



SAMENVATTING VOOR BELEIDSMAKERS OVER **DE ONTWIKKELING EN UITVOERING VAN EEN DUURZAAM STEDELIJK MOBILITEITSPLAN**



Inhoudsopgave

1. Wat is een duurzaam stedelijk mobiliteitsplan?.....	02
2. Wat zijn de voordelen van duurzame stedelijke mobiliteitsplanning?.....	05
3. Wat zijn de belangrijkste onderdelen van duurzame stedelijke mobiliteitsplanning?.....	06
4. Hoe begin ik met het ontwikkelen van een duurzaam stedelijke mobiliteitsplan?.....	09

Colofon

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

Aanhalingen: : *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.*

Auteurs: : *Rupprecht Consult på grundlag af Rebekka Dolds (Grafik Design & Visuelle Kommunikation Freiburg, Tyskland, www.rebekkadold.de) oprindelige layout www.rebekkadold.de*

Opmaak: *Rupprecht Consult, gebaseerd op de oorspronkelijke opmaak door 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.

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 richtsnoeren 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-NietCommercieel-GeenAfgeleideWerken 4.0 Internationaal). De juridische tekst van de licentie is beschikbaar op: <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/legalcode>.



Contac:

Rupprecht Consult - Forschung & Beratung GmbH Clever Str. 13-15, 50668 Köln/Tyskland www.rupprecht-consult.eu info@rupprecht-consult.eu Cologne/Germany www.rupprecht-consult.eu info@rupprecht-consult.eu

SUMP-hulpmiddelen

SUMP-richtlijnen: <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>

Thematische SUMP-gidsen: <https://www.eltis.org/mobility-plans/topic-guides>

SUMP-praktijkbriefings: <https://www.eltis.org/mobility-plans/practitioner-briefings>

SUMP-zelfbeoordeling: www.sump-assessment.eu

Mobility Academy: <https://www.mobility-academy.eu>

1. WAT IS EEN PLAN VOOR DUURZAME STEDELIJK MOBILITEIT (SUMP - SUSTAINABLE URBAN MOBILITY PLAN)?

Duurzame stedelijke mobiliteitsplanning is een strategische en geïntegreerde benadering van stedelijk vervoer. Het draagt bij aan een betere toegankelijkheid en leefbaarheid door middel van een verschuiving naar duurzame mobiliteit. Duurzame stedelijke mobiliteitsplanning ondersteunt op feiten gebaseerde besluitvorming op basis van een langetermijnvisie. Dit vereist een grondige beoordeling van de status-quo en toekomstige trends, een gedeelde visie met strategische doelstellingen en een geïntegreerde reeks maatregelen op verschillende beleidsterreinen, waaronder regulering, stimulering, financiering, technologie en infrastructuur. In het SUMP-concept wordt bijzonder veel aandacht besteed aan de betrokkenheid van burgers en belanghebbenden en aan onderlinge samenwerking tussen overheidsdiensten en tussen de overheid en de particuliere sector.

afbeelding: © Rupprecht Consult



Duurzame stedelijke mobiliteitsplanning wordt de nieuwe norm voor innovatieve vervoersplanning. Het helpt steden en regio's vervoerswijzen te integreren en duurzame mobiliteit te bevorderen. Mobiliteitsplannen dragen bij aan de verwezenlijking van belangrijke doelen op het gebied van mobiliteit, zoals een betere luchtkwaliteit, verbeterde bereikbaarheid en mobiliteit, verhoogde verkeersveiligheid, minder verkeerslawaaï, hogere energie-efficiëntie en een hogere levenskwaliteit. Mobiliteitsplannen helpen steden en regio's hun klimaateffect door vervoer te verminderen.

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.

Duurzame stedelijke mobiliteitsplanning is gebaseerd op acht beginselen:

- 1 Duurzame mobiliteitsplan voor "functionele stedelijke gebieden"
- 2 Samenwerken over institutionele grenzen heen
- 3 Burgers en belanghebbenden betrekken
- 4 Huidige en toekomstige prestaties beoordelen
- 5 Een langetermijnvisie en een duidelijk uitvoeringsplan vaststellen
- 6 Alle vervoerswijzen op geïntegreerde wijze ontwikkelen
- 7 Zorgen voor toezicht en evaluatie
- 8 De kwaliteit waarborgen



afbeelding: © LucVi istock.com

Acht beginselen

Het concept duurzame stedelijke mobiliteitsplanning, zoals gedefinieerd in het pakket stedelijke mobiliteit, is gebaseerd op acht algemeen aanvaarde leidende beginselen.¹

