Vitoria-Gasteiz was bedoeld om de openbare ruimte terug te geven aan de mensen door de invoering van een nieuwe regeling; het zogenaamde superblokmodel. Een superblok is een geografische ruimte die verschillende huizenblokken bestrijkt en alleen gebruikt mag worden door voetgangers, fietsers, diensten en bestemmingsverkeer, terwijl andere personenauto's en het openbaar vervoer tot de straten in de omgeving van de blokken worden beperkt. Afgezien van het herontwerp van de stedelijke ruimte, is de integratie van mobiliteitsmaatregelen nodig om de algemene kwaliteit van de ruimte te verbeteren, zoals een nieuw openbaar-voervoersnetwerk, de regeling van verkeerslichten, netwerken van voetgangers- en fietsstroken, stedelijke goederenlogistiek of de uitbreiding van gereguleerde parkeerzones.

Auteur: Juan Carlos Escudero, stad Vitoria-Gasteiz, verzameld door Rupprecht Consult
Afbeelding: Agencia de Ecología Urbana



ACTIVITEIT 7.3: Monitoring en evaluatie van de maatregelen plannen

Toelichting

Monitoring en evaluatie van zowel het planningsproces als de uitvoering van de maatregelen zijn van cruciaal belang voor de doeltreffendheid van een mobiliteitsplan.

Degelijke monitoring- en evaluatieprocessen helpen u om systematisch uit uw ervaringen te leren en om uw planningsactiviteiten bij te sturen en te verbeteren. Door regelmatig te monitoren zorgt u ervoor dat u de nodige vooruitgang boekt. De evaluatie na de uitvoering helpt de doeltreffendheid van het mobiliteitsplan en de bijbehorende maatregelen aan te tonen. Dit is essentieel voor het succes op de lange termijn, aangezien beleidsmakers op basis hiervan kunnen rechtvaardigen waaraan geld werd besteed en fouten in de toekomst kunnen voorkomen. Transparante verslaglegging moet ervoor zorgen dat de resultaten van de evaluatie worden meegenomen in het openbare debat.

Hoewel er al eerder strategische indicatoren en streefdoelen zijn vastgesteld (zie de activiteiten 6.1 en 6.2), worden hier de indicatoren op maatregelniveau ontwikkeld en worden de monitoring- en evaluatieactiviteiten gedetailleerder overeengekomen. De monitoringregelingen worden in een vroeg stadium vastgesteld om ervoor te zorgen dat zij een integrerend onderdeel van de uitvoering van de maatregelen worden.

Doelen

- Een verzameling indicatoren vaststellen aan de hand waarvan alle belangrijke maatregelen met redelijke inspanningen kunnen worden gemonitord en geëvalueerd.
- Overeenstemming bereiken over passende monitoringregelingen (inclusief verantwoordelijkheden en begroting) om voortgang bij de uitvoering van de maatregelen en de verwezenlijking van de streefdoelen te beoordelen, om tijdig en doeltreffend te kunnen reageren.
- Van de regelingen voor monitoring en evaluatie een integrerend deel van het verdere proces maken.

Taken

- Bepaal welke informatie nodig is om uw maatregelen te monitoren en te evalueren.

- **Resultaten:** Welke effecten worden van een maatregel verwacht? Definieer een geschikte resultaatindicator of indicator voor de vervoersactiviteit voor elke hoofdmaatregel of elk maatregelenpakket om het succes ervan te kunnen beoordelen. Strategische resultaat-indicatoren voor de algemene vooruitgang op het gebied van duurzame mobiliteit zijn al geselecteerd in activiteit 6.1. Hier worden specifiekere indicatoren voor de doelstellingen van afzonderlijke maatregelenpakketten gedefinieerd, zoals de uitstoot van bussen, vrachtwagens en auto's, het aantal ongevallen of het aantal verplaatsingen per fiets in een bepaald gebied van de stad.
- **Output:** Welk beleid of welke infrastructuur of dienst wordt rechtstreeks in een maatregel uitgerold? Definieer een geschikte outputindicator voor elke maatregel om na te gaan in hoeverre deze is uitgevoerd, bv. het aantal kilometers nieuwe busbanen of het aantal nieuwe bussen in bedrijf.
- **Input:** Welke middelen besteedt u? Monitor de investerings- en onderhoudskosten (inclusief arbeidskosten) van elke maatregel om tijdig te reageren als de kosten uit de hand lopen en om de prijs-kwaliteitverhouding te kunnen beoordelen.

- Evalueer bestaande gegevensbronnen, rekening houdend met de resultaten van eerdere gegevensaudits (zie de activiteiten 3.1 en 6.1). Breng lacunes in kaart en ontwikkel of identificeer indien nodig nieuwe gegevensbronnen (bv. enquêtegegevens, kwantitatieve gegevens van automatische metingen).
- Bespreek het onderwerp voordat u begint met het ontwikkelen van uw eigen meetindicatoren met de belangrijkste belanghebbenden en andere organisaties in uw gebied, omdat zij wellicht zelf al enkele indicatoren hebben gekozen. Vooruitgang kan veel beter worden gemonitord als reeds bestaande en aanvaarde indicatoren worden gebruikt.
- Definieer een verzameling kwantitatieve en kwalitatieve meetindicatoren die met een redelijke inspanning voldoende informatie leveren. Houd bij het kiezen van de indicatoren rekening met de beschikbare gegevens en de beperkte middelen voor

het verzamelen van nieuwe gegevens. Gebruik waar mogelijk standaardindicatoren die al goed gedefinieerd zijn en waarvan mensen weten hoe zij die kunnen meten en analyseren.

- Ontwikkel monitoring- en evaluatieregelingen voor elke geselecteerde indicator, zowel strategische als meetindicatoren. Voor elke indicator:
 - Ontwikkel een duidelijke definitie, rapportageformaat, hoe gegevens worden gemeten, hoe de indicatorwaarde wordt berekend aan de hand van de gegevens en hoe vaak deze zal worden gemeten;
 - Bepaal een referentiewaarde, d.w.z. een beginwaarde en de verwachte ontwikkeling zonder SUMP-maatregelen, alsmede een streefwaarde voor de gewenste verandering
- Maak afspraken over duidelijke verantwoordelijkheden en een begroting voor monitoring en evaluatie. Goed opgeleide personeelsleden of een externe partner moeten verantwoordelijk zijn, idealiter een onafhankelijk orgaan. De begroting voor monitoring

en evaluatie moet doorgaans ten minste 5 % van de totale begroting voor de ontwikkeling van het mobiliteitsplan bedragen.

Activiteiten die verder gaan dan de essentiële eisen

- Stel uw indicatoren eventueel af op die van externe financieringsorganen om de maatregelen aantrekkelijk te maken voor financiering. Zo kan het bijvoorbeeld nodig zijn om een vermindering van de CO2-uitstoot te meten om financiering door de nationale milieuagentschappen te verkrijgen.
- Integreer een beoordeling van de kosten en baten van het SUMP-ontwikkelingsproces.
- Betrek belanghebbenden bij de monitoring en evaluatie.
- Overleg met relevante lokale en regionale belanghebbenden over regionale indicatoren.



Details van de taken

Figuur 31: Categorieën indicatoren met voorbeelden (May, T., 2016. CH4LLENGE Measure selection Manual – Selecting the most effective packages of measures for Sustainable Urban Mobility Plans, blz. 28.)

SUMP-onderdeel		Gemeten aan de hand van	
	Voorbeeld →		Soort indicator
Doelstelling	Vermindering van de plaatselijke luchtverontreiniging door vervoer	Aantal dagen overschrijding van de kritieke luchtverontreinigingsniveaus	Resultaatindicator
Vervoersdoelstelling	Toename in het gebruik van niet-gemotoriseerde vervoerswijzen	Aandeel van lopen en fietsen	Vervoersactiviteit-indicator
Maatregelen	Gescheiden fietspaden aanleggen	Kilometers aangelegde gescheiden fietspaden	Outputindicatoren
	Winkelstraat in het centrum tot voetgangersgebied maken	Welk % van het autovrij stadscentrum is reeds verwezenlijkt?	
Middelen	Investerings- en onderhoudskosten	Kosten van investeringen in vervoer en onderhoudskosten voor nieuwe/verbeterde infrastructuur	Inputindicatoren

Tijdschema en coördinatie

- Zodra de maatregelen en maatregelenpakketten zijn vastgesteld.
- Indien nodig actualiseren wanneer de definitieve reeks maatregelen is overeengekomen (activiteit 8.3).
- Neem de regelingen voor monitoring en evaluatie, inclusief de verantwoordelijkheden en de begroting, in het mobiliteitsplan op (activiteit 9.1), zie ook onderstaande figuur 32.

Checklist

- ✓ Er is een passende verzameling meetindicatoren geselecteerd.
- ✓ Er zijn monitoring- en evaluatieregelingen voor alle indicatoren ontwikkeld.
- ✓ De verantwoordelijkheden en begroting voor monitoring en evaluatie zijn afgesproken.

Figuur 32: Monitoring en evaluatie tijdens het SUMP-proces





Figuur 33: Overzichtstabel voor de planning van de monitoring- en evaluatieactiviteiten met voorbeeldindicatoren

SUMP-indicatoren	Definitie	Referentiewaarde	Streefdoel	Meetgebied	Methode voor het verzamelen van gegevens	Meetfrequentie	Verantwoordelijkheid
Verkeersdoden (verkeersveiligheid)	Aantal sterfgevallen binnen 30 dagen na het verkeersongeluk als gevolg van de gebeurtenis per jaar veroorzaakt door stedelijk vervoer per 100 000 inwoners.	4	afname	Gemeentelijke zones 1, 2 en 3 (samen het grootste deel van het functionele stedelijke gebied)	Procesverbaal van de politie	Constant (indicatorwaarde jaarlijks berekend uit politie-databank)	Politie
...							
Meetindicatoren	Definitie	Referentiewaarde	Streefdoel	Meetgebied	Methode voor het verzamelen van gegevens	Meetfrequentie	Verantwoordelijkheid
Verkeersgewonden in de buurt van scholen (maatregel: verkeersluwe zones voor scholen creëren)	Aantal verkeersgewonden binnen een straal van 300 m rond scholen per jaar per 100 000 inwoners.	25	afname	Straal van 300m rond alle scholen in gemeentelijke zone 1, 2 en 3	Procesverbaal van de politie	Constant (indicatorwaarde jaarlijks berekend uit politie-databank)	Politie
...							

VOORBEELD VAN EEN GOEDE PRAKTIJK

Toulouse, Frankrijk: Ambitieuw monitoringproces onder leiding van overkoepelend comités

Het mobiliteitsplan van Toulouse bevat een ambitieus plan voor monitoring en evaluatie. Verscheidene comités houden regelmatig toezicht op het plan en de bijbehorende maatregelen en komen ten minste eenmaal per jaar bijeen. De comités bestaan uit verschillende institutionele, technische, maatschappelijke en onderzoeksorganisaties. De comités beschikken over verschillende instrumenten:

- een SUMP-observatorium (voor elke maatregel: oorspronkelijke doelstellingen, toegewezen middelen, verwachte resultaten & indicatoren die geactualiseerd worden door middel van regelmatige enquêtes);
- een instrument voor de kosten per rit (per vervoerswijze, voor zowel gebruikers als de maatschappij);
- een mobiliteitsdashboard (afzonderlijke maatregelen volgen).

De betrokkenheid van partners bij de monitoringactiviteiten is als succesfactor aangemerkt.



Auteur: Mary Malicet en Christophe Doucet, Tisséo Collectivités, Toulouse, verzameld door Polis | **Afbeelding:** Tisséo Collectivités

STAP 8

Acties en verantwoordelijkheden overeenkomen

- 8.1 Alle acties beschrijven
- 8.2 Financieringsbronnen identificeren en de financiële capaciteit beoordelen
- 8.3 Prioriteiten, verantwoordelijkheden en het tijdschema overeenkomen
- 8.4 Zorgen voor brede politieke en publieke steun



Nadat de “maatregelenpakketten” zijn overeengekomen, moeten ze met operationele planning worden opgedeeld in uitvoerbare taken (of “acties”) voor de afdelingen en instellingen die verantwoordelijk zijn voor de uitvoering ervan. Op basis van gedetailleerde beschrijvingen van de acties en kostenramingen moeten duidelijke verantwoordelijkheden, uitvoeringsprioriteiten en tijdschema’s worden overeengekomen. In dit stadium is het ook van belang om de concrete (“uitvoerbare”) inhoud mee te delen aan de meest getroffen belanghebbenden (vaak het grote publiek) en aan politieke besluitvormers. Deze stap is voornamelijk bedoeld om overeenstemming te bereiken over een breed gedragen groep duidelijk omschreven acties die bijdragen tot de verwezenlijking van de visie en de doelstellingen.

ACTIVITEIT 8.1: Alle acties beschrijven

Toelichting

Er is al informatie verzameld in de vorige stap van de maatregelselectie, waarbij maatregelen en maatregelenpakketten werden gedefinieerd, geselecteerd en in algemene termen beschreven en besproken en gevalideerd met burgers en belanghebbenden (zie de activiteiten 7.1 en 7.2). Nu is het tijd om hier dieper op in te gaan en de maatregelen op te splitsen in acties. U bepaalt wat er hoe, waar en wanneer moet gebeuren tijdens de uitvoeringsfase.

Door de acties te specificeren, bepaalt u hoe u de gestelde doelen precies wilt bereiken. De gedetailleerde actiebeschrijvingen bereiden de uitvoeringsfase voor en helpen u de relaties tussen de acties in kaart te brengen en vervolgens te beslissen over de volgorde van uitvoering.

Doelen

- Een gedetailleerde beschrijving van de maatregelen van uw mobiliteitsplan geven door deze in acties uit te splitsen.
- Verbanden tussen de acties leggen en de beste uitvoeringsvolgorde bepalen.
- Belangrijke uitvoeringsrisico’s in overweging nemen en beheersen.

Taken

- Splits de maatregelen op in verschillende acties. Voorafgaand aan de aanleg van een fietssnelweg moet bijvoorbeeld in een studie worden vastgesteld waar forenzen regelmatig fietsen en waar fietspaden nodig zijn.

FASE 3 – PLANNING VAN DE MAATREGELEN

- Beschrijf alle acties zo gedetailleerd mogelijk. Deze vier vragen kunnen als leidraad voor de specificatie dienen:
 - Waar moet de actie worden uitgevoerd?
 - Wanneer moet de actie worden uitgevoerd?
 - Wie zal er gebruik van maken?
 - Hoe intensief moet het worden gebruikt?
Bijvoorbeeld aantal kilometers nieuwe busbanen of het aantal nieuwe bussen dat in bedrijf is.
- Leg verbanden tussen verschillende acties om de meest doeltreffende uitvoeringsvolgorde vast te stellen. Door de relaties tussen de acties vast te stellen, kunt u er wellicht ook achter komen hoe ze zich tot elkaar verhouden en elkaar kunnen versterken bij de daadwerkelijke uitvoering.
- Presenteer de acties in een overzichtstabel (zie de voorbeeldtabel in activiteit 8.3), inclusief gedetailleerde beschrijvingen van de acties, wettelijke vereisten, de verwachte bijdrage aan de doelstellingen, en voorgestelde prioriteiten, verantwoordelijkheden en een tijdschema. De tabel kan in activiteit 8.2 verder worden aangevuld met kostenramingen en financieringsbronnen.

Activiteiten die verder gaan dan de essentiële eisen

- Stel infoches op die op gestructureerde wijze alle belangrijke informatie over een actie vermelden (zie het informatieblad in het onderstaande tekstvak over instrumenten). Infoches kunnen de overdracht naar en de communicatie met de uitvoerende eenheden in de uitvoeringsfase vergemakkelijken (zie activiteit 10.1).

Tijdschema en coördinatie

- Acties zijn gebaseerd op de in activiteit 7.2 gedefinieerde maatregelen (pakketten).
- De gedetailleerde beschrijving van de acties vormt een belangrijke basis voor het overeenkomen van prioriteiten, verantwoordelijkheden en tijdschema's in activiteit 8.3.
- De beschrijving van de acties dient als voorbereiding van de uitvoeringsfase.

Checklist

- ✓ Alle acties zijn vastgesteld, gedefinieerd en beschreven.
- ✓ De relaties tussen de acties zijn vastgesteld.



Wat is een "actie"?

Acties zijn de concrete taken die moeten worden uitgevoerd bij de uitvoering van maatregelen. Ze bevatten informatie over prioriteiten, het tijdschema, verantwoordelijkheden, budgetten en financieringsbronnen, risico's en onvoorziene omstandigheden, en de onderlinge afhankelijkheid.

Meer informatie

SUMPs-UP - Standards for developing a SUMP Action Plan, https://sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Reports/SUMPs-Up_-_Standards_for_Developing_a_SUMP_Action_Plan.pdf

CH4ALLENGE Measure selection Manual – Selecting the most effective packages of measures for Sustainable Urban Mobility Plans, www.eltis.org/resources/tools/sump-measure-selection-kit





Figuur 34: Voorbeeld van een infofiche voor verschillende acties van de maatregel “Markering en uitbreiding van fietspaden”

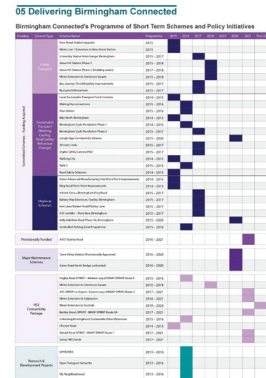
Maatregel: R 2		Markering en uitbreiding van fietspaden		
Acties: <ul style="list-style-type: none"> R 2.1 Voetgangerszones en eenrichtingsstraten voor fietsers openen R 2.2 Aanbrengen van bewegwijzering straat 1 – straat 10 R 2.3 Verkeersluwe straat 1 – straat 10 R 2.4 Verdere routes volgens het fietsprogramma (2018-2022) 				
Betrokken soorten verkeer: Fietsverkeer	Planningsstatus: Planning/Uitvoering	Prioriteit: zeer hoog	Uitvoeringsperiode: korte tot middellange termijn	
Wie heeft er baat bij? Fietsverkeer				
Acties: <ul style="list-style-type: none"> Aanleg van een samenhangend netwerk van fietspaden in stad 1 Uitvoering van de in het fietsprogramma geplande routes om belangrijke bestemmingen in de stad te verbinden (woonwijken, stadscentrum, winkelcentra, universiteiten, scholen, bedrijven) Fietsen bevorderen door de verkeersveiligheid voor fietsers te verbeteren De perceptie van fietsers als gelijkwaardige weggebruikers vergroten Het fietsaandeel in de stad van stad 1 vergroten 				
Doeltreffendheid van de maatregel				
Bijdrage aan de verwezenlijking van de doelstellingen:		Zeer hoog		
Bijdrage aan de verbetering van de milieuverenigbaarheid:		Zeer hoog		
Bijdrage aan de verbetering van de milieuverenigbaarheid:		Laag		
Kosten en financiering				
Investeringskosten:		Medium		
Jaarlijkse follow-upkosten		Laag		
Financier:		Begroting van stad 1		
Subsidiabiliteit van financiering:		nog te bepalen		
Uitvoering van de maatregel				
Afhankelijkheid van andere maatregelen:		R 1: Fietsverkeersprogramma en verlenende verantwoordelijke		
Vereisten voor andere maatregelen:				
Eigenaar/verantwoordelijke/controle		Afdeling Huisvesting en Gemeentelijke Economie, verantwoordelijk voor fietsverkeer		
Planning:		Bouwbedrijf		
Uitvoering:				
Betrokken derden:		<ul style="list-style-type: none"> Commissie Verkeersveiligheid en Duurzame Mobiliteit Fiets-ngo 		

VOORBEELD VAN EEN GOEDE PRAKTIJK

Birmingham, Verenigd Koninkrijk: Programma van acties met duidelijke prioriteiten

Het actieplan voor de mobiliteit in Birmingham voorziet in een 20-jarige visie voor het vervoersnetwerk van de stad. Daarnaast fungeert Birmingham Connected, het mobiliteitsplan van de stad, als paraplu voor alle activiteiten op het gebied van vervoersplanning. Het geeft de gewenste richting aan, evenals de belangrijkste initiatieven om de visie te verwezenlijken en een vijfjarenstrategie. Bij het omzetten van zijn visie in concrete regelingen en initiatieven volgt Birmingham vier belangrijke beginselen: verschillende vervoerswijzen mogelijk maken, een billijk vervoerssysteem tot stand brengen, gebruikmaken van een corridoraanpak die concurrerende behoeften in evenwicht brengt en de projectuitvoering coördineren om verstoringen tot een minimum te beperken. Uit ramingen blijkt dat de komende twintig jaar tot 4 miljard GBP nodig is voor de geplande wijzigingen.

Auteur: Helen Jenkins, stad Birmingham, verzameld door Ana Dragutescu, ICLEI
Afbeelding: Birmingham Connected White Paper



VOORBEELD VAN EEN GOEDE PRAKTIJK

Turiijn, Italië: Uitgebreide infofiches voor de maatregelen

Het mobiliteitsplan van Turijn is opgebouwd rond zeven leidende beginselen die in streefdoelen en maatregelen zijn onderverdeeld. Elke maatregel wordt zeer gedetailleerd beschreven, inclusief verwante acties, overeenkomst met de leidende beginselen, afstemming op het streefdoel, soort duurzaamheidsaspect, algemene beschrijving en doel van de maatregel, verantwoordelijke entiteit, wijze van uitvoering, doel van de maatregel en bijbehorende indicator, uitvoeringsperiode en de vereiste financiële middelen. Elke afzonderlijke maatregel wordt beoordeeld op basis van economische, sociale en ecologische duurzaamheid. De maatregelen zijn vastgesteld in nauwe samenwerking met de tien administratieve districten, beroepsverenigingen en verschillende belanghebbenden.

Auteur: Stad Turijn, verzameld door Eurocities
Afbeelding: Comune di Torino

LINEA D'INDIRIZZO 3.a.):		MIGLIORARE LA QUALITÀ DELL'ARIA
Azione 3.a.3. Promuovere forme alternative di mobilità sostenibile		
Misura operativa 3.a.3.2. Attivazione del "bike sharing"		
LINEA DI SOSTENIBILITÀ: AMBIENTALE		
LINEA DI SOSTENIBILITÀ: ECONOMICA		
ALLEGATO 3a - TAVOLA 3a.4		
Descrizione e obiettivo	Prodotti proposti	
Realizzazione di un sistema di Bike Sharing (bici condivise a prelievo automatizzato). Il servizio di Bike Sharing risponde principalmente alle esigenze di mobilità di residenti e pendolari con l'obiettivo di incentivare l'intermodalità auto privata / bicicletta e TPL / bicicletta. Il sistema prevede un'ampia diffusione sul territorio cittadino (fino ad un massimo di 100 ciclo-stazioni), disponibilità permanente delle biciclette, facile e immediata accessibilità, qualità e resistenza dell'attrezzatura, flessibilità evolutiva. Il progetto prevede la realizzazione di una fase di 130 stazioni per un totale di 1300 biciclette nell'area centrale, con implementazione successiva a seconda della valutazione dei risultati raggiunti e delle eventuali criticità gestionali, nonché delle risorse disponibili.	58 ciclo-stazioni	
Ente attuatore/i	Tempi di attuazione	
Divisione Ambiente	50 ciclo-stazioni entro la primavera 2010; l'ampiamiento del servizio negli anni successivi sarà subordinato a valutazione di sostenibilità tecnico-economica	
Modalità di attuazione	Risorse economiche necessarie	
Programmi cofinanziati dal Ministero dell'Ambiente e dalla Regione Piemonte	Per la fase di 130 ciclo-stazioni: Euro 1.972.000,00 (di cui Euro 1.379.500,00 Ministero Ambiente ed Euro. 292.500,00 Regione Piemonte)	

ACTIVITEIT 8.2: Financieringsbronnen identificeren en de financiële capaciteit beoordelen

Toelichting

Er is een degelijk financieringsplan nodig om ervoor te zorgen dat de eerder vastgestelde maatregelen en acties economisch gezond en financieel levensvatbaar zijn. Dit begint met het in kaart brengen van alle beschikbare middelen en financieringsstromen en het beoordelen van het vermogen van de bij uw mobiliteitsplan betrokken organisaties om de middelen bijeen te brengen of vast te leggen. Het is belangrijk om de zoektocht naar middelen en financieringsbronnen aan te vullen met een organisatorische beoordeling, omdat de financiële toezeggingen en capaciteiten van de verschillende organisaties variëren en zij verschillende rechten en verantwoordelijkheden met betrekking tot financiering hebben.

Bij het bepalen van mogelijke middelen en financieringsbronnen voor mobiliteitsmaatregelen moet een breed scala aan opties worden onderzocht. Naast beschikbare bronnen, zoals lokale begrotingen en belastingen, nationale en EU-subsidies, en bestaande inkomststromen uit de verkoop van vervoersbewijzen, parkeergelden en andere gebieden, moeten ook potentieel nieuwe financieringsbronnen worden bekeken, zoals obligaties, een grondmeerwaarde-belasting,

ontwikkelingskosten en de particuliere sector. In dit stadium is het belangrijk om ook na te denken over financieringsbronnen voor verdere gedetailleerde haalbaarheids- en marktonderzoeken voor grotere investeringen.

Doelen

- Voor alle acties financieringsinstrumenten en bronnen bepalen.
- De financiële levensvatbaarheid van afzonderlijke acties beoordelen in het kader van maatregelen om niet-levensvatbare acties uit te sluiten en een kosteneffectieve maatregelen te ontwikkelen, en tegelijkertijd na te gaan hoe de financieringsstromen zich in de toekomst redelijkerwijs zouden kunnen ontwikkelen.
- Onderzoeken in welke mate de bij uw mobiliteitsplan betrokken organisaties toegang hebben tot financieringsstromen.

Taken

- Toets de in de vorige activiteit 8.1 gespecificeerde acties aan hun financieringsbehoeften en -ontvangsten op korte, middellange en lange termijn, m.i.v. exploitatie, handhaving en onderhoud, en bepaal eventuele financieringstekorten (totale eigendomskosten).
- Maak een schatting van de rechtstreekse financiële ontvangsten uit de acties, bijvoorbeeld van tarieven in het OV en vervoersabonnementen, concessies, de verhuur van advertentieruimte, parkeergelden of andere gemeentelijke diensten, en bepaal de verwachte kostendekkingsgraad.
- Beoordeel de extra monetaire waarde die met de acties wordt gegenereerd (bv. de toegenomen waarde van grond en onroerend goed in de omgeving van nieuwe OV-haltes), alsook potentiële mechanismen voor het afromen van meerwaarde.⁵⁰



Middelen en financiering voor de uitvoering van SUMP's – wat is het verschil?

Middelen hebben meestal betrekking op het uit externe bronnen dat nodig is voor de initiële investering bij aanvang van het project en dat uiteindelijk moet worden terugbetaald of geretourneerd. Financieringsinstrumenten hebben over het algemeen betrekking op schuld of eigen vermogen of een mix van beide. De belastingbetaler kan ook indirect bijdragen aan de initiële kosten door middel van investeringssteun en subsidies.

Financiering van een project gaat in het algemeen over de vraag wie op de lange termijn voor de zaak betaalt. Dit kunnen directe gebruikers zijn (vervoersbewijzen, parkeergelden, prijsstelling in het stadscentrum), klanten van aan mobiliteit gerelateerde diensten (reclame), of de belastingbetaler via algemene rijksbegrotingen of bijzondere vervoersbelastingen. Het is goed om te onthouden dat voor de uitvoering van een financieel duurzaam mobiliteitsplan zowel middelen als financiering vereist zijn. Het gebruik van leningen voor de financiering van de openbaarvervoersinfrastructuur kan bijvoorbeeld worden beperkt door het vermogen van financieringsbronnen om dergelijke leningen af te lossen.

⁵⁰ Zie voor meer informatie het voorbeeld van Transport for London, 2017. Land value capture, final report. www.london.gov.uk/sites/default/files/land_value_capture_report_transport_for_london.pdf

- Identificeer financieringsinstrumenten en financieringsbronnen voor de geselecteerde acties. Beoordeel alle volgende opties om te bepalen welke de meest geschikte zijn. Onderzoek met name mogelijkheden die de lokale begroting overstijgen.
 - Gemeentebelastingen: een speciale lokale vervoersbelasting voor het OV die wordt betaald door publieke of particuliere ondernemingen, ontwikkelaars;
 - inkomenssteun: vervoersbewijzen, parkeergelden, prijsstelling in het stadscentrum, congestieheffing, advertenties;
 - betrokkenheid van de particuliere sector, bijvoorbeeld via publiek-private-samenwerking;
 - activiteiten op het gebied van fondsenwerving waarbij geschikte sponsors zijn betrokken (houd daarbij wel rekening met de verenigbaarheid met de marketingstrategie);
 - lokale begrotingen: van verschillende gemeenten en verschillende beleidsterreinen;
 - nationale/regionale subsidies en EU-financiering;
 - externe leningen, gemeentelijke en groene obligaties.
- Stel voor maatregelen die externe financiering vereisen de uit juridisch oogpunt gezien geschikte lenende entiteit vast en beoordeel de kredietwaardigheid.
- Stel voor grotere investeringen financieringsbronnen voor verdere gedetailleerde haalbaarheids- en marktonderzoeken vast.

Activiteiten die verder gaan dan de essentiële eisen

- Beoordeel de financiële haalbaarheid en de inkomsten van kernactiviteiten onder verschillende omstandigheden (ontwikkeling van de bevolking, het vervoersvolume en de modal split) zoals gedefinieerd in activiteit 4.1.

Tijdschema en coördinatie

- Bouwt voort op de acties van alle maatregelenpakketten zoals gedefinieerd in activiteit 8.1.
- De resultaten dienen als inbreng voor de definitieve bespreking van de actie in activiteit 8.3 en voor de ontwikkeling van financiële plannen in activiteit 9.1.



Prijismaatregelen

Prijismaatregelen zoals tarieven, parkeergelden en tolheffing maken deel uit van vele maatregelenpakketten. Het veranderen van kostenstructuren voor mobiliteitsopties kan een maatregel zijn voor vraagbeheersing en lokale inkomsten. Sommige heffingsregelingen, zoals parkeerbeheer, kunnen vrij gemakkelijk worden toegepast, terwijl andere meer geavanceerde technologie en investeringen vereisen en aanleiding kunnen geven tot bezorgdheid over de aanvaardbaarheid of privacykwesaties (bv. een congestieheffing op basis van voertuigregistraties).

Voordat er maatregelen voor vraagbeheersing worden ingevoerd, moet zorgvuldig worden overwogen of de gegenereerde inkomsten naar de algemene begroting moeten vloeien of beter voor het verbeteren van de opties voor duurzame stedelijke mobiliteit moeten worden gereserveerd. De specifieke lokale en nationale regelgeving moet zorgvuldig worden geanalyseerd om de opties te beoordelen.

Door uit te leggen dat de opbrengsten gebruikt zullen worden om het OV te verbeteren en om alternatieven voor de auto te ondersteunen, worden prijismaatregelen doorgaans beter aanvaard. Door extra inkomsten te reserveren wordt de financiering van het OV ook beter gewapend tegen concurrerende begrotingsbehoeften van andere terreinen van het overheidsbeleid.



afbeelding © TKKunikawa on istock.com

Checklist

- ✓ Voor uitgaven, opbrengsten, kasstromen en andere financiële onderdelen zijn zinvolle prognoses gemaakt.
- ✓ Er is een financiële analyse en beoordeling van mogelijke financieringsbronnen uitgevoerd.
- ✓ Er is een voorbereidende beoordeling gemaakt voor de vraag welke organisaties externe financiering moeten zoeken.
- ✓ De resultaten zijn samengevat voor de bespreking van de definitieve selectie van acties.



De Europese Commissie biedt een groot aantal initiatieven en programma's die kunnen worden gebruikt voor de (mede)financiering van op duurzame mobiliteit gerichte maatregelen. De Europese financieringsprogramma's dragen meestal bij aan investeringen en maar zelden aan de exploitatiekosten van infrastructuur en diensten. Enkele voorbeelden zijn:

- Europese structuur- en investeringsfondsen (ESI-fondsen), waaronder het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling (EFRO) met "Interreg"
- Europees Fonds voor strategische investeringen (EFSI)
- Connecting Europe Facility (CEF)
- LIFE-programma
- Horizon 2020/Horizon Europa
- Elena (onderdeel van Horizon 2020)
- Stedelijk innovatieve acties

- Urbact
- Kennis- en innovatiegemeenschap (KIG's) op het gebied van klimaat en stedelijke mobiliteit

Een overzicht van de Europese financieringsbronnen voor steden is beschikbaar op https://ec.europa.eu/info/eu-regional-and-urban-development/topics/cities-and-urban-development/funding-cities_nl. Verder advies over Europese financieringsmogelijkheden wordt verstrekt door:

- Het Europees investeringsprojectenportaal
- De Europese investeringsadvieshub
- Jaspers
- Fi-compass

Een selectie van zowel Europese als andere financieringsbronnen en financieringsinstrumenten is beschreven in de thematische gids **De financiering van duurzame stedelijke mobiliteitsmaatregelen**.

Grote infrastructuurprojecten in duurzame stedelijke mobiliteitsplanning

Idealiter moet elke investering ter verbetering van de stedelijke mobiliteit gebaseerd zijn op de voorkeuren die zijn vastgesteld in het mobiliteitsplan of in een eerdere (degelijke) strategie of een plan voor stedelijke mobiliteit. Het is van essentieel belang dat het project niet wordt opgesteld als het resultaat van op één enkele vervoerswijze gerichte strategieën (bv. wegvervoer of OV afzonderlijk) en dat het wordt beoordeeld in de context van een breder pakket maatregelen (zowel op het gebied van mobiliteit/het vervoerssysteem als van het grondgebruik dat als referentie wordt gebruikt). Vaak hebben grote infrastructuurprojecten een zeer lange voorbereidingsfase en bestaan zij daardoor al wanneer er een nieuw, omvattend stedelijk vervoersplan wordt gelanceerd, waarbij ook de middelen voor de bouw ervan al opzij gezet zijn. Dit is een veelvoorkomende situatie waarmee veel vervoersplanners in werkelijkheid worden geconfronteerd. Afhankelijk van de stand van uitvoering van dergelijke vooraf gedefinieerde projecten, kan in het mobiliteitsplan dan rekening worden gehouden met de nieuwe realiteit, door de voorgaande analyse van de opties te controleren op zowel strategisch als technologisch niveau en conclusies over het desbetreffende risiconiveau te trekken, of kan het project worden onderzocht als een van de maatregelen die in het kader van het SUMP-proces worden beoordeeld. Dergelijke grote vooraf gedefinieerde projecten hebben mogelijk al een diepgaande analyse van de opties ondergaan en/of houden om andere redenen geen risico's in (de ontwikkeling van deze projecten was bijvoorbeeld gepland in het kader van een goed doordacht bestemmingsplan). Het mobiliteitsplan kan dan tegelijkertijd worden ontwikkeld en mogelijk bijdragen tot de verfijning van de reikwijdte en de opzet van het project (zie het onderstaande voorbeeld van een goede praktijk over Bratislava). De levensvatbaarheid van het plan kan bovendien nog verder worden versterkt met de vaststelling van aanvullende maatregelen, waaronder "zachte" maatregelen ter beperking van het gebruik van personenauto's, zoals het beleid betreffende parkeertarieven enz. Wanneer het risico hoog wordt geacht, bijvoorbeeld wanneer de eerste analyses in het kader van het mobiliteitsplan erop wijzen dat het project niet levensvatbaar is, en het project nog niet binnengehaald of fysiek van start gegaan is, dan is het noodzakelijk om de verdere voorbereiding van het project stop te zetten tot het project tijdens het SUMP-proces wordt bevestigd of de nodige aanpassingen worden aangegeven. Een SUMP-proces waarin voor het vooraf geselecteerde risicovolle project wordt gekozen, zou fundamenteel ondeugdelijk zijn. Het zou in strijd met de kerndoelstellingen van een SUMP en in tegenspraak met de bepalingen van deze richtlijnen zijn.