1

Duurzame mobiliteitsplannen voor “functionele stedelijke gebieden”



Steden zijn met hun omgeving verbonden door dagelijkse vervoersstromen van personen en goederen, wat betekent dat het mobiliteitsplan (SUMP) dit “functioneel stedelijk gebied” moet bestrijken. Het mobiliteitsplan is gebaseerd op de bevolkingsdichtheid en de woon-werkstromen en moet het volledige forensenherkomstgebied bestrijken. 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 het planningsproces ervan bemoeilijken.

Een mobiliteitsplan moet het hoofddoel nastreven, namelijk de bereikbaarheid verbeteren en in het hele functionele stedelijke gebied zorgen voor kwaliteitsvolle, duurzame mobiliteit. Een duurzaam vervoerssysteem verbetert de bereikbaarheid voor iedereen, ongeacht inkomen en sociale status, verbetert de levenskwaliteit en de aantrekkelijkheid van het stedelijk milieu, verbetert de verkeersveiligheid en de volksgezondheid, vermindert de luchtverontreiniging en geluidsoverlast, de uitstoot van broeikasgassen en het energieverbruik, en komt de economische activiteit, sociale rechtvaardigheid en de kwaliteit van het milieu ten goede.

2

Samenwerken over institutionele grenzen heen



De ontwikkeling en uitvoering van een duurzaam stedelijk mobiliteitsplan vereist een hoge mate van samenwerking, coördinatie en overleg tussen verschillende bestuursniveaus en instellingen (en hun afdelingen) in het planningsgebied.

De basiselementen zijn:

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

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 instellingen en ondernemingen die er gevestigd zijn. Het volgt een transparante en participatieve benadering waarbij burgers en belanghebbenden actief worden betrokken bij de hele ontwikkeling en uitvoering van het plan. Participatieve planning is een noodzakelijke voorwaarde om ervoor te zorgen dat mensen het duurzame stedelijke mobiliteitsplan en de beleidsmaatregelen waarin dat plan voorziet, steunen. Vroegtijdige en actieve betrokkenheid verhoogt het draagvlak 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 waaraan de vooruitgang kan worden getoetst. Hiertoe worden tijdens het proces voor

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

² 2 OESO, Definition of Functional Urban Areas (FUA) for the OECD metropolitan database, 2013, blz. 2. <https://www.oecd.org/cfe/regionaldevelopment/Definition-of-Functional-Urban-Areas-for-the-OECD-metropolitan-database.pdf>

duurzame stedelijke mobiliteitsplanning doelstellingen en ambitieuze maar realistische streefdoelen vastgesteld die in overeenstemming zijn met de overeengekomen mobiliteitsvisie, waarna voor elk streefdoel prestatie-indicatoren worden vastgesteld. Daarna worden indicatoren gebruikt om de huidige en toekomstige voorwaarden te beoordelen. Deze analyse van de stand van zaken omvat ook een overzicht van de huidige capaciteiten en middelen, en van de institutionele structuur voor de planning en uitvoering.

5 Een langetermijnvisie en een duidelijk uitvoeringsplan vaststellen



Een duurzaam stedelijk mobiliteitsplan is gebaseerd op een langetermijnvisie voor vervoer en mobiliteit voor het hele functionele stedelijke gebied. Het bestrijkt alle vervoerswijzen en -middelen: openbaar en particulier; voor personen en goederen; gemotoriseerd en niet-gemotoriseerd; 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 relevante vervoerswijzen en geeft tegelijkertijd voorrang aan duurzame mobiliteitsoplossingen. Het mobiliteitsplan bestaat uit een geïntegreerd geheel van maatregelen om de kwaliteit, beveiliging, veiligheid, toegankelijkheid en kosteneffectiviteit van het gehele mobiliteitssysteem te verbeteren. Een mobiliteitsplan omvat infrastructuur-, technische, regelgevings-, bevorderende en financiële maatregelen. Het bestrijkt alle vormen van collectieve mobiliteit (traditioneel openbaar vervoer, evenals 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).