Bron: EIB/Jaspers

VOORBEELD VAN EEN GOEDE PRAKTIJK

Bratislava, Slowakije: Gelijktijdige ontwikkeling van een groot tramproject en het SUMP

Het mobiliteitsplan van Bratislava werd tussen 2014 en 2016 opgesteld en goedgekeurd. Het is gebaseerd op een duidelijk verband tussen analyse, doelstellingen en maatregelen. Dit was inclusief de opzet van een gevalideerd verkeersmodel bestaande uit vier fasen. Naast infrastructurele kwesties werd sterk de nadruk gelegd op duurzame vervoerswijzen en organisatorische en operationele gebieden. Parallel aan de ontwikkeling van het plan werd ook het grote nieuwe vervoersproject voor de stad uitgevoerd, namelijk de nieuwe trambaan naar Petržalka, dat op basis van eerdere strategische documenten en studies werd bevestigd. Het project wordt in meerdere fasen uitgevoerd, met middelen uit de Europese structuur- en investeringsfondsen (ESIF). Het nieuwe mobiliteitsplan bevestigde het strategische belang van de nieuwe trambaan en men was het erover eens dat de modernisering en verbetering van het tramsysteem, met inbegrip van de bijbehorende trams, een van de belangrijkste maatregelen voor de toekomst van de stad is.

Auteur: Neri di Volo, EIB/Jaspers, verzameld door Rupprecht Consult

Afbeelding: Dopravný podnik Bratislava



VOORBEELD VAN EEN GOEDE PRAKTIJK

Wenen, Oostenrijk: Werkgevers betalen belasting om de metro te financieren

Elk bedrijf met ten minste één werknemer is in Wenen verplicht om een "metrobelasting" (Dienstgeberabgabe) te betalen. Deze belasting dient als financiële ondersteuning voor de exploitatie en uitbreiding van het metronet van de stad. Het gaat om een bedrag van 2 EUR per werknemer per week, met vrijstellingen voor bepaalde groepen zoals ouderen, mensen met een beperking of deeltijdwerkers. In 2016 haalde Wenen bijna 67 miljoen EUR op. De belasting werd in 1970 ingevoerd ter voorbereiding van de planning, bouw en uitvoering van het metronet. Tegenwoordig worden ontvangsten ook gebruikt voor de jaarlijkse medefinanciering van openbaarvervoertickets (=1 EUR per dag).

Auteur: Wuppertal Institute

Afbeelding: Wiener Linien



VOORBEELD VAN EEN GOEDE PRAKTIJK

Birmingham, Verenigd Koninkrijk: De meerwaarde van landinrichting aanspreken door middel van onderhandelingen of heffingen

Het verlenen van bouwvergunningen voor nieuwe ontwikkelingen leidt doorgaans tot een toename van de waarde van de desbetreffende grond en verhoogt tegelijkertijd de druk op de vervoersinfrastructuur. Mits zij daartoe wettelijk bevoegd zijn, kunnen steden een meerwaardebelasting heffen, waarvan de opbrengsten worden gereserveerd voor de verbetering van het vervoersnetwerk en het stedelijke mobiliteitssysteem. Birmingham heeft een combinatie van planningsverplichtingen ingevoerd die gericht zijn op het verzachten of compenseren van lokale effecten in de buurt van nieuwe ontwikkelingen, en een gemeentelijke heffing voor de infrastructuur, die grotendeels wordt gebruikt voor de financiering van strategische infrastructuurprojecten die in het ontwikkelingsplan van de stad zijn beschreven.

Auteur: Helen Jenkins, stad Birmingham, verzameld door Wuppertal Institute
Afbeelding: stadsraad van Birmingham



ACTIVITEIT 8.3: Prioriteiten, verantwoordelijkheden en het tijdschema overeenkomen

Toelichting

Wanneer een definitieve reeks acties geselecteerd en beschreven is, kunnen er verantwoordelijkheden, prioriteiten en een tijdschema voor de uitvoering worden toegekend. Een duidelijk beeld van de geprioriteerde acties en tijdschema's en van wie daar verantwoordelijk voor is, vormt een hoeksteen van elk mobiliteitsplan. Dit vereist nauwe samenwerking en overleg tussen alle actoren die een rol zullen spelen bij de ontwikkeling en uitvoering van de acties.

Doelen

- Passende prioriteiten en verantwoordelijkheden voor de uitvoering van de geselecteerde acties vaststellen.
- Ervoor zorgen dat alle acties duidelijk geprioriteerd en realistisch uitvoerbaar zijn.
- Een doeltreffende en effectieve toewijzing van middelen (personeel, kennis, tijd) waarborgen.
- De verantwoordelijkheid van alle actoren en de bijdrage aan de middelen met de respectieve partners formaliseren.

- Een duidelijke tijdshorizon voor de uitvoering van de actie bieden.
- Formele overeenstemming over de verantwoordelijkheden en het tijdschema tussen de besluitvormers en de belangrijkste belanghebbenden bereiken.

Taken

- Bespreek de voorgestelde acties en de bijbehorende prioriteiten met de belanghebbenden die een rol kunnen spelen bij de financiering, het ontwerp en de uitvoering ervan. Betrek andere gemeentelijke diensten bij de besprekingen.
- Onderzoek opties voor wie de leiding kan nemen bij het uitvoeren van een actie. Houd rekening met de capaciteiten, sterkte en competenties van de belanghebbenden. Soms is het voor de hand liggend dat één partij de verantwoordelijkheid voor een taak op zich neemt. In andere gevallen kan een interdisciplinaire samenwerking met verschillende belanghebbenden een slimmere oplossing zijn.

- Spreek duidelijke verantwoordelijkheden af voor elke actie van de maatregelenpakketten. Een actie zonder verantwoordelijke partij wordt waarschijnlijk nooit uitgevoerd.
- Spreek een algemene timing voor de acties af en bepaal daarbij bij benadering een begin en een einde van de uitvoering van de actie. Focus in uw gedetailleerde planning op de volgende twee à drie jaar, maar maak ook een planning voor de volgende tien jaar en let op acties waarvan de uitvoering zelfs nog langer kan duren. (De gedetailleerde planning van acties voor de komende jaren moet regelmatig, ten minste elke vijf jaar, worden herzien en geactualiseerd.)
- Houd rekening met verwante acties die elkaar kunnen beïnvloeden (zie activiteit 8.1). Zo zou er na de voltooiing van de noodzakelijke infrastructuur (bv. bushaltes, busbaan) voor een nieuwe snelbuslijn moeten worden gezorgd en zouden controversiële acties (bv. congestieheffingen) in een pakket moeten worden uitgevoerd met of voorafgegaan door populaire maatregelen (bv. goedkopere OV-tickets) om het draagvlak ervoor te vergroten.
- Neem grote projecten in overweging die waarschijnlijk gevolgen zullen hebben voor het mobiliteitssysteem in de stad, zoals een project als het openen van een nieuwe tram, of de invoering van congestieheffing. Dergelijke projecten hebben vaak een langere uitvoeringstermijn dan het mobiliteitsplan en leggen de planningscapaciteiten aan banden doordat ze een complex uitvoeringsproces vergen, inclusief een strategische milieueffectbeoordeling, en zijn daarom in hoge mate van invloed op alle andere activiteiten. Zelfs "eenvoudige" fietsprojecten vergen soms jaren van juridische uitdagingen en processen.
- Werk de actietabel en infofiches (opgesteld in activiteit 8.1) bij met nieuwe overeengekomen informatie.
- Maak het tijdschema, de verantwoordelijkheden en de toewijzing van middelen openbaar om transparantie en informatieverstrekking aan burgers te waarborgen.

Activiteiten die verder gaan dan de essentiële eisen

- Stel een programmabeheerder aan die verantwoordelijk is voor de coördinatie van de uitvoering van de actie, de follow-up en de evaluatie van de maatregelen en het totale pakket (dit kan de SUMP-coördinator zijn of een extra persoon voor meer capaciteit). Het aanwijzen van een coördinator voor de acties is handig bij het aanpassen of herzien van acties en het ontwikkelen van nieuwe acties tijdens

de uitvoeringsfase. De coördinator heeft een totaalaanpak voor de uitgevoerde acties en de kosteneffectiviteit en resultaten ervan, wat waardevolle informatie oplevert voor de verdere ontwikkeling van het mobiliteitssysteem in uw stad.

Tijdschema en coördinatie

- Bouwt voort op de acties gedefinieerd in de activiteiten 8.1 en 8.2. Vormt de basis voor alle volgende activiteiten en vormt een essentieel onderdeel van het definitieve mobiliteitsplan.

Checklist

- ✓ De personen die verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van alle acties zijn aangewezen.
- ✓ De tijdslijn en prioriteiten zijn met de belanghebbenden overeengekomen.
- ✓ De overeengekomen acties zijn gepubliceerd om het grote publiek te informeren.





Figuur 35: Voorbeeld van het beschrijven van maatregelen en maatregelenpakketten in een actietabel (gebaseerd op Mattson, C., 2018. SUMP's-Up Standards for developing a SUMP Action Plan, blz. 23.)

Maatregel	Beschrijving van de maatregel	Af-stemming op SUMP-streefdoelen	Verantwoordelijkheid	Acties in het kader van een maatregel	Uitvoeringsperiode	Vereiste middelen	Kosten	Financieringsbron	Betrokken belanghebbenden
Gescheiden fietsvoorzieningen	Gemarkeerde stroken en fietspaden langs de grote straten in de stad	Zeer groot (betere bereikbaarheid, hogere verkeersveiligheid, bevordering van actief vervoer, minder luchtverontreiniging en geluidshinder)	Wegbeheerder	Analyse van de benodigde fietsstroken	Jaar 1: Jan-mei	2 verkeersplanners en stedenbouwkundigen	30 000 EUR +20 % voltijds van verkeersplanner	Gemeentebegroting	Fietsverenigingen
				Een fietsnetwerkplan ontwikkelen	Jaar 1: Mei-dec	4 verkeersplanners en stedenbouwkundigen	40 000 EUR	Gemeentebegroting	Fietsverenigingen, buurgemeenten
				Fietspaden plannen en aanleggen	Jaar 2-5	Planners, ontwikkelaars	500 EUR/m	Gemeentebegroting + nationale financiering	Bouwbedrijven
Een mobiliteitsmanagementplan ontwikkelen	Plannen wat, wanneer en hoe er met mobiliteitsmanagement moet worden gewerkt	Groot (betere bereikbaarheid, bevordering van actief vervoer, bevordering van OV)	Stadsbestuur	Een mobiliteitsmanagement ontwikkelen	Jaar 1: Apr-okt	Deskundige op het gebied van gedragsverandering, verkeersplanner	30 000 EUR	Gemeentebegroting + onderzoeksproject	Scholen, universiteiten, grote bedrijven, OV-bedrijf
Voetgangersoversteekplaatsen op prioritaire routes verbeteren	...								

VOORBEELD VAN EEN GOEDE PRAKTIJK

Thessaloniki, Griekenland: Een mobiliteitsforum om verantwoordelijkheden voor de acties overeen te komen

Na de goedkeuring van het mobiliteitsplan in 2014 kwamen de belanghebbenden die bij de uitvoering zijn betrokken bijeen in het mobiliteitsforum, dat fungeerde als een SUMP-vergadering. Het mobiliteitsforum kwam in 2016 voor het eerst bijeen om de voortgang van de verschillende maatregelen te presenteren en de weg voorwaarts met alle deelnemers te bespreken en te bepalen. Er werden verantwoordelijkheden toegewezen, eerst op basis van jurisdictie en wettelijke bepalingen en in de tweede plaats op basis van de vaardigheden en capaciteit van de organisaties. Het succes van dit informele mobiliteitsforum was gestoeld op de welwillendheid van de deelnemers. Om die reden adviseren de autoriteiten van Thessaloniki een meer bindend kader te gebruiken om de besluiten voor de planning van de acties te ondersteunen.

Auteur: Samuel Salem, TheTA Thessaloniki, verzameld door Polis

Afbeelding: Dimitris Vetsikas (JIC), pixabay.com



ACTIVITEIT 8.4: Zorgen voor brede politieke en publieke steun

Toelichting

De acties vormen het meest concrete onderdeel van een mobiliteitsplan. Ze zijn rechtstreeks van invloed op de plaatselijke bevolking en vormen daardoor meestal het meest controversiële aspect van het proces. Hoewel gemakkelijk wordt overeengekomen dat een actief fietsbeleid goed is voor de stad (d.w.z. op strategisch niveau) en fietsinfrastructuur in een bepaalde corridor door een meerderheid wordt gesteund (d.w.z. op maatregelniveau), kunnen de specifieke acties die door de voor de aanleg verantwoordelijke dienst worden gepland (bv. het veranderen van parkeren langs de weg in een bepaalde straat om een fietsstrook aan te leggen) tot controverses leiden. Om de latere doeltreffende uitvoering van de acties te vergemakkelijken, is het daarom van belang om voor brede politieke en publieke steun te zorgen gedurende het plannen van de maatregelen en acties, ruim voordat het mobiliteitsplan wordt aangenomen. Nadat de burgers bij de ontwikkeling van maatregelen en maatregelenpakketten zijn betrokken (zie activiteit 7.1 en 7.2), moeten de geplande acties op zijn minst openbaar worden gemaakt om burgers en belanghebbenden in staat te stellen feedback te geven voordat de definitieve besluiten worden genomen. Idealiter worden zij actief betrokken bij het overeenkomen van acties en krijgen zij het gevoel dat het "hun" mobiliteitsplan is met "hun" maatregelen en acties, en begrijpen zij wat de rol van het plan is bij de verbetering van de mobiliteit en de kwaliteit van leven voor iedereen.

Doelen

- Ervoor zorgen dat uw geplande acties door besluitvormers, burgers en andere belanghebbenden worden gedragen en aanvaard.
- Transparantie rond de geplande acties bieden.
- De goedkeuring van het mobiliteitsplan en de effectieve uitvoering van de acties in een later stadium vergemakkelijken.

Taken

- Communiceer op transparante en professionele wijze over de belangrijkste onderdelen van het plan, met name over de geplande acties.

- Informeer beleidsmakers actief en vraag hun feedback. Overweeg om in de gemeenteraad een speciale informatiebijeenkomst te organiseren, ruim voor aanvang van het officiële proces om het mobiliteitsplan aan te nemen. Rechtstreekse gesprekken met vooraanstaande beleidsmakers, zoals burgemeesters en de leiders van grotere politieke partijen, kunnen u ook belangrijke informatie geven over de wijze waarop het politieke draagvlak kan worden verbreed en de goedkeuring kan worden vergemakkelijkt.
- Betrek belangrijke belanghebbenden bij het proces en vraag hun feedback, bijvoorbeeld tijdens een vergadering van de SUMP- "stuurgroep".
- Betrek burgers actief bij het proces en vraag hun feedback over acties, bijvoorbeeld in de vorm van een openbaar avonddebat (zie figuur 14 over instrumenten en methoden voor het betrekken van burgers bij het proces).
- Maak de belangrijkste onderdelen van het mobiliteitsplan, inclusief de belangrijkste acties, tot een onderwerp in de lokale media. Benadruk in de communicatie over de acties de positieve verandering waaraan ze bijdragen en de rol die ze spelen in het mobiliteitsplan. Gebruik indien mogelijk kwantificeerbare gegevens over de verwachte voordelen en aantrekkelijke visuele elementen, zoals voor- en-na-foto's van andere steden. Het risico bestaat dat alleen degenen die nadelige gevolgen ondervinden in actie komen. Daarom worden specifieke communicatie-inspanningen aanbevolen om ook de burgers die baat hebben bij de maatregelen te activeren.
- Wees altijd duidelijk over wat een lokale overheid realistisch gezien wel en niet kan doen (verwachtingsmanagement).

Activiteiten die verder gaan dan de essentiële eisen

- Leg in geval van sterke politieke bezwaren, bijvoorbeeld bij een regeringswissel tijdens de ontwikkeling van het mobiliteitsplan, de nadruk op de voordelen en de tijd en middelen die reeds in het plan zijn geïnvesteerd. De analogie van een brug kan helpen dit punt over te brengen: Net als een brug die door de ene regering is gestart en doorgaans door de



afbeelding © Susanne Böhrler

volgende wordt afgewerkt, moet dat ook met een mobiliteitsplan gebeuren, omdat het een kostbaar langetermijnproject is dat de hele stad ten goede komt.

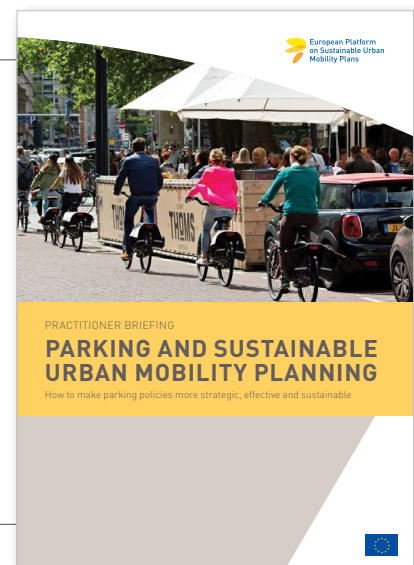
Tijdschema en coördinatie

- Ten minste vóór het afronden en goedkeuren van het mobiliteitsplan, maar liever parallel aan activiteiten in stap 8.

Checklist

- ✓ De activiteiten op het gebied van public relations en betrokkenheid zijn gepland en uitgevoerd.
- ✓ De beleidsmakers, burgers en andere belanghebbenden zijn geïnformeerd en hebben de kans gekregen om feedback te geven, en die feedback is meegenomen in de consensus over de acties.

Voor sommige soorten acties kan het verkrijgen van een brede acceptatie door het publiek bijzonder lastig zijn. Het parkeerbeleid is bijvoorbeeld een onderwerp waarover verschillende weggebruikers (zoals bewoners, bezoekers, logistieke bedrijven) vaak een sterke mening hebben. De uitdaging voor lokale overheden wordt steeds groter, aangezien deze gebruikersgroepen niet dezelfde verwachtingen en behoeften ten aanzien van het parkeersysteem hebben als het gaat om kosten, beschikbaarheid en capaciteit. Publieke acceptatie is dan ook een grote uitdaging en de enige haalbare manier om ervoor te zorgen dat mensen nieuwe parkeermaatregelen accepteren, is om ze te laten zien dat het beter zal worden. Wees heel duidelijk over de manier waarop de maatregelen werken en hoeveel mensen zullen moeten betalen, als daar al sprake van is, en leg uit waar eventuele nieuwe parkeergelden voor gebruikt zullen worden. Nuttige instrumenten en verdere richtlijnen zijn te vinden in de praktijkbriefing **Parkeren en duurzame stedelijke mobiliteitsplanning**.



VOORBEELD VAN EEN GOEDE PRAKTIJK

Gent, België: Openbare debatavonden, bijeenkomsten van belanghebbenden en openbare raadpleging

Gent heeft voor zijn mobiliteitsplan drie verschillende formules toegepast om verschillende partijen bij het proces te betrekken:

1) openbare debatavonden waar de burgers het ontwerpplan hebben besproken onder leiding van een bemiddelaar, 2) een uitgebreide raadplegingsronde met belanghebbenden, 3) een openbaar onderzoek van een maand in het kader waarvan alle burgers en organisaties opmerkingen over het mobiliteitsplan konden indienen. Dit was het meest uitgebreide participatieproces dat Gent op het gebied van mobiliteitsplanning ooit had uitgevoerd. Door gebruik te maken van verschillende vormen van betrokkenheid kon het SUMP-team mensen met verschillende achtergronden en leeftijden bereiken en de publieke steun voor het plan en de bijbehorende maatregelen versterken. Om de burgers op de hoogte te houden en ze te verbinden, bracht de stad ook een speciale krant uit: "de wijze gazet".

Auteur: Merijn Gouweloose, stad Gent, verzameld door Eurocities
Afbeelding: Gent



VOORBEELD VAN EEN GOEDE PRAKTIJK

Lille, Frankrijk: Halfjaarlijks politiek comité voor het sturen van het parkeerbeleid op grootstedelijk niveau

De Métropole Européenne de Lille heeft een parkeercomité ingesteld, zodat politieke en technische vertegenwoordigers het op grootstedelijk niveau (de MEL) en gemeentelijk niveau (95 gemeenten) eens kunnen worden over het parkeerbeleid. Het belangrijkste doel van dit comité is om op grootstedelijke schaal een gedeelde visie op het parkeerbeleid aan te nemen [...] om het autogebruik te beheersen en de openbare ruimte aan de mensen terug te geven. De participatie van alle overheidsdiensten in een institutioneel kader maakt het mogelijk om politieke consensus te bereiken. De transparantie en neutraliteit van het kader is een belangrijke succesfactor. Het comité is voornemens een witboek over parkeren op te stellen waarin de beginselen voor de integratie van het parkeerbeleid in het mobiliteitsplan worden vastgelegd.

Auteur: Ellie Deloffre en Olivier Asselin, Métropole Européenne de Lille, verzameld door Polis | **Afbeelding:** Alexandre Trainset, MEL



STAP 9

Goedkeuring en financiering voorbereiden

- 9.1** Financiële plannen opstellen en kostendeling overeenkomen
- 9.2** Het mobiliteitsplan voltooien en de kwaliteit ervan waarborgen

© Rupprecht Consult 2019

Na een eerdere eerste kostenraming is het nu ook tijd om definitieve concrete financiële plannen voor alle acties te ontwikkelen. Op basis van de afspraken binnen uw organisatie kan een uitgebreide financiële planning worden opgenomen in het SUMP zelf, of kan die deel uitmaken van een afzonderlijk proces. In het mobiliteitsplan worden de resultaten van alle voorgaande activiteiten samengevat. Na het doorvoeren van aanpassingen op basis van de feedback van belanghebbenden en burgers en een laatste kwaliteitscontrole, moet het document formeel door de politieke vertegenwoordigers worden goedgekeurd.

ACTIVITEIT 9.1: Financiële plannen opstellen en kostendeling overeenkomen

Toelichting

Voor de uitvoering van acties op het gebied van duurzame stedelijke mobiliteit is een gezond financieel plan nodig waarin wordt omschreven hoe de acties uit het mobiliteitsplan worden gefinancierd, inclusief de gedetailleerde kostenramingen die in activiteit 7.2 zijn gemaakt en de financieringsbronnen die in activiteit 8.2 zijn bepaald. Met betrekking tot het functionele stedelijke gebied van een stad, moeten de middelen en financiering afkomstig zijn uit verschillende gemeentelijke, regionale, nationale, particuliere en multilaterale bronnen. Om de houdbaarheid van de SUMP-maatregelen op lange termijn te waarborgen, moeten de financieringsbehoeften van de maatregelen strategisch worden afgestemd op de overheidsbegrotingen en een verscheidenheid aan financieringsinstrumenten, gemeentelijke leningen, leningen van instelling van algemeen belang en, in sommige gevallen, kapitaal uit de particuliere sector. Vanwege de lange tijdshorizon van een mobiliteitsplan is het meestal handig om de financiering in fasen te plannen, met voldoende details voor de maatregelen van de eerste fase om middelen en financiering uit openbare en particuliere bronnen aan te trekken.

Een goede fasering van de projecten is noodzakelijk om op doeltreffende wijze over te gaan tot uitvoering en de houdbaarheid van de financiering op lange termijn te waarborgen. Wanneer wordt nagedacht over het potentieel voor het aantrekken van particulier kapitaal voor initiële investeringen, moet voor ogen worden gehouden dat de kosten van geld, of de rente, die doorgaans door de particuliere sector worden betaald, hoger zijn dan de kosten die door de publieke sector worden betaald. Dit betekent dat de particuliere sector hogere evaluatiestromen (bv. van duurdere tickets) zal vereisen om die kosten te compenseren. Een succesvolle betrokkenheid van de particuliere sector vereist ook dat de publieke sector op overtuigende wijze en contractueel de desbetreffende risico's neemt, met name beleidsrisico's. De particuliere sector heeft doorgaans ook een kortere investeringshorizon dan de publieke sector en vraagt in het algemeen een sneller rendement op investeringen.

Doelen

- Een financieringsplan voor alle SUMP-maatregelen opzetten, met indicatieve bronnen van middelen en financiering.
- Een gedetailleerd financieringsplan voor prioritaire acties opstellen waarin alle geraamde uitgaven zijn opgenomen, inclusief belastingen en onvoorziene uitgaven, alsook inkomsten op jaarbasis voor de looptijd van het financieringsplan.
- Toezien op de financiële levensvatbaarheid van acties, ook na de initiële financieringsperiode.
- Voor onvoorziene uitgaven plannen om weerstand te kunnen bieden aan mogelijke veranderingen in de inkomstenstromen.
- Mogelijkheden voor betrokkenheid van de particuliere sector in kaart brengen.
- Overeenstemming bereiken over de verdeling van kosten en opbrengsten tussen alle betrokken organisaties.
- Maak afspraken over de kostendekking (verhoudingen, modaliteiten) van deelsystemen en -diensten, zoals de bijdrage aan de exploitatiekosten van het OV.
- Maak afspraken over de verdeling van de kosten en opbrengsten tussen gemeenten, regionale overheden, de nationale overheid en publieke en particuliere exploitanten.
- Stel een gedetailleerd financieringsplan per financier op voor investeringen in de eerste fase.
- Zorg voor toegang tot technische bijstandsfaciliteiten, zoals Jaspers/Elena voor complexe maatregelen die vervolgstudies vereisen om de levensvatbaarheid en de toegang tot financiering te waarborgen.

Taken

- Zorg voor coördinatie met andere gemeenten, regionale instellingen (kostendelingsregelingen voor grensoverschrijdende openbaarvervoersdiensten) en op nationaal niveau. Onderzoek mogelijkheden om gezamenlijk maatregelen te financieren.
- Bekijk welke inbreng investeerders uit de particuliere sector kunnen leveren in de vorm van kapitaal, investeringen, transacties of een combinatie daarvan.
- Stel financiële prognoses op voor acties van de eerste fase, inclusief kapitaaluitgaven (aanloopinvesteringen), alsook de exploitatie- en onderhoudskosten en de daarmee samenhangende inkomsten per jaar.
- Bespreek de maatregelen met mogelijke financieringspartners en financieringsbronnen om ervoor te zorgen dat de geselecteerde maatregelen goed voorbereid zijn.
- Wijs middelen en financieringsbronnen voor alle acties toe, met inbegrip van mogelijke veranderingen in de inkomstenstromen per jaar. Denk na over politieke verbintenissen om verwachte financiële tekorten op te vangen.

Tijdschema en coördinatie

- Na activiteit 8.3, voortbouwend op de overeengekomen acties met de bijbehorende verantwoordelijkheden en het tijdschema.
- Bouwt voort op en verdiept de geraamde directe kosten van de acties en de vastgestelde financieringsbronnen (activiteit 8.2).

Checklist

- ✓ Er zijn gedetailleerde financiële plannen opgesteld en overeengekomen voor acties waarvoor financiering nodig is in de eerste fase van de uitvoering van het mobiliteitsplan.
- ✓ De betrokken overheidsinstellingen hebben zich ertoe verbonden voldoende overheidsmiddelen uit te trekken voor het opvullen van de bestaande leemten in de financiering.
- ✓ In voorkomend geval is de eerste aanvraag voor de financiering van haalbaarheids-, markt- of andere onderzoeken ter voorbereiding van het project voltooid.
- ✓ De financiële houdbaarheid van de projecten is gewaarborgd.
- ✓ De verdeling van de kosten en baten tussen de betrokken actoren is overeengekomen.

VOORBEELD VAN EEN GOEDE PRAKTIJK

Barcelona, Spanje: Europese middelen en financiering voor de vernieuwing van het openbaar vervoer in Barcelona

De stad en de exploitant van het openbaar vervoer van Barcelona (TMB) kunnen een beroep doen op een degelijke financiering en een financieringsplan voor de vernieuwing van hun busvloot. De lokale vervoerder heeft financiële steun van Elena (Europese plaatselijke bijstand op energiegebied) ontvangen, namelijk een subsidie van bijna 1,5 miljoen EUR voor voorbereidende studies (2011-2015) voor een grootschalige aanpassing van diesel- en CNG-bussen naar hybride bussen. In 2019 verstrekte de Europese Investeringsbank (EIB) een lening van 73,5 miljoen EUR aan TMB voor de aankoop van 254 schone bussen (volledig elektrisch, hybride en CNG). De vernieuwing van de vloot van openbaarvervoerbussen draagt bij tot de verbetering van de luchtkwaliteit in Barcelona.

Auteur: Josep Maria Armengol Villa, TMB, verzameld door POLIS
 Afbeelding: TMB

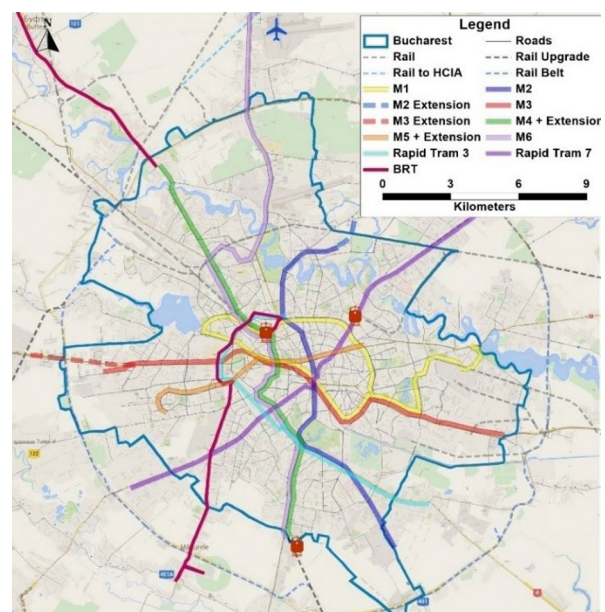


VOORBEELD VAN EEN GOEDE PRAKTIJK

Boekarest/Ilfov, Roemenië: Invoering van het mobiliteitsplan op basis van een grondige planning van de jaarlijkse begroting

Op basis van een grondige gegevens- en probleemanalyse is een lijst van prioritaire gebieden voor het mobiliteitsplan opgesteld. Dit leidde tot een reeks organisatorische, operationele en infrastructurele maatregelen die in het definitieve plan zijn opgenomen. Voor elke maatregel werd een kostenraming opgesteld, zodat de overheid een beeld kreeg van de totale investeringskosten voor het volledige plan, die op de beschikbare financieringsbronnen moest worden afgestemd. Het mobiliteitsplan was het belangrijkste instrument om de prioriteiten voor de programmering van EU-fondsen tot 2030 vast te stellen. Deze prioriteiten moesten worden gezien in samenhang met overheidssteun, kapitaaluitgaven door de stad Boekarest en het district Ilfov, leningen van internationale financiële instellingen (EIB/EBWO) en extra inkomsten uit de voorgestelde parkeerstrategie. Ondertussen werd de vereiste begroting voor exploitatiesteun voor het openbaar vervoer en voor het onderhoud van het net tijdens dezelfde periode vastgesteld.

Auteur: Alan O' Brien, EIB/Jaspers, verzameld door Rupprecht Consult
 Afbeelding: Planul de Mobilitate Urbană Durabilă BI



ACTIVITEIT 9.2: Het “duurzaam stedelijk mobiliteitsplan” voltooien en de kwaliteit ervan waarborgen

Toelichting

Het projectteam zal tot taak krijgen de definitieve versie van het mobiliteitsplan samen te stellen. Om ervoor te zorgen dat eerdere overeenkomsten goed tot uiting komen, moeten de ontwerpen van het document intern en door belangrijke belanghebbenden worden herzien. Voorafgaand aan de goedkeuring en publicatie van het mobiliteitsplan ligt de nadruk op het waarborgen van een hoge kwaliteit en het afronden van het document voor de verdere uitvoering en verspreiding ervan. In deze fase worden de laatste verfijningen en verbeteringen aangebracht voordat het definitieve document gepubliceerd kan worden.

Doelen

- Zorgen voor een hoge kwaliteit van het mobiliteitsplan.
- Nagaan of in het document voldoende rekening is gehouden met de standpunten van belangrijke belanghebbenden en het grote publiek.
- De laatste hand leggen aan het mobiliteitsplan zodat het klaar is om door de politieke instanties te worden goedgekeurd en openbaar te worden gemaakt.

Taken

- Stel een volledig ontwerp van het mobiliteitsplan. Er wordt voorgesteld om de volgende elementen in het document op te nemen:
 - achtergrond, lokale context en kort overzicht van het ontwikkelingsproces (inclusief betrokkenheid van belanghebbenden en burgers);
 - de resultaten van de analyse van de mobiliteit en de scenario-oefening;
 - visie, doelstellingen en kerndoelen;
 - maatregelenpakketten met de bijbehorende acties (inclusief timing, verantwoordelijkheden en soms financiering);
 - monitoring- en evaluatieschema.

- Neem het hele document door en controleer de kwaliteit en de mogelijkheden voor effectieve resultaten. Overweeg om gebruik te maken van het online SUMP-zelfbeoordelingsinstrument (zie de onderstaande instrumenten) of een interne collegiale toetsing om een goede kwaliteit te waarborgen.
- Controleer of de standpunten en resultaten van het proces om belanghebbenden en burgers erbij te betrekken in het hele document zijn opgenomen.
- Het mobiliteitsplan moet ook worden beoordeeld met het oog op de procedurele vereisten (bv. op nationaal niveau) en om te voldoen aan de EG-richtlijn inzake strategische milieubeoordeling. In sommige landen is op dit moment ook een openbare raadpleging nodig.
- Breng de laatste wijzigingen aan in samenwerking met de voornaamste belanghebbenden. Streef naar een document dat brede politieke en publieke steun geniet, bijvoorbeeld door gevoelige aspecten aan te passen die de belangrijkste beleidsmakers ervan zouden weerhouden om het te steunen. Waak er echter voor om niet te veel toe te geven; het is van essentieel belang dat het ambitieus genoeg is om de duurzaamheidsdoelstellingen ervan te verwezenlijken.
- Leg de laatste hand aan het mobiliteitsplan.

Activiteiten die verder gaan dan de essentiële eisen

- Zet externe beoordelaars met ervaring op het gebied van duurzame stedelijke mobiliteitsplanning in voor de kwaliteitscontrole van het document.
- Ontwikkel een communicatiestrategie. Zet om het kernidee van uw mobiliteitsplan over te brengen, consistente en zichtbaarheid te creëren en ervoor te zorgen dat burgers en belanghebbenden het herkennen en onthouden. Dit kan onder andere worden gedaan door het plan een wervende titel te geven en een visuele identiteit, een thema en een kleurenschema te ontwikkelen en een speciaal logo te ontwerpen (zie de onderstaande voorbeelden).

- Stel een samenvatting van het document op.
- Voeg uw stad toe aan de Eltis-databank van steden met duurzame stedelijke mobiliteitsplannen: www.eltis.org/nl/mobility-plans/city-database

Tijdschema en coördinatie

- Kwaliteitscontrole wanneer er een geavanceerd ontwerp van het SUMP-document beschikbaar is.

Checklist

- ✓ Het definitieve ontwerp van het mobiliteitsplan is opgesteld.
- ✓ De interne evaluatie en die door de belanghebbenden is afgerond.
- ✓ De kwaliteitsbeoordeling is voltooid.
- ✓ De definitieve wijzigingen zijn voltooid.



SUMP-zelfbeoordelingsinstrument

Voor het controleren van de kwaliteit van het planningsproces om uw definitieve mobiliteitsplan te ontwikkelen, wordt aanbevolen om het online SUMP-zelfbeoordelingsinstrument te gebruiken. Het instrument kan in alle stadia van de planningscyclus worden gebruikt, zowel om de mobiliteitsplanning aan het begin als tijdens het proces te evalueren en te verbeteren, en om de kwaliteit van het plan te beoordelen voordat het wordt afgerond. De zelfbeoordeling bestaat uit gerichte vragen, afhankelijk van uw planningscontext en belangen. Na het invullen van de vragenlijst ziet u op de resultatenpagina in welke mate uw plan beantwoordt aan de beginselen van een mobiliteitsplan, zodat u de sterke en zwakke punten van uw aanpak kunt vaststellen. U krijgt hier advies op maat voor verdere verbeteringen, voorbeelden van goede praktijken en links naar richtlijnen voor uw specifieke situatie. Om te zorgen voor een gevarieerde feedback op uw definitieve document, moet de SUMP-zelfbeoordeling door verschillende personen van het SUMP-kernteam worden ingevuld.