7 Zorgen voor toezicht en evaluatie



De uitvoering van mobiliteitsplan moet van nabij worden gevolgd. Regelmatig wordt de vooruitgang bij de verwezenlijking van de doelstellingen van het plan en de streefdoelen getoetst aan de gekozen prestatie-indicatoren. Er moet altijd worden gezorgd voor tijdige toegang tot relevante gegevens en statistieken. Door de uitvoering van de maatregelen voortdurend te monitoren en te evalueren, kan worden voorgesteld om de streefcijfers te herzien en de uitvoering waar nodig worden bijgestuurd. 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 mobiliteitsplan is een essentieel document voor de ontwikkeling van een stedelijke agglomeratie. 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 concept "duurzaam stedelijk mobiliteitsplan" 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 kunnen worden vergemakkelijkt door middel van instrumenten zoals het SUMP-instrument voor zelfbeoordeling.



afbeelding: © Gehl

2. Wat zijn de voordelen van duurzame stedelijke mobiliteitsplanning?

Een duurzame stad creëren

De levenskwaliteit verbeteren

Er zijn sterke aanwijzingen dat duurzame stedelijke mobiliteitsplanning zorgt voor een betere levenskwaliteit in onze steden. Goed gecoördineerde beleidsmaatregelen resulteren in een breed scala van voordelen, zoals aantrekkelijkere openbare ruimten, veiliger verkeer en minder luchtverontreiniging en geluidshinder. Een aantrekkelijke omgeving moedigt burgers ook aan om vaker te lopen en de fiets te nemen, wat hun gezondheid ten goede komt en zelfs helpt kosten te besparen.

Het creëren van economische voordelen

Mobiliteit is een belangrijke motor voor de lokale economie. Een gezonder milieu en minder verkeerscongestie dragen bij tot een aanzienlijke vermindering van de kosten voor de plaatselijke bevolking en trekken nieuwe bedrijven en investeerders aan. In de wereldwijde concurrentie voor innovatieve bedrijven (en goedbetaalde banen) is de leefbaarheid van een stad een belangrijke factor geworden; duurzame steden zijn in trek.

Bijdragen aan klimaat- en milieudoelstellingen

Een duurzamer mobiliteitssysteem vertaalt zich rechtstreeks in een vermindering van emissies, lawaai, luchtverontreiniging en grondgebruik. Steden kunnen hun bijdrage leveren aan het verminderen van broeikasgasemissies en het aanpakken van de klimaatcrisis. Duurzame stedelijke mobiliteitsplanning is een kernelement van het lokale en nationale klimaatbeleid.

De toegankelijkheid van het vervoer verbeteren

Duurzame stedelijke mobiliteitsplanning is een uitstekende manier om multimodale oplossingen voor het vervoer van deur tot deur te ontwikkelen. Door verschillende actoren bijeen te brengen, wordt op doeltreffende wijze voorzien in de toegangsbehoeften van burgers en bedrijven. Hierdoor worden diensten, werkgelegenheid en onderwijs voor alle inwoners toegankelijk gemaakt, ongeacht inkomen en sociale status. SUMP biedt een ideaal kader voor het aandragen van innovatieve ideeën voor een nieuw mobiliteitssysteem, het realiseren van nieuwe projecten en het uitvoeren van aanvullende maatregelen voor een algemene verbetering van het vervoerssysteem.

Veranderingen doorvoeren

Beperkte middelen beter benutten

Aangezien de financiële middelen beperkt zijn, is het voor steden van cruciaal belang om voor de meest

kosteneffectieve oplossingen te kiezen. SUMP verlegt de aandacht van de bouw van nieuwe weginfrastructuur naar een evenwichtigere mix van maatregelen. Door infrastructuur- en technische maatregelen te combineren met regelgevende, stimulerende en financiële maatregelen, kunnen de mobiliteitsdoelen veel efficiënter worden verwezenlijkt.

Synergieën tussen sectoren en over grenzen tot stand brengen

Mobiliteitsproblemen reiken vaak tot over de gemeentegrenzen, houden verband met meerdere beleidsterreinen of met allerlei diensten en instellingen. SUMP dient als inspiratie voor een collaboratieve planningscultuur in diverse sectoren en op verschillende bestuursniveaus. Coherente oplossingen bieden een beter antwoord op de steeds complexere problemen

Publieke steun verwerven

Betrokkenheid van belanghebbenden en burgers is een basisonderdeel van een duurzaam stedelijk mobiliteitsplan. Een stadsbestuur dat laat zien zich te bekommeren om de behoeften en wensen van de inwoners en hen op passende wijze bij het proces betreft, kan veel publieke steun krijgen. Participatie wordt een bron van ideeën voor planologen, vergroot de legitimiteit en vermindert het politieke risico van verzet tegen een ambitieus beleid.