Link naar de SUMP-zelfbeoordeling:
www.eltis.org/nl/mobility-plans

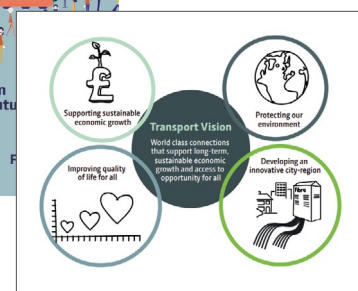
VOORBEELD VAN EEN GOEDE PRAKTIJK

Groot-Manchester, Malmö, Boedapest, Wenen: Bekroonde mobiliteitsplannen met een uitmuntend opbouw

Een van de bekroonde mobiliteitsplannen van uitstekende kwaliteit is dat van Groot-Manchester. Transport for Greater Manchester (TfGM) heeft een beroep gedaan op een combinatie van interne expertise en externe ondersteuning om een opvallend visuele identiteit, met behoud van de nodige flexibiliteit om snel de nodige aanpassingen te kunnen doen. Afzonderlijke documenten, waaronder de titelpagina van het mobiliteitsplan, werden door een grafisch ontwerper gemaakt. Voor beelden in verband met de ontwikkeling van het mobiliteitsplan, inclusief kaarten, infografieken en beelden, werd het eigen ontwerpsteam van TfGM ingezet. Hierdoor kon TfGM de inhoud snel verfijnen en voor alle updates dezelfde opmaak blijven hanteren, waardoor de consistentie in de documenten van TfGM behouden bleef wanneer naar het mobiliteitsplan werd verwezen.

Informatie over de ontwerpbenaderingen van Malmö, Boedapest en Wenen is te vinden in de bijlage.

Auteur: Ben Brisbourne, Transport for Greater Manchester, verzameld door Polis
Afbeelding: Transport for Greater Manchester

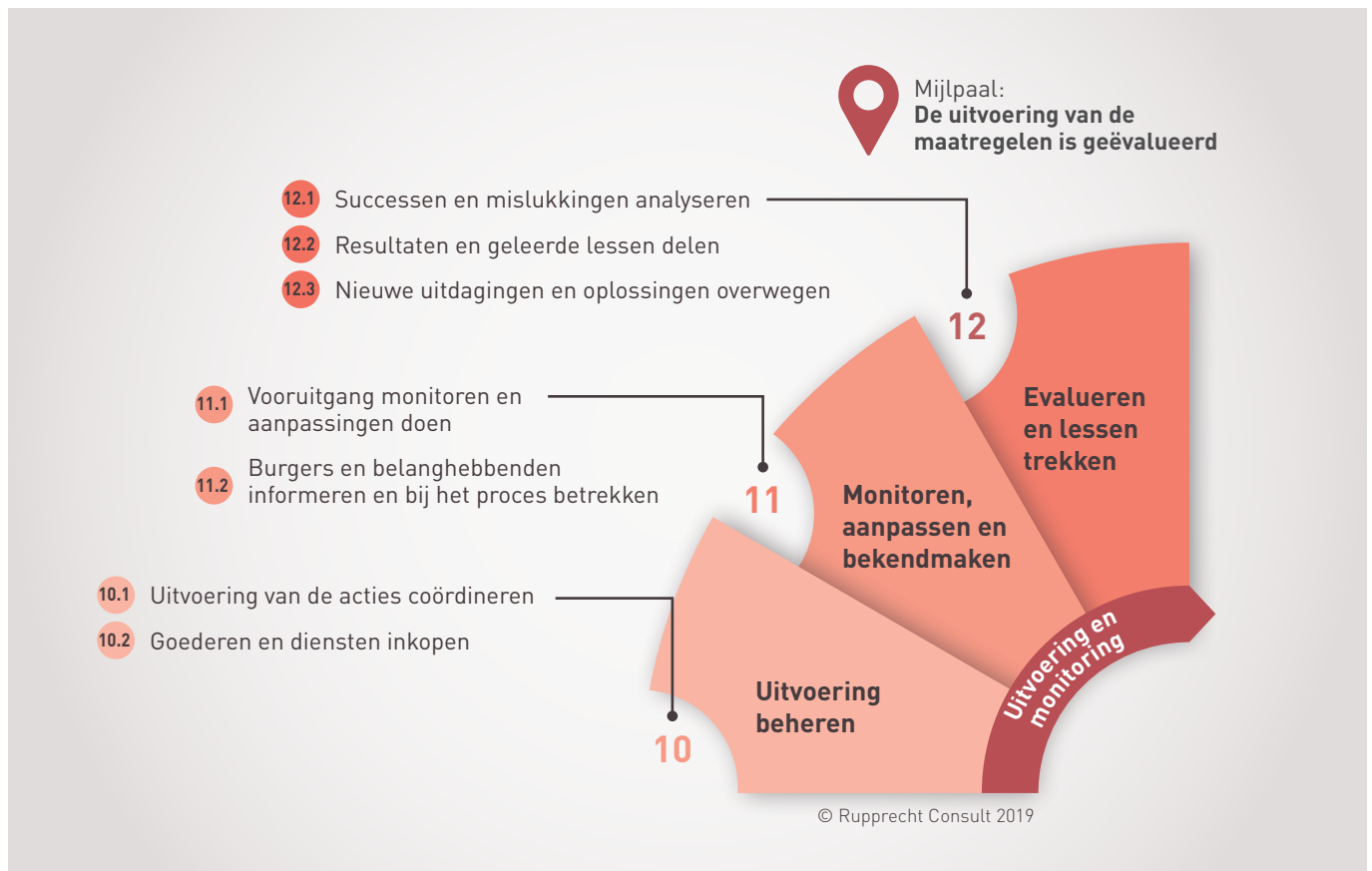


Mijlpaal: Het duurzame stedelijke mobiliteitsplan is goedgekeurd

De belangrijkste mijlpaal van het planningsproces is de goedkeuring van het mobiliteitsplan door een zo breed mogelijke politieke coalitie. Het mobiliteitsplan moet gelegitimeerd worden door de verkozen politieke vertegenwoordigers van het orgaan/de organen die verantwoordelijk zijn voor ontwikkeling (bv. gemeenteraad, lokale overheden, regionale raad). Dit is een belangrijke stap in het bevorderen van het draagvlak, het duidelijk maken van de verantwoordelijkheden ervan en het verstrekken van een overeengekomen kader voor de uitvoering van de maatregelen. Het goedkeuringsproces kan enkele maanden in beslag nemen en hangt af van het nationale regelgevingskader en de administratieve structuur. Als uw definitieve mobiliteitsplan eenmaal goedgekeurd is, moet het met de lokale gemeenschap worden gevierd. U kunt een evenement organiseren voor belanghebbenden, het grote publiek en (lokale) media en waar het definitieve plan wordt gepresenteerd.



FASE 4: Uitvoering en monitoring



In de vierde fase wordt aandacht besteed aan de uitvoering van de maatregelen en aanverwante acties die zijn vastgelegd in het mobiliteitsplan, gekoppeld aan systematische monitoring, evaluatie en communicatie. Hier worden de acties in praktijk gebracht door de volgende vragen te beantwoorden:

Hoe zorgen we voor goed beheer?

De verantwoordelijke afdelingen en organisaties plannen de technische aspecten van hun acties, zorgen voor de uitvoering en kopen indien nodig goederen en diensten in. Aangezien hier vaak een groot aantal partijen bij betrokken is, vereist de algemene coördinatie van het uitvoeringsproces bijzondere aandacht.

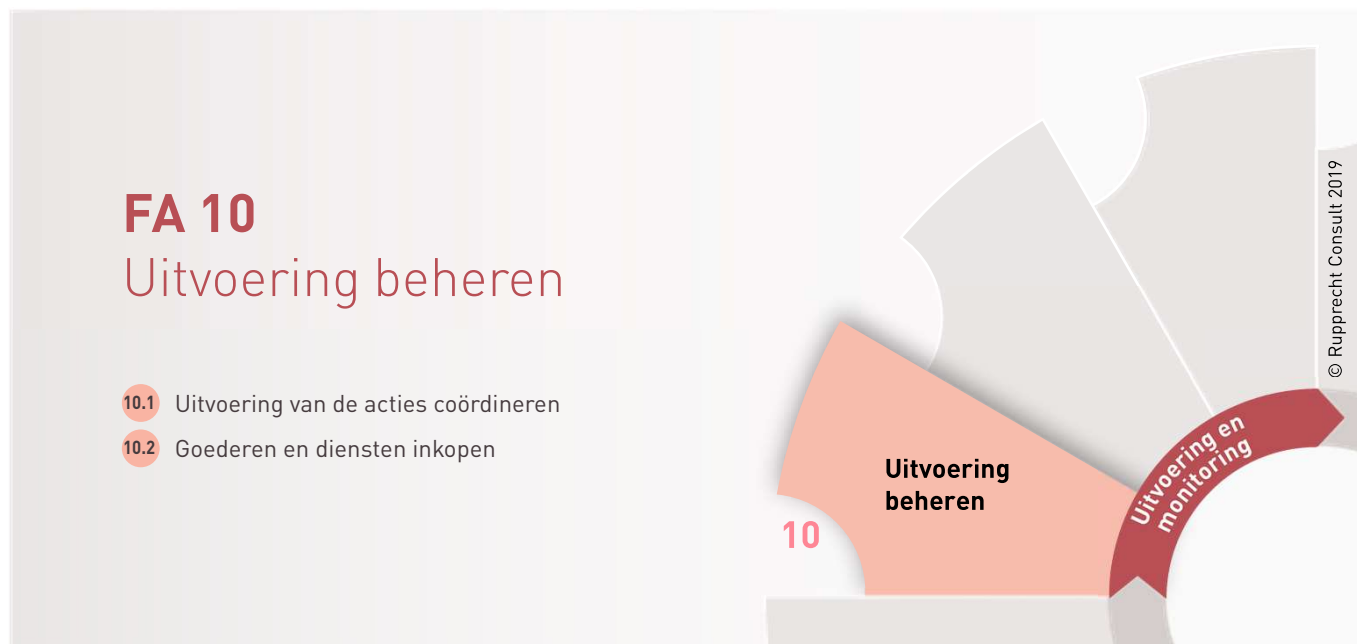
Hoe staan we ervoor?

Dankzij systematische monitoring wordt duidelijk of alles volgens plan verloopt en kan indien nodig worden bijgestuurd. Innovatieve mobiliteitsprogramma's kunnen voor burgers een grote ontwrichting (alsook grote voordelen) opleveren. Inzicht in wat er leeft op basis van

een actieve wederzijdse dialoog is essentieel voor een geslaagd uitvoeringsproces.

Wat hebben we geleerd?

De laatste stap van de SUMP-cyclus is het evalueren van de successen en mislukkingen, het bekendmaken van deze resultaten aan de belanghebbenden en het publiek, en het bekijken van nieuwe uitdagingen en oplossingen. De mijlpaal "De uitvoering van de maatregelen is geëvalueerd" vormt de afsluiting van de SUMP-cyclus en biedt tegelijkertijd lessen voor het volgende SUMP-proces.



Na de aanneming van het SUMP begint de uitvoeringsfase. Aangezien het mobiliteitsplan een strategisch document is, biedt het een degelijk kader voor deze activiteiten, maar wordt er niet uitgebreid in beschreven hoe elke actie zal worden uitgevoerd en wat er moet worden ingekocht. Deze vaak complexe uitvoeringstaken worden normaal gesproken niet door het “SUMP-kernteam” uitgevoerd, maar door de verantwoordelijke technische afdelingen. Daarom zijn een goede overdracht aan de technische uitvoerders en een doeltreffende coördinatie van alle uitvoeringsactiviteiten door het kernteam van belang om een coherente aanpak te waarborgen. Hoewel de aanschaf van goederen en diensten een standaardproces is bij elke overheid, vereisen de aanbesteding van innovatieve producten of “milieuvriendelijke aankopen” bijvoorbeeld vaak de aandacht van het kernteam om ervoor te zorgen dat de invoering van nieuwe producten en aanbestedingsbenaderingen een succes wordt.

ACTIVITEIT 10.1: De uitvoering van de acties coördineren

Uiteenzetting

Een goed mobiliteitsplan leidt niet automatisch tot goede resultaten. De geslaagde uitvoering van de afgesproken maatregelenpakketten en acties doet dat wel. Om de doelstellingen doeltreffend te kunnen verwezenlijken, is adequaat management vereist om toe te zien op de uitvoering en de risico's te beheersen. Daartoe moeten overeenkomsten worden gesloten met alle actoren die betrokken zijn bij de uitvoering van de acties, een overdracht van het SUMP-kernteam aan het technisch personeel en regelmatige communicatie met hen tijdens de uitvoering van de acties.

Doelen

- De rollen van de bij de uitvoering van de maatregelen betrokken actoren formaliseren.
- Een goede coördinatie tussen alle betrokken partijen.

- De efficiëntie en doeltreffendheid van het uitvoeringsproces en fasering faciliteren
- Potentiële risico's aanpakken.
- Transparantie bij de uitvoering.

Taken

- Blijf als SUMP-kernteam actief om voor continuïteit tussen de ontwikkeling en uitvoering van het proces te zorgen. Blijf tijdens de uitvoeringsfase regelmatig (bv. maandelijks) bijeenkomen om een goed overzicht van de vorderingen te houden en activiteiten voor onvoorziene gebeurtenissen te plannen voor het geval de acties niet op schema liggen.

- Overhandig infoches waarop de belangrijkste aspecten van elke actie zijn beschreven aan de afdelingen en instellingen die deze acties moeten uitvoeren. Stel dergelijke infoches op als dat nog niet was gebeurd. (Raadpleeg voor informatie over wat er in die fiches moet staan de activiteiten 8.1 en 8.3, tijdens dewelke deze doorgaans worden opgesteld.)
- Maak afspraken over beheersprocedures en verantwoordelijkheden. Voor elke actie moet één trekker worden aangewezen voor het beheren van de uitvoering ervan. Zorg ervoor dat elke actiebeheerder de overeenkomsten samenvat in een werkplan dat het gemeenschappelijk kader vormt voor alle belanghebbenden die betrokken zijn bij de uitvoering van de actie.
- Beoordeel risico's en activiteiten in verband met onvoorziene gebeurtenissen plannen (voortzetting van de analyse in activiteit 8.3). Welke acties hebben grote gevolgen voor andere acties, zodat vertragingen een risico vormen voor het welslagen van het hele mobiliteitsplan? Hoe kunt u reageren als ze vertraging oplopen?
- Houd regelmatig persoonlijk contact met de actiebeheerders. Kom overeen in welk formaat en hoe u statusupdates van hen krijgt (bv. korte informele telefoontjes tussen de SUMP-coördinator en de actiebeheerder om bureaucratische overbelasting te vermijden). In geval van moeilijkheden moet de communicatie worden opgevoerd, moet de nodige ondersteuning worden geboden en moet er een beroep worden gedaan op de beleidsmakers ter versterking van de uitvoering van de acties.
- Organiseer regelmatig bijeenkomsten om de algemene status van de uitvoering van de acties te controleren. Er moeten jaarlijks vergaderingen met de groep van alle actiebeheerders worden georganiseerd.

Activiteiten die verder gaan dan de essentiële eisen

- Koppel binnen de administratie het beheer van de uitvoering van de acties aan bredere systemen voor het beheer van de prestaties.



afbeelding © BKK Centre for Budapest Transport

Tijdschema en coördinatie

- Gedurende de hele uitvoeringsfase.

Checklist

- ✓ De informatiebladen van de acties zijn aan de uitvoerders overhandigd.
- ✓ Voor elke actie zijn coördinatie- en uitvoeringsstappen overeengekomen.
- ✓ De risico's zijn beoordeeld en er zijn activiteiten in verband met onvoorziene gebeurtenissen gepland.
- ✓ De procedures voor regelmatige statusupdates door de actiebeheerders zijn vastgesteld.

VOORBEELD VAN EEN GOEDE PRAKTIJK

West Yorkshire, Verenigd Koninkrijk: Projectbeheer met het oog op een permanente dialoog

In West Yorkshire (WYCA) is de structuur voor het voorbereiden en uitvoeren van het mobiliteitsplan opgenomen in een organogram: de uitvoerende bereidt de SUMP- en uitvoeringsprogramma's voor. Besluiten worden genomen door politici. Een vervoerscomité fungeert als stuurgroep; dit comité ziet toe op de voorbereiding en uitvoering van het mobiliteitsplan. Een afzonderlijk investeringscomité neemt besluiten over de financiering voor de uitvoering van SUMP-projecten. Projectbeheer (WYCA) is verantwoordelijk voor de uitvoering met leiders van thematische werkpakketten die belast zijn met de ontwikkeling van onderdelen van het plan. De coördinatie gebeurt via maandelijkse gesprekken met de verantwoordelijken en via tweemaandelijks vergaderingen met de politieke raad en overleg met het publiek en de belanghebbenden.

Auteur: Steve Heckley, WYCA, verzameld door Polis
Afbeelding: West Yorkshire Transport Strategy 2040



VOORBEELD VAN EEN GOEDE PRAKTIJK

Groningen, Nederland: Regionale publiek-private samenwerking voor coördinatie van en hulp bij acties

Het mobiliteitsplan in Groningen is geworteld in een lange traditie van duurzame planning voor de stad en de stadsregio. Groningen heeft voor het coördineren van de uitvoering van de acties formeel een samenwerkingsorganisatie opgericht onder de naam Groningen Bereikbaar: Een publiek-privaat partnerschap voor een duurzaam en toegankelijk Groningen. De organisatie zorgt ervoor dat alle partijen doeltreffend samenwerken en hun werkzaamheden met betrekking tot de verschillende vervoerprojecten coördineren. Het orgaan is erin geslaagd politieke steun te verwerven, de betrokkenheid te vergroten en de best beschikbare kennis van de publieke en particuliere sector, de academische wereld, burgers en verschillende groepen belanghebbenden te bundelen.

Auteur: UBC, gebaseerd op GroningenBereikbaar.nl.
Afbeelding: Jeroen van Kooten



VOORBEELD VAN EEN GOEDE PRAKTIJK

Brno, Tsjechië: SUMP-monitoringinstrument voor de uitvoering van acties

Het SUMP-monitoringinstrument is een ruimtelijke GIS-databank voor zowel deskundigen als burgers. Het bevat informatie over alle investeringen uit het actieplan (begroting, jaar van uitvoering enz.) en maakt een gedetailleerde analyse van deze gegevens mogelijk. Deskundigen (voornamelijk belanghebbenden) gebruiken het instrument voor het beheren van de uitvoering van het mobiliteitsplan. Het instrument maakt samenwerking voor alle belanghebbenden op één platform mogelijk. Dat levert een aanzienlijke tijdswinst en een betere coördinatie van de uitvoering op. Burgers kunnen de applicatie gebruiken als bron van informatie over de uitvoering van het mobiliteitsplan. Momenteel wordt gewerkt aan het gebruik ervan als instrument voor inspraak van het publiek.

Auteur: : Lukáš Báča, stad Brno, verzameld door Rupprecht Consult

Afbeelding: Kateřina Nedvědová, stad Brno

**ACTIVITEIT 10.2: Goederen en diensten inkopen****Uiteenzetting**

Een cruciaal onderdeel van de uitvoering is de aanschaf van de goederen en diensten die nodig zijn voor de maatregelen en acties in het kader van het mobiliteitsplan. Aanbesteding is een standaardproces in elke overheidsdienst die doorgaans wordt ondersteund door gespecialiseerd personeel, maar voor de aanbesteding van innovatieve producten of “milieuvriendelijke aankopen” is de aandacht van het SUMP-kernteam vereist. Vanwege de grote bedragen die steden in Europa hieraan besteden, is het ook een krachtige hefboom voor de transitie van stedelijke mobiliteit. De koopkracht van steden en regio’s kan zorgen voor een kritische vraag naar innovatieve en milieuvriendelijke goederen, diensten en bedrijfsmodellen zoals emissiearme voertuigen of oplossingen voor gedeelde mobiliteit. Als de aanbesteding correct verloopt, kan ze een meerwaarde opleveren door de nadelige sociale en milieueffecten tot een minimum te beperken en de weg vrijmaken voor de marktintroductie van innovatieve producten en diensten.

Doelen

- Zorgen voor een doeltreffende en tijdige aanschaf van alle goederen en diensten die nodig zijn voor de uitvoering van de acties.

- Nadelige sociale en milieueffecten van aankoopbeslissingen tot een minimum beperken.
- De verspreiding en bevordering van nieuwe duurzame technologieën en diensten bevorderen.

Taken

- Beoordeel en omschrijf de reële behoeften van de stad, die het uitgangspunt van elke aanbesteding moeten vormen. Aanbesteders moeten nauw samenwerken met de technische diensten om functies te omschrijven die correct kunnen worden vertaald in een doeltreffende aanbestedingsprocedure.
- Zorg voor grondige kennis van het nationale en Europese wettelijke kader voor duurzame overheidsopdrachten om eventuele overtredingen van de wet te vermijden die het uitvoeringsproces zouden kunnen bemoeilijken en vertragen.
- Stel de aanbestedingsmethode en het tijdschema voor elk goed of elke dienst vast en bepaal hoe die moet worden uitgevoerd en welk type contract er nodig is. Overweeg gezamenlijke aanbestedingen met andere autoriteiten die de prijs kunnen drukken dankzij schaalvoordelen.

- Stel de technische specificaties vast aan de hand van prestatiecriteria die de gewenste resultaten beschrijven, in plaats van specifieke producten. Overweeg duurzaamheidsaspecten toe te voegen, hetzij als minimumvereisten, hetzij als gunningscriteria waarmee inschrijvingen een hogere score kunnen behalen. Gebruik levenscycluskosten als kostencriterium in plaats van alleen de aankoopprijs. Dit zorgt voor een betere beschrijving van de werkelijke kosten voor u als koper en bevordert tegelijk vaak duurzame keuzen, zoals zuinige (en dus emissiearme) voertuigen.
- Publiceer de inschrijving en doorloop de selectie en uitsluiting van de inschrijvers.
- Waarborg de transparantie van het aanbestedingsproces om de publieke en politieke steun te vergroten.

Activiteiten die verder gaan dan de essentiële eisen

- Overweeg innovatieve aanbestedingsmethoden te gebruiken voor zeer innovatieve producten en diensten die niet gemakkelijk verkrijgbaar zijn op de markt. Geschikte methoden zijn onder meer:
 - Een marktbevraging — een methode om informatie over mogelijke oplossingen te verzamelen alvorens een formele aanbestedingsprocedure in te leiden.
 - Precommerciële inkoop — waarmee de industrie wordt uitgedaagd nieuwe oplossingen te ontwikkelen die nog niet bestaan voor de behoeften van de publieke sector.
 - Overheidsopdrachten voor innovatieve oplossingen — waarbij de stad optreedt als een vroege aanvaarder van innovatieve oplossingen die nog niet op grote schaal beschikbaar zijn om de grootschalige uitrol op de markt te faciliteren.

Tijdschema en coördinatie

- Aanbesteding is gewoonlijk een van de eerdere onderdelen van de uitvoering van een actie, maar is relevant tijdens de volledige uitvoeringsfase, afhankelijk van het tijdschema van de verschillende acties.

Checklist

- ✓ De aankoopbehoeften van de stad zijn duidelijk gedefinieerd en afgesproken.
- ✓ Er is een lijst opgesteld van het personeel en hun deskundigheid om het aanbestedingsproces te leiden.
- ✓ De specificaties voor de aanbesteding zijn vastgesteld.
- ✓ De aanbestedingen zijn uitgeschreven, de inschrijvingen zijn beoordeeld en de inschrijvers zijn geselecteerd.



Modellen voor criteria voor groene overheidsopdrachten

De EU-criteria voor groene overheidsopdrachten worden ontwikkeld om integratie van milieu-eisen in openbare aanbestedingsstukken te vergemakkelijken. Hoewel de vastgestelde EU-criteria voor groene overheidsopdrachten zijn bedoeld om een goed evenwicht te bereiken tussen milieuprestaties, kostenoverwegingen, de beschikbaarheid op de markt en gemakkelijke controle, kunnen de aanbestedende diensten er, in overeenstemming met hun behoeften en ambitieniveau, voor kiezen om alle of slechts bepaalde eisen in hun aanbestedingen op te nemen.

Voor stedelijke mobiliteit bestaan er modellen voor criteria voor de volgende gebieden. Elk gebied omvat verschillende subcategorieën, bv. de aanschaf van bussen, auto's, andere voertuigen enz. in het document over het wegvervoer. Ze zijn beschikbaar in alle EU-talen.

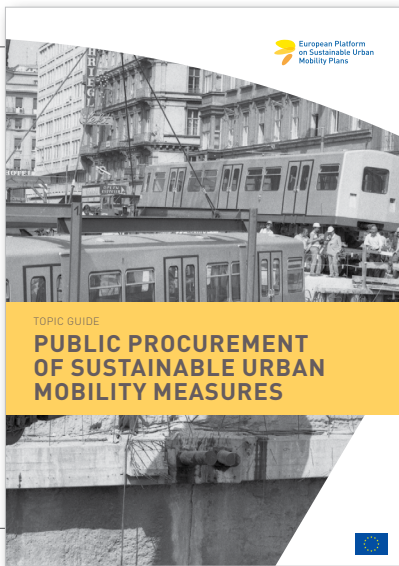
- Ontwerp, bouw en onderhoud van wegen
- Straatverlichting en verkeerslichten
- Wegvervoer

Meer informatie: https://ec.europa.eu/environment/gpp/eu_gpp_criteria_en.htm

Benaderingen van duurzame overheidsopdrachten

Figuur 36: Overzicht van benaderingen van duurzame overheidsopdrachten (Rudolph, F., Werland, S., 2019. Public procurement of sustainable urban mobility measures.)

Aanpak	Doel	Voorbeelden	Opmerkingen
Investerings naar duurzame vervoerswijzen overhevelen	Omschakeling van het vervoerssysteem naar duurzame vervoerswijzen	Investerings toespitsen op OV en actieve vervoerswijzen in plaats van op gemotoriseerd individueel verkeer	Dit kan een politiek besluit zijn met beperkte of geen invloed van aanbestedende diensten
Diensten inkopen in plaats van producten (resultaatgerichte, functionele aanbesteding)	Directe kosten verlagen; schaarse stedelijke ruimte besparen	Auto's voor carpooling in plaats van eigen auto's gebruiken voor de overheid	Functionele en prestatie-eisen gebruiken voor de beschrijving van specificaties
Duurzamere producten en diensten inkopen	De efficiëntie van producten vergroten en de voorkeur geven aan milieuvriendelijke producten	De CO2-, geluids-, PM- en NOx-emissies van voertuigen als gunningscriteria gebruiken	De Europese wetgeving staat toe dat aanvullende gunningscriteria te hanteren, die verder gaan dan de laagste prijs
De kwaliteit van producten en diensten verhogen	De aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer vergroten	Kwaliteitscriteria voor het OV (stille voertuigen, informatie aan boord, wifi enz.)	
Innovatieve producten en diensten inkopen	Innovaties op de markt brengen	Aanschaf van elektrische bussen Aanbieders van fietsdeelcontracten in het kader van het OV-systeem	Gemeenten hebben marktmacht op veel gebieden, zoals het OV Voor aanbesteding kan risicobeheersing noodzakelijk zijn



Voor verdere richtlijnen en stapsgewijze benaderingen voor duurzame overheidsopdrachten, zie de thematische gids **Overheidsopdrachten voor duurzame stedelijke mobiliteitsmaatregelen**

VOORBEELD VAN EEN GOEDE PRAKTIJK

Regio Piëmont, Italië: Gezamenlijke overheidsopdracht voor 19 elektrische stadsbussen

De regio Piëmont heeft een gezamenlijke aanbesteding uitgeschreven om elektrische bussen op te nemen in de wagenparken van regionale vervoerexploitanten. Er werden vijf stappen doorlopen:

- Projectvoorstellen aangevraagd bij OV-bedrijven;
- Marktonderzoek om leveranciers in kaart te brengen;
- Voorselectiefase met een oproep tot het indienen van offertes aan leveranciers;
- Leveranciers geselecteerd;
- Voorstellen gevraagd aan de geselecteerde leveranciers.

De opdracht werd gegund aan BYD EUROPE B.V., dat met elk van de betrokken OV-bedrijven afzonderlijke contracten sloot. De regio financierde 90 % en de exploitanten 10 % van de aanschafkosten van de bussen. De verwachte besparingen voor de regio bedragen ongeveer 50 000 EUR over een periode van tien jaar en 769 ton CO₂/jaar.



Auteur: Chiara Ferroni, Fondazione Torino Wireless, verzameld door ICLEI
Afbelding: De regio Piëmont



Permanente monitoring is een hoofdkenmerk van duurzame stedelijke mobiliteitsplanning, dat de doeltreffendheid van het proces vergroot en bijdraagt tot een hogere kwaliteit van de uitvoering. Om te zorgen voor een succesvolle uitvoeringsfase moet u van tevoren een referentiewaarde vaststellen en in een vroeg stadium beginnen met de monitoring om snel op veranderingen te kunnen reageren. De monitoringresultaten moeten weer in het proces worden verwerkt om de verdere uitvoering te optimaliseren en moeten aan burgers en belanghebbenden worden medegedeeld. Tijdens deze stap wordt het grote publiek gewoonlijk voor het eerst rechtstreeks getroffen door de uitvoering van de actie en daarom toont het veel belangstelling voor deze fase. De lokale bevolking moet daarom regelmatig op de hoogte worden gehouden en bij het proces worden betrokken.

ACTIVITEIT 11.1: Vooruitgang monitoren en aanpassingen doen

Uiteenzetting

De bredere monitoring- en evaluatieregelingen zijn vastgesteld en de gegevens zijn verzameld voordat het mobiliteitsplan wordt goedgekeurd (zie activiteiten 3.1, 6.1 en 7.3). Met de uitvoering van de acties is het tijd om de geselecteerde monitoringinstrumenten regelmatig toe te passen en na te gaan hoeveel vooruitgang is geboekt met het halen van de streefdoelen. Door middel van regelmatige monitoring en reflectie kunnen problemen in een vroeg stadium worden gedetecteerd en kunnen er aanpassingen worden doorgevoerd. Wat voor aanpassingen er moeten worden aangebracht hangt af van de specifieke situatie en de lokale context van elke stad en het concrete mobiliteitsplan. Tijdens het SUMP-proces is flexibiliteit nodig om ervoor te zorgen dat rekening wordt gehouden met nieuwe ontwikkelingen en inzichten. Er zijn mogelijk nieuwe en betere maatregelen of acties beschikbaar waarmee een specifieke uitdaging van de stad kan worden aangepakt of nieuwe kennis ervoor kan zorgen dat een maatregel achterhaald is. Een wijziging van de

uitvoering van een maatregel kan nodig zijn vanwege interne factoren in verband met de planning (bv. tijd of budget) of diverse externe factoren (bv. tegenstand tegen een actie, politieke legislatuur, regelgevingsprocessen of planningsactiviteiten die het proces kunnen beïnvloeden, nieuwe technologieën enz.).

Doelen

- Problemen, knelpunten en andere uitdagingen voor een tijdige uitvoering in kaart brengen.
- De vorderingen met het halen van de streefdoelen volgen.
- Aanpassen aan nieuwe technologische, juridische, financiële of politieke ontwikkelingen.
- Het uitvoeringsproces aanpassen en verbeteren.

Taken

- Volg de uitvoeringsactiviteiten via regelmatig persoonlijk contact met de actiebeheerders (zie activiteit 12.1).
- Meet regelmatig uw indicatoren met de gegevensverzamelingsmethoden en -frequenties die zijn vastgesteld in activiteit 7.3. Gebruik indicatoren op maatregelniveau om de voortgang van de afzonderlijke maatregelen of maatregelenpakketten te toetsen aan de gestelde streefdoelen (om de 1 tot 5 jaar, afhankelijk van het soort maatregelen). Gebruik de strategische indicatoren om de voortgang in de richting van uw algemene SUMP-streefdoelen te monitoren (gewoonlijk om de 1 tot 2 jaar). Vergelijk de metingen in beide gevallen met de referentiewaarden vóór aanvang van de uitvoering om het effect van uw maatregelen te ramen en houd daarbij ook rekening met andere medebepalende factoren.
- Blijf op de hoogte van nieuwe ontwikkelingen, zoals veranderingen in de nationale regelgeving, technologieën, financiering of lokale politiek. Denk regelmatig na over welke actuele tendensen voor uw activiteiten betekenen.
- Wees flexibel met het actualiseren van uw maatregelen en het aanbrengen van wijzigingen in de uitvoeringsactiviteiten. Wellicht moet u deze aanpassen vanwege:
 - Moeilijkheden met de uitvoeringsactiviteiten. Als een maatregel bijvoorbeeld op sterke tegenstand stuit, kunt u overwegen er een tijdelijk experiment van te maken dat na verloop van tijd (bv. een jaar) naar behoren wordt geëvalueerd en de maatregel daarna, afhankelijk van de resultaten, handhaven of stopzetten. Vaak neemt de weerstand af naarmate mensen aan de verandering gewend raken en de voordelen ervan inzien (zoals in het geval van rekeningrijden in Stockholm);
 - Maatregelen of het hele mobiliteitsplan die ondermaats presteren met betrekking tot belangrijke streefdoelen. Als individuele maatregelen van het totale pakket aan SUMP-maatregelen minder doeltreffend blijken te zijn dan verwacht, onderzoek dan de redenen daarvan en pas ze tijdig aan. Als nieuwe beveiligde fietspaden bv. niet zo veel worden gebruikt als de bedoeling was, ga dan na of er iets mis mee is of dat er belangrijke aansluitingen naar die paden ontbreken en doe de nodige aanpassingen. Als de luchtverontreiniging in uw stad ondanks uw inspanningen stagneert, bv. omdat de economische

groei ervoor zorgt dat steeds meer mensen een auto kunnen kopen, kunt u de maatregelen voor de luchtkwaliteit strenger maken of aanvullen met hogere parkeergelden of duurder rekeningrijden in combinatie met de invoering van moderne elektrische bussen;

- Technologische, juridische of politieke ontwikkelingen waardoor uw maatregelen achterhaald raken of die andere, doeltreffendere maatregelen mogelijk maken. Voor nieuwe soorten elektrische voertuigen moet de geplande infrastructuur bijvoorbeeld worden herzien, of lokale verkiezingen zouden maatregelen om de wegruimte te herverdelen, waarvoor tot dusver geen meerderheid kon worden gevonden, mogelijk kunnen maken.
- Doe waar nodig in samenwerking met de actiebeheerders aanpassingen. Durf een maatregel stop te zetten als deze niet werkt! Het uitvoeringsprogramma moet gedurende de hele uitvoeringsperiode worden gewijzigd op basis van de monitoringresultaten.
- Geef de wijzigingen aan SUMP-maatregelen die voortvloeien uit het monitoringproces duidelijk aan en vraag op politiek niveau formele goedkeuring voor de belangrijkste veranderingen.

Activiteiten die verder gaan dan de essentiële eisen

- Neem een gezondheidstest op in de monitoring van de uitvoering, wat betekent dat belanghebbenden, het publiek en mogelijke collega's uit andere steden feedback geven over hoe de uitvoering ervoor staat vergeleken met de doelstellingen en streefdoelen van het mobiliteitsplan.
- Laat de monitoring en evaluatie op transparante wijze uitvoeren, bij voorkeur door een onafhankelijk agentschap om de neutraliteit te waarborgen en met gebruik van dezelfde reeks indicatoren als in de voorgaande stappen. Als dit onrealistisch is (bv. door een gebrek aan middelen, is een zelfcontrole en een beoordeling door de autoriteiten een goed alternatief.
- Verspreid de resultaten van uw evaluatie, met name die van nieuwe maatregelen, zodat anderen van uw ervaring kunnen leren (zie activiteit 12.2).