Betere toegang tot financiering en middelen

De samenwerking van overheidsinstellingen uit verschillende sectoren en particuliere actoren maakt het mogelijk om middelen voor gezamenlijke acties te bundelen. Een mobiliteitsplan helpt de vervoersautoriteiten om middelen en financiering uit nieuwe bronnen aan te trekken. Planologen kunnen de effecten van afzonderlijke maatregelen die aan de hand van kernprestatie-indicatoren worden beoordeeld aantonen, wat financieringsvoorstellen aantrekkelijker maakt.

Planning in tijden van onzekerheid

De opkomst van nieuwe technologieën, bedrijfsmodellen en de veranderende vraag van consumenten brengen allemaal onzekerheden voor de planning met zich mee, maar breed gedragen langetermijndoelstellingen kunnen een richtinggevend kader bieden waarbinnen beleid systematischer geprioriteerd kan worden en maatregelen gekozen kunnen worden naarmate de omstandigheden veranderen.

3. Wat zijn de belangrijkste onderdelen van duurzame stedelijke mobiliteitsplanning?

Sinds de publicatie van het SUMP-concept in 2013, is het proces voor de ontwikkeling en uitvoering van een plan voor duurzame stedelijk mobiliteit toegepast in talrijke steden in heel Europa (en wereldwijd). In de "SUMP-cyclus" wordt dit weergegeven aan de hand van een wijzerplaat (zie figuur 1).

De SUMP-cyclus staat voor de vier fasen van duurzame stedelijke mobiliteitsplanning, die elk beginnen en eindigen met een mijlpaal en in drie stappen zijn onderverdeeld (met in totaal twaalf stappen in de planningscyclus). De mijlpalen hangen samen met een besluit of een resultaat dat nodig is voor de volgende fase en de voltooiing van de vorige fase markeert.

Alle stappen moeten worden doorlopen en alle activiteiten moeten worden uitgevoerd als onderdeel van een regelmatige planningscyclus in de zin van een continu verbeteringsproces.

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. Niettemin is de SUMP-cyclus een handig hulpmiddel bij het structureren en volgen van het planningsproces.

Figuur 1: De twaalf stappen van duurzame stedelijke mobiliteitsplanning (2e editie) – Een overzicht voor beleidsmakers



Fase 1:

Voorbereiding 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?

Inventariseer de 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. Spreek een tijdschema af voor de planning en doe indien nodig een beroep op externe ondersteuning. De activiteiten van deze en de voorgaande stap zijn nauw verbonden en lopen vaak parallel. Een belangrijke taak voor beleidsmakers op dit moment is ervoor te zorgen dat het “functionele stedelijke gebied” het planningsgebied voor het mobiliteitsplan wordt. 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 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 gemeenschappelijke toekomst-beelden te ontwikkelen, gebaseerd op de resultaten van de mobiliteitsanalyse en de effecten van de scenario's. Een gedeelde visie en doelstellingen vormen de hoekstenen van elk 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 het beoogde soort verandering aangeven. Zorg ervoor dat uw doelstellingen de belangrijke problemen aanpakken en dat ze alle vervoerswijzen in het functionele stedelijke gebied bestrijken. Beleidsmakers moeten actief bij deze fase worden betrokken, want hier wordt beslist over de strategische koers voor de komende jaren.

Hoe bepalen we het succes?

Definieer een verzameling strategische indicatoren en streefdoelen op basis waarvan de vooruitgang bij de verwezenlijking van alle doelstellingen bijgehouden kan worden, zonder dat hiervoor onrealistische hoeveelheden nieuwe gegevens moeten worden verzameld. Beleidsmakers 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 is de mijlpaal van een breed gedragen visie, doelstellingen en streefdoelen bereikt. Waar mogelijk moeten beleidsmakers deze 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 focust op de maatregelen die nodig zijn om de overeengekomen doelstellingen en streefdoelen te halen. Hier wordt het 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 doelstellingen en streefdoelen. Voeg maatregelen samen tot geïntegreerde pakketten, bespreek ze met burgers en belanghebbenden, en beoordeel ze uitvoerig om de keuze te bevestigen. Plan monitoring en evaluatie voor elke maatregel.

Wat is er nodig en wie doet wat?

Split