Tijdschema en coördinatie

- Parallel proces tijdens de uitvoeringsfase.

Checklist

- ✓ De stand van de uitvoeringsactiviteiten wordt voortdurend gemonitord.
- ✓ Er wordt vooruitgang geboekt met de streefdoelen en de strategische SUMP-streefdoelen worden regelmatig geëvalueerd.
- ✓ De noodzakelijke aanpassingen van de uitvoering van de maatregelen zijn vastgesteld.
- ✓ De aanpassingen zijn met de betrokken actoren besproken en overeengekomen.

VOORBEELD VAN EEN GOEDE PRAKTIJK

Lund, Zweden: Jaarlijkse monitoringverslagen met een samenvatting van de verwezenlijking van de doelen

De stad Lund houdt de acties in het kader van zijn mobiliteitsplannen nauwlettend in de gaten en toetst ze aan de streefdoelen die tijdens het planningsproces door politici zijn vastgesteld. Het aantal voetgangers, het gebruik van fietsen, motorvoertuigen en het OV worden daarom jaarlijks gemeten. Met een enquête onder burgers wordt om de vier jaar informatie over gewoonten en gedrag in het verkeer verzameld. Wanneer de doelen niet worden gehaald, worden de acties opgevoerd of worden wijzigingen voorgesteld voor het volgende jaar.

Om de resultaten van het monitoringproces te visualiseren en mee te delen, gebruikt Lund een "verkeerslichtsysteem": acties verlopen goed en halen de doelen (groen), acties moeten worden aangepast (oranje) of acties moeten opnieuw worden gepland/veranderd/vervangen (rood).

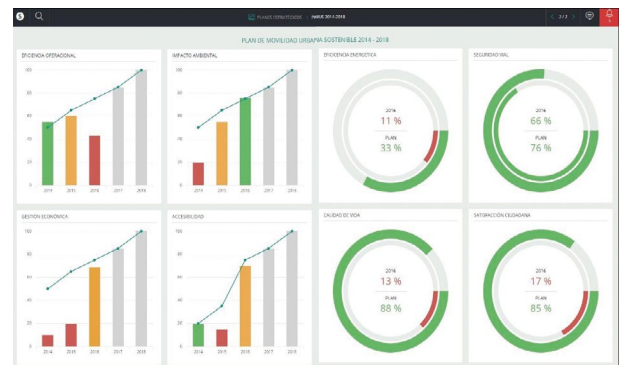
Auteur: Anders Söderberg, stad Lund, verzameld door UBC
Afbeelding: Lund



VOORBEELD VAN EEN GOEDE PRAKTIJK

San Sebastian, Spanje: Interactief monitoringplatform voor SUMP

San Sebastian maakt gebruik van een platform voor toezicht op mobiliteit om de voortgang van de SUMP-maatregelen te volgen. Dit digitale instrument is gebaseerd op gegevens die door bestaande systemen voor gegevensverzameling worden verstrekt en waarmee zeer nauwkeurige en betrouwbare schattingen worden verkregen. Managers en besluitvormers kunnen zo een eenvoudig overzicht krijgen van de algemene status, terwijl de applicatie hen ook in staat stelt nader in te gaan op de vraag of zij interesse hebben. De vooruitgang wordt eenvoudig weergegeven met de kleuren van verkeerslichten om aan te tonen of de stad al dan niet op schema ligt om de doelstellingen van het mobiliteitsplan, of zelfs van andere gemeentelijke strategieën in het desbetreffende gebied, te halen.



Auteur: gemeente Donostia/San Sebastian, verzameld door UBC
Afbeelding: gemeente Donostia/San Sebastian

VOORBEELD VAN EEN GOEDE PRAKTIJK

Funchal, Portugal: Systematische monitoring van maatregelen om de acceptatie te vergroten

Het monitoringproces voor maatregelen die verband houden met voetgangerszones omvatte een op toegankelijkheid gerichte territoriale beoordeling om in kaart te brengen welke gebieden baat zouden hebben bij betere voetgangersvoorzieningen. Bovendien werden verkeersstellingen geanalyseerd om de verkeersstromen in kaart te brengen en de emissies van luchtverontreinigende stoffen in te schatten. Er werd ook een vragenlijst rondgestuurd om het draagvlak voor de maatregelen en de mogelijke gevolgen ervan te beoordelen. De beoordeling en meting van de uitgevoerde maatregelen waren nodig om corrigerende maatregelen te nemen. De strategie bleek succesvol te zijn om de voordelen van de maatregelen en het toenemende draagvlak ervoor aan te tonen. Daarom wordt aanbevolen deze strategie ook te gebruiken op andere locaties die zouden kunnen profiteren van maatregelen voor de invoering van voetgangerszones.



Auteur: Jose Augusto Batista Vieira, Câmara Municipal do Funchal, verzameld door Potis
Afbeelding: gemeente Funchal; afdeling Mobiliteit en Verkeer

ACTIVITEIT 11.2: Burgers en belanghebbenden informeren en bij het proces betrekken**Uiteenzetting**

Communicatie en contact met de plaatselijke bevolking moeten verder gaan dan de planningsfase. Het is een onmisbaar onderdeel in alle stadia van het SUMP-proces. Naarmate de uitvoering vordert, moet de voortgang van de uitgevoerde acties openbaar worden gemaakt, waarbij de nadruk wordt gelegd op de bijdrage van die acties aan de overeengekomen visie en doelstellingen. Burgers en belanghebbenden op wie bepaalde acties rechtstreeks van toepassing zijn, moeten bij het proces worden betrokken. Zo kunnen zij het verband leggen tussen hun eerdere inbreng op strategisch en gedetailleerd niveau en de werkelijke veranderingen in hun stad of buurt. Dit vereist eerlijke, constante en respectvolle communicatie van het stadsbestuur naar het publiek, maar ook omgekeerd: burgers, de uiteindelijke deskundigen over de feitelijke werking van de maatregelen in het dagelijkse leven, moeten worden aangemoedigd en moeten over passende mogelijkheden krijgen om constructieve standpunten uit te wisselen over manieren om de maatregelen te verbeteren en te verfijnen.

Door dergelijke standpunten in aanmerking te nemen en erop te reageren, wordt een gevoel van vertrouwen gecreëerd en worden mogelijkheden geboden om het uitvoeringsproces en de uiteindelijke resultaten van de uitvoering van de maatregelen te verbeteren.

Doelen

- Doeltreffend gebruikmaken van de middelen en daarbij profiteren van zowel de deskundigheid van professionals als de praktijkkennis van burgers om de best mogelijke resultaten te behalen.
- Het draagvlak voor de maatregelen vergroten door burgers zoveel mogelijk te betrekken bij het monitoring- en uitvoeringsproces.
- Ervoor zorgen dat de bewoners op de hoogte zijn van de gevolgen van de veranderingen die worden doorgevoerd en daarbij de voordelen beschrijven en opties bieden waar veranderingen in de dagelijkse verplaatsingsgewoonten mogelijk of vereist zijn.

Taken

- Praat met burgers of belanghebbenden die rechtstreeks (positief of negatief) worden geraakt door een geplande maatregel voordat met de uitvoering wordt begonnen en ga in op hun zorgen. Vergeet niet dat degenen die bang zijn om nadelen te ondervinden, natuurlijk meer van zich zullen laten horen dan mensen die er voordeel bij hebben, zelfs als ze in de minderheid zijn.
- Verzacht nadelige effecten die met de invoering gepaard gaan (bv. steun bieden aan bedrijven die gevolgen ondervinden van de langdurige aanleg van een nieuwe tramlijn).
- Zoek naar creatieve manieren om waar mogelijk belanghebbenden bij het proces te betrekken (bv. kinderen voetafdrukken op de grond laten schilderen als aanduiding van veilige routes naar school).
- Houd het grote publiek goed op de hoogte van de vorderingen met de uitvoering van de maatregel. Publiceer de resultaten van op burgers en politici gerichte evaluaties. Presenteer een geselecteerd aantal indicatoren (emotionele kernindicatoren, zie activiteit 6.1) in de vorm van kwalitatieve cijfers die gemakkelijk te begrijpen zijn voor niet-deskundigen. Geef de gemeenteraad om de één of twee jaar een algemene update van de stand van de uitvoering om het mobiliteitsplan hoog op de agenda te houden (bv. in de vorm van een voortgangsverslag of een presentatie tijdens een raadsvergadering).
- Benadruk mijlpalen in de uitvoering van de maatregelen en vier de geboekte resultaten met de gemeenschap (bv. een straatfestival na het instellen van een voetgangersgebied).

Activiteiten die verder gaan dan de essentiële eisen

- Neem opties om maatregelen samen met stedelijke actoren in te voeren (bv. bewoners, bedrijven, kunstenaars, sportverenigingen, scholen, ouderen, handelsscholen, religieuze groepen, musea enz.) in overweging. Afhankelijk van de context, kunnen zij onderhoudswerkzaamheden overnemen, lichte arbeid verrichten, toegang tot hun eigen communicatiekanalen verlenen, opleidings- en begeleidingsactiviteiten verrichten, problemen melden, evenementen organiseren, gegevens, knowhow en ideeën aanleveren of zelfs financiële bijdragen leveren (crowdfunding/crowdinvesting). Zie de SUNRISE-richtlijnen inzake co-uitvoering voor verdere inspiratie en een aantal concrete voorbeelden (bv. door burgers gerealiseerde fietspaden, initiatieven voor inrichting van de openbare ruimte met bewoners, burgerbussen, collectieve schoonmaakdagen enz.).

Tijdschema en coördinatie

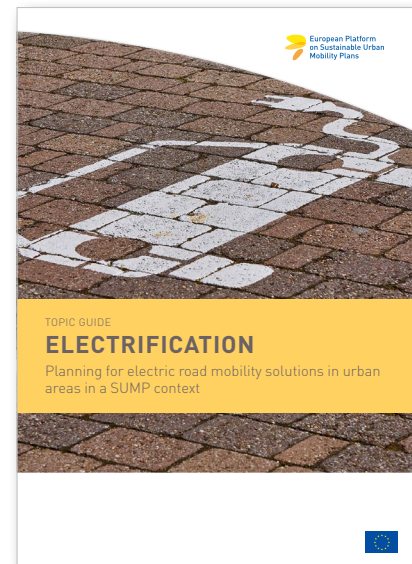
- Burgers en belanghebbenden moeten op verschillende manieren zowel bij het gehele SUMP-proces als bij de uitvoerings- en monitoringfase worden betrokken.

Checklist

- ✓ Burgers en belanghebbenden op wie de uitvoering van de maatregelen rechtstreeks van toepassing is, zijn betrokken bij het uitvoeringsproces.
- ✓ Er zijn oplossingen voor het verzachten van nadelige effecten tijdens de uitvoering vastgesteld en nagestreefd.
- ✓ Het grote publiek is geïnformeerd over de voortgang met de uitvoering van de maatregelen.

Het succes van de uitvoering van de maatregelen hangt nauw samen met een goede communicatie met de betrokken belanghebbenden en burgers. Inwoners moeten worden betrokken bij elektrificatiemaatregelen, zoals laadinfrastructuur of nul-emissiezones, moeten de inwoners en worden aangemoedigd om deel uit te maken van de veranderingen. Het is niet eenvoudig om mensen ervan te overtuigen hun eigen auto voor andere opties in te ruilen, omdat dit niet rechtstreeks door de voor mobiliteitsplanning verantwoordelijke instantie kan worden gecontroleerd, maar met een reeks communicatiemaatregelen en -stimulansen moet worden bereikt. Het wordt aanbevolen om in uw communicatiecampagne gebruik te maken van een herkenbaar merk en verschillende kanalen om verschillende doelgroepen te bereiken. De boodschappen moeten gericht zijn op de rechtstreekse voordelen voor de gebruikers (bv. levenscycluskosten, toegang tot laadinfrastructuur enz.) in plaats van op de voordelen voor de samenleving. U moet alle bestaande voordelen en stimulansen algemeen bekend maken, zoals subsidies en praktische voordelen voor de eigenaren van elektrische voertuigen (bv. toegang tot nul-emissiezones, gratis parkeren, gratis opladen enz.).

Voor meer richtlijnen voor een succesvolle elektrificatie van het vervoer in het kader van een mobiliteitsplan, zie de thematische gids **Elektrificatie in duurzame stedelijke mobiliteitsplanning**.





Meer informatie

SUNRISE-project, 2019. Co-Implementation Guidelines, www.rupprecht-consult.eu/uploads/tx_rupprecht/SUN_D3.1_Co-implementation-Guidelines.pdf

CHALLENGE-project, 2016. Participation manual - Actively engaging citizens and stakeholders in the development of Sustainable Urban Mobility Plans, www.eltis.org/resources/tools/sump-participation-kit

CIVITAS DYNAMO, 2016. Participation 2.0 in the Sustainable Urban Mobility Planning Process - Experiences from the CIVITAS DYNAMO Project, https://civitas.eu/sites/default/files/participation_2.0_in_the_sump_process_dynamo_web.pdf

VOORBEELD VAN EEN GOEDE PRAKTIJK

Ljubljana, Slovenië: De tijdelijke sluiting van een straat heeft geleid tot een permanente herinrichting van de stedelijke ruimte

De stad Ljubljana greep in 2013 de Europese mobiliteitsweek aan om de centrale Slovenska Street tijdelijk vier maanden af te sluiten voor alle gemotoriseerde voertuigen. Dit was een stap in de richting van de omvorming van de stedelijke ruimte tot een nieuwe voetgangersstraat, die alleen toegankelijk is voor het OV, fietsers en voetgangers. Dit ging gepaard met nieuwe stedelijke inrichting en groenvoorzieningen. Vier maanden later, eind januari 2014, was het CO2-niveau met 70 % gedaald en waren de kwaliteit van leven, de luchtkwaliteit en het geluidsniveau verbeterd. Op basis van de positieve resultaten en de feedback van het grote publiek maakte Ljubljana de afsluiting in september 2015 permanent.

Auteur: Matic Sopotnik, stad Ljubljana, verzameld door Eurocities
Afbeelding: Ljubljana



VOORBEELD VAN EEN GOEDE PRAKTIJK

Bologna, Italië: Nieuwe en interactieve formaten om burgers bij het proces te betrekken

Op basis van een multilevelaanpak was de betrokkenheid van burgers het belangrijkste onderdeel van de ontwikkeling van een mobiliteitsplan voor Bologna. In het kader van een "forum voor duurzame mobiliteit" werden verschillende belanghebbenden gevraagd om mee te werken aan doelstellingen, strategieën, beleidsmaatregelen en acties. In totaal namen 55 verschillende gemeenten en hun burgers deel aan openbare vergaderingen voor de presentatie van het plan. De zes buurten van Bologna deden mee aan workshops en specifieke informatiepunten. Tegelijk met de ontwikkeling van het mobiliteitsplan werd met het "PUMS Bologna Metropolitana Project" getracht alle actoren en burgers erbij te betrekken door middel van participatieve, informatieve en communicatieve activiteiten (co-uitvoering).



Auteur: Catia Chiusaroli, stadsregio Bologna, verzameld door Polis
Afbeelding: stadsregio Bologna



Het SUMP-proces is een cyclus, omdat het een constante ontwikkeling laat zien. Het einde van het proces is ook het begin. De wereld en uw stad blijven veranderen en zich ontwikkelen. Zelfs als u de cyclus hebt doorlopen, is het belangrijk om te kijken naar wat er goed ging en wat niet, ervaringen met burgers te delen en uit te wisselen, en rekening te houden met nieuwe problemen en uitdagingen die moeten worden aangepakt en met de mogelijke nieuwe oplossingen daarvoor. In deze stap kunt u leren van wat er goed ging en wat niet, en de geleerde lessen meenemen in de verdere duurzame stedelijke mobiliteitsplanning.

ACTIVITEIT 12.1: Successen en mislukkingen analyseren

Uiteenzetting

Niet alles gaat precies zoals gepland, soms gaan dingen slechter, soms beter. Het is belangrijk om zorgvuldig te kijken naar wat er goed gegaan is en wat niet, aangezien uit elke ervaring iets kan worden geleerd. Deze evaluatie omvat zowel het effect van uw inspanningen op de stedelijke mobiliteit en daarbuiten (de mate waarin de visie, doelstellingen en streefdoelen zijn gerealiseerd) als de doeltreffendheid van het planningsproces zelf. Het kan zo zijn dat het ene wel goed ging en het andere niet.

Om deze successen en mislukkingen in kaart te brengen en te begrijpen, moet u hier betrokken en getroffen burgers bij betrekken en aandachtig luisteren naar wat zij zeggen over het proces en de resultaten ervan. Deze aspecten zijn essentieel om te leren en uw vaardigheden en kennis te verbeteren, wat u vervolgens helpt een solide basis voor de volgende planningscyclus te leggen.

Doelen

- Het planningsproces, het mobiliteitsplan en de uitvoering ervan evalueren om inzicht te krijgen in wat heeft geleid tot successen en mislukkingen.
- Met de hulp van burgers en belanghebbenden een beter beeld krijgen van het proces van duurzame stedelijke mobiliteitsplanning en het totale effect van de maatregelen.
- De opgedane ervaring toepassen in de voorbereiding van het volgende mobiliteitsplan.

Taken

- Evalueer de successen en mislukkingen van het SUMP door de sterke en zwakke punten van alle fasen en stappen en de uiteindelijke resultaten ervan te analyseren.

- Analyseer het proces door terug te kijken naar de volledige cyclus. Dit kan bijvoorbeeld worden gedaan door middel van participatieve observatie, focusgroepen of interviews. Maak hiervan gebruik om de doeltreffendheid van de betrokkenheid van belanghebbenden en burgers kritisch te beoordelen om de participatie-activiteiten in latere stadia en in toekomstige plannen te verbeteren.
- Betrek belangrijke belanghebbenden en burgers bij het vaststellen van wat er is bereikt en van de stappen van het proces die vanuit hun perspectief kunnen worden verbeterd. Na jaren van duurzame stedelijke mobiliteitsplanning kunnen mensen die buiten het proces staan er een totaal andere mening op na houden en mogelijk belangrijke aspecten hebben geconstateerd die u niet ziet.
- Voor de effectbeoordeling kunt u beginnen met het beoordelen van de bredere effecten van de uitgevoerde maatregelen zodra er voldoende resultaten beschikbaar zijn. Analyseer wat er wel en niet goed is gegaan. Maak een lijst van doelstellingen en strategische streefdoelen die niet zijn gehaald, maar nog wel op de agenda staan.
- Deel “geleerde lessen” mee aan het kernteam en de belangrijke belanghebbenden (bv. de “stuurgroep”).

- Versterk succesverhalen en zorg ervoor dat u in de volgende planningsronde leert uit de fouten.

Tijdschema en coördinatie

- Beoordeel de doeltreffendheid van de planning en het proces van burgers betrekken bij de uitvoeringsfase.
- Beoordeel het totale effect (d.w.z. bent u dichterbij de verwezenlijking van de visie gekomen?) nadat een toereikend aantal maatregelen is uitgevoerd.

Checklist

- ✓ De successen en mislukkingen van het proces rond het mobiliteitsplan zijn geëvalueerd.
- ✓ De evaluatie van de uitvoering van de maatregelen is afgerond.
- ✓ De belangrijke belanghebbenden en burgers zijn bij het proces betrokken en er zijn verschillende perspectieven verworven.
- ✓ De gedeelde lessen zijn gedeeld en meegedeeld.

VOORBEELD VAN EEN GOEDE PRAKTIJK

Nantes Métropole, Frankrijk: Uitgebreide evaluatie van het vorige mobiliteitsplan voordat de ontwikkeling van het plan wordt gestart

Nantes Métropole heeft de belangrijkste successen en mislukkingen van het vorige plan (2010-2015) geëvalueerd om het nieuwe mobiliteitsplan te verbeteren. Voor deze evaluatie heeft de grootstedelijke regio kwalitatieve en kwantitatieve enquêtes uitgevoerd (onder respectievelijk 20 000 en 1 000 mensen) om te begrijpen hoe het mobiliteitsgedrag is veranderd en hoe de bevolking de verschillende mobiliteitsmaatregelen die sinds 2010 worden uitgevoerd heeft ervaren en nageleefd. Bovendien heeft een groep deskundigen een kwalitatieve analyse uitgevoerd en conclusies getrokken en aanbevelingen voor het volgende mobiliteitsplan gedaan. In dit proces was de raadpleging van de bevolking en de deelname van deskundigen en belanghebbenden van cruciaal belang voor de goede voorbereiding van het nieuwe plan.

Auteur: Lamia Rouleau-Tiraoui, Nantes Métropole, verzameld door Polis
Afbeelding: Christine Blanchard



ACTIVITEIT 12.2: Resultaten en geleerde lessen delen

Uiteenzetting

Alle steden hebben sterke en zwakke punten en kunnen van en aan andere steden leren op verschillende gebieden en voor verschillende aspecten van het SUMP-proces. Het delen van kennis en ervaring helpt steden in heel Europa allereerst om vooruitgang te boeken en samen zaken te verbeteren. Ten tweede krijgt u de kans om na te denken over uw ervaringen en om van anderen te leren. Ook is het belangrijk om te kiezen wat u wilt delen. Mensen delen over het algemeen graag hun successen, maar de meesten praten liever niet over hun mislukkingen. Hoewel dit begrijpelijk is, leren we het meest van wat niet ging zoals het was gepland (op een positieve of negatieve manier).

Doelen

- Mogelijkheden vinden om dat wat u hebt geleerd te delen met andere steden in uw land, regio of taalgebied (en indien mogelijk daarbuiten).
- Mogelijkheden vinden om van de ervaringen van anderen in uw land, regio of taalgebied (en indien mogelijk daarbuiten) te leren. Dit kan gaan om de inhoud, het proces of de maatregelen in het kader van het mobiliteitsplan.
- Bereid zijn om minder positieve ervaringen op een open manier te delen naast, wat belangrijk is, dat wat u van hen hebt geleerd en hoe u dingen de volgende keer anders zou doen.

Taken

- Denk na over uw “geleerde lessen” en documenteer deze.
- Deel de resultaten van uw analyse van successen en mislukkingen, zodat andere steden van uw ervaringen kunnen leren.
- Neem contact op met andere steden in uw land of regio waar u al banden mee hebt en nodig hen uit om ervaringen te delen en uit te wisselen. Dit kan gebeuren in de vorm van een eenvoudige workshop van een halve dag met actoren uit een of twee andere steden die u hebt uitgenodigd om ervaringen te delen, uit te wisselen en samen te brainstormen.

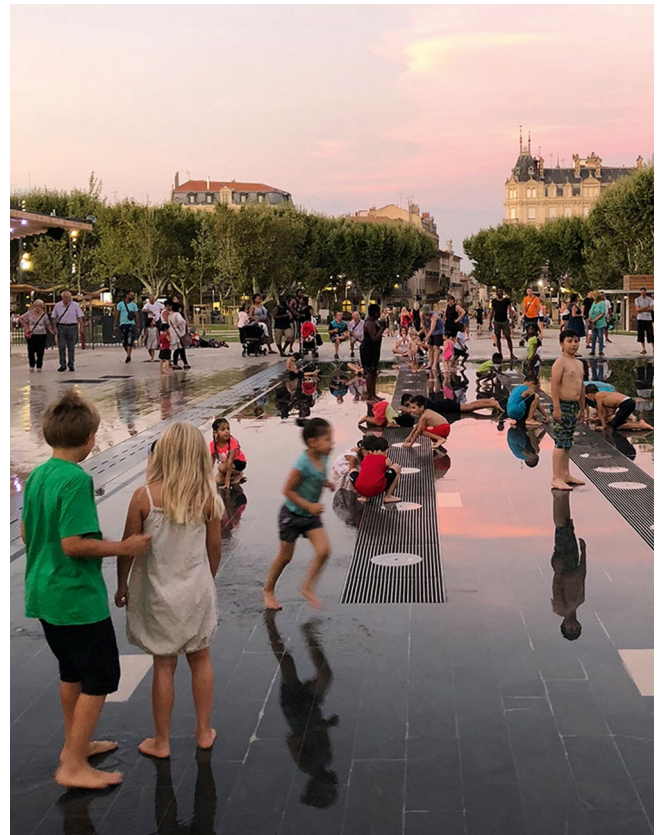


image © Gehl

Activiteiten die verder gaan dan de essentiële eisen

- Schrijf een casestudy over een bepaald aspect van de SUMP-ervaringen van uw stad voor Eltis: <https://www.eltis.org/resources/case-studies>.
- Meld u aan bij het CIVITAS-portaal voor het delen en uitwisselen met anderen die zich ook bezighouden met duurzame mobiliteit: <https://civitas.eu>

Tijdschema en coördinatie

- Begin uw “geleerde lessen” te delen nadat u genoeg tijd hebt gehad om na te denken over en inzicht te krijgen in uw successen en mislukkingen.

Checklist

- ✓ De geleerde lessen zijn gedocumenteerd en ter beschikking van anderen gesteld.

VOORBEELD VAN EEN GOEDE PRAKTIJK

Ginosa, Rivas-Vaciamadrid, Kilkis: Kennis uitwisselen in het kader van een Europees leerprogramma voor steden

Het derde SUMP-leerprogramma SUMP-UP van CIVITAS heeft kleine en middelgrote steden in staat gesteld om kennis en ervaringen te delen door middel van verschillende activiteiten. Als gevolg van uitwisselingen heeft Rivas-Vaciamadrid geleerd over de stappen voor het selecteren, prioriteren en beschrijven van maatregelen en deze stappen gevolgd om zijn OV-systeem te reorganiseren. De SUMP-werkgroep in Kilkis heeft zich beroepen op inzichten over de betrokkenheid van belanghebbenden, het selecteren van maatregelen, monitoring en evaluatie om een doeltreffende uitvoeringsmethode te ontwikkelen. Ginosa is voornemens een SUMP-werkgroep op te richten, die de met het programma opgedane ervaringen zou opnemen in de langetermijnstrategieën van de stad en aldus zou bijdragen aan de bevordering van een duurzamer Ginosa.



Auteur: Jorge Romea Rodriguez, Rivas Vaciamadrid, Loredana D. Modugno, gemeente Ginosa, Eleftheria Spanou, gemeente Kilkis, verzameld door ICLEI
Afbeelding: Ana Dragutescu

ACTIVITEIT 12.3: Nieuwe uitdagingen en oplossingen overwegen**Uiteenzetting**

Voordat u aan de volgende generatie van uw duurzame stedelijke mobiliteitsplan gaat werken, moet u nieuwe uitdagingen en oplossingen voor stedelijk vervoer en mobiliteit in uw stad in overweging nemen. U hebt het proces tijdens de uitvoering ervan reeds aangepast en herzien, dus kunt u nu een stap achteruit doen en op een meer strategische wijze bekijken hoe de omstandigheden en verwachtingen zijn veranderd, met als doel het planningsproces en het selecteren van maatregelen verder te verbeteren voor de toekomst.

Nadat u hebt vastgesteld hoe u ervoor staat (activiteit 12.1), moet u nu beslissen waar u heen wilt en welke geleerde lessen, oplossingen en kennis u in de volgende cyclus wilt meenemen. De ervaring leert dat elke planningscyclus bijdraagt tot het verbeteren van de bekwaamheid en het verhogen van de doeltreffendheid van de volgende planningsronde. Een eerste analyse van de uitdagingen kan van invloed zijn op de opzet van het nieuwe planningsproces en de cirkel tussen het huidige en het nieuwe mobiliteitsplan rond maken.

Doelen

- Voorbereiden op de volgende planningsronde.
- Nadenken over ervaringen in de huidige planningscyclus met het oog op nieuwe uitdagingen.

Taken

- Neem nieuwe uitdagingen voor de toekomst in overweging (maatschappij, technologie, vervoerssysteem) die van invloed zijn kunnen zijn op de planningscyclus en de uitvoering van het mobiliteitsplan. Met name nieuwe ontwikkelingen op het gebied van technologieën en datagebruik zouden tot grote veranderingen in de nabije toekomst kunnen leiden (bv. MaaS, autonoom rijden, big data, deelmobiliteit).
- Stel vast hoe beleidsmaatregelen op andere gebieden tot synergieën met het mobiliteitsbeleid zouden kunnen leiden (grondgebruik, energie, milieu, economische ontwikkeling, sociale integratie, gezondheid en veiligheid).
- Maak u klaar om de volgende generatie van uw mobiliteitsplan te ontwikkelen.

- Bedenk welke activiteiten in de stappen 1 en 2 van de cyclus niet hoeven te worden herhaald.

Activiteiten die verder gaan dan de essentiële eisen

- Breng nieuwe uitdagingen die zich tijdens de uitvoeringsfase hebben voorgedaan in kaart (bv. via besprekingen met de belangrijkste belanghebbenden, gegevensanalyse, uw geconstateerde mislukkingen en successen in activiteit 12.1).

Tijdschema en coördinatie

- Voordat met de ontwikkeling van een nieuw mobiliteitsplan wordt begonnen (nog binnen de uitvoeringstermijn van het huidige plan).
- Herzie en actualiseer het volledige mobiliteitsplan om de vijf à tien jaar. Na tien jaar kan het hele document achterhaald zijn, terwijl de maatregelen vaker moeten worden gemonitord en geactualiseerd om de kans te vergroten dat de meest geschikte maatregelen zullen worden uitgevoerd.

Kontrolesaraksts

- ✓ Er zijn nieuwe uitdagingen voor stedelijk vervoer en mobiliteit vastgesteld.
- ✓ De lessen die met de lopende planningscyclus zijn geleerd, zijn klaar om voor de volgende geïntegreerde planningsprocessen te worden gebruikt.
- ✓ Het mobiliteitsplan is geactualiseerd.



Meer informatie

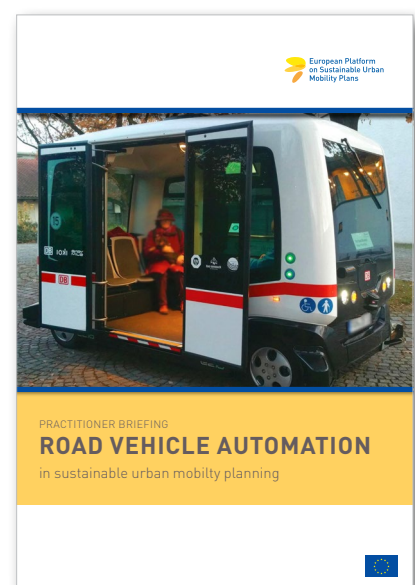
De handleiding SUMP-UP Measure voor geavanceerde steden met aanbevelingen voor de manier waarop nieuwe technologieën kunnen worden geëvalueerd, nieuwe innovatieve maatregelen kunnen worden bevorderd en een strategie voor innovatie kan worden uitgewerkt:

<http://sumps-up.eu/publications-and-reports/>



image © Gehl

Een van de grootste uitdagingen waar de meeste mensen meteen aan denken is Automatisering. Fabrikanten zijn al begonnen met de invoering van steeds meer geconnecteerde en geautomatiseerde functies in hun voertuigen. Hoewel er snelle vooruitgang is geboekt met de uitrol van geconnecteerde en geautomatiseerde voertuigen, zal het succes van de overgang naar dergelijke voertuigen grotendeels worden bepaald door een goede integratie van deze nieuwe technologie in het bestaande stedelijke mobiliteitssysteem als onderdeel van SUMP-processen. Het is absoluut noodzakelijk om geconnecteerd en geautomatiseerd rijden op te nemen in duurzame stedelijke mobiliteitsplanning, maar het doel ervan mag niet verkeerd worden geïnterpreteerd als een onkritische ondersteuning van de disruptieve technologieën rond geconnecteerde en geautomatiseerde voertuigen en de effecten ervan, maar moet eerder lokale autoriteiten in staat stellen de verwachte technologische veranderingen kritisch tegen het licht te houden en in overeenstemming met hun verwachtingen vorm te geven aan de toekomst. Het is van groot belang dat steden een proactieve rol spelen door middel van een duidelijk en populaire stadsvisie, om zo te waarborgen dat ze gebruik maken van technologie, maar er niet door geleid worden. Voor verdere richtlijnen over de manier waarop het hoofd kan worden geboden aan de toekomstige uitdagingen van geconnecteerde en geautomatiseerde voertuigen, zie de praktijkbriefing **Automatisering van wegvoertuigen in duurzame stedelijke mobiliteitsplanning.**





Naast automatisering wordt mobiliteit als dienst (MaaS) algemeen erkend als een belangrijke toekomstige trend. MaaS kan de verschillende nieuwe mobiliteitsmogelijkheden (deelsystemen, micromobiliteit, automatisering) samenbrengen om bij te dragen tot een multimodaal stedelijk vervoerssysteem.

De praktijkbriefing **Mobiliteit als dienst (MaaS) en duurzame stedelijke mobiliteitsplanning** bevat de elementen die nodig zijn om te begrijpen wat MaaS is, om de gereedheid van een stad te beoordelen en om mogelijke operationele en bestuursmodellen voor MaaS in de stedelijke mobiliteitsplanning te onderzoeken.

VOORBEELD VAN EEN GOEDE PRAKTIJK

Groot-Manchester, Verenigd Koninkrijk: een constant bijgewerkte online kennisbasis

De vervoersstrategie van Groot-Manchester voor 2040 en het nieuwe Greater Manchester Delivery Plan (2020-2025) worden ondersteund door een uitgebreide kennisbasis die is opgebouwd rond zes maatschappelijke trends en vraagstukken die ten grondslag liggen aan de vervoersvraag in Groot-Manchester.

De kennisbasis wordt voortdurend bijgewerkt om toekomstige uitdagingen en trends vast te leggen, maar ook om ervoor te zorgen dat de in het SUMP kenbaar gemaakte intenties en ambities gebaseerd zijn op trends en gegevens die lokaal en tijdsrelevant zijn. Het is belangrijk dat een stad over voldoende middelen beschikt om regelmatige, systematische updates van de gegevens/informatie en dus van het blijvende belang van de verzamelde kennis te waarborgen.



Auteur: Ben Brisbane, autoriteit Traffic for Greater Manchester, verzameld door Eurocities | **Afbeelding:** Groot-Manchester

Mijlpaal: De uitvoering van de maatregelen is geëvalueerd

Gefeliciteerd, u hebt de laatste mijlpaal van de cyclus bereikt.

Dit punt in de cyclus markeert de voltooiing van de uitvoering van de maatregel en de evaluatie ervan, het einde van de gehele cyclus en tegelijkertijd de start van een nieuw SUMP-proces. Deze mijlpaal vormt een punt van beschouwing waarop u terugkijkt naar de door u geplande en uitgevoerde maatregelen, de kennis en vaardigheden die u hebt verworven en de uitdagingen waarmee u te maken hebt gehad. Op basis hiervan kunt u gerust een kijkje in de toekomst nemen. Wat kunt u van de volgende planningscyclus verwachten en welke verbeteringen en ideeën wilt u in de toekomst aanpakken? Deel de resultaten van de evaluatie en, als u hier al een beslissing over hebt genomen, maak uw besluit om het proces voort te zetten en het volgende mobiliteitsplan voor te bereiden bekend. Dit kunt u doen in de vorm van een openbaar evenement waarvoor burgers, belanghebbenden en de (lokale) media worden uitgenodigd.

De voltooide cyclus en de bijbehorende successen verdienen het om met de lokale gemeenschap te worden gevierd. Hiervoor kunt u uw creativiteit de vrije loop laten en de ervaringen van het planningsproces in interactieve en diverse formaten presenteren (bv. een stadswandeling, een presentatie van de voor- en na-situaties, een “aftermovie” enz.). Laat de mensen zien wat jullie samen hebben bereikt, waar u trots op mag zijn en wat de toekomst nog kan bieden wanneer de SUMP-aanpak wordt voortgezet.



Abbeiding © Gehl

www.eltis.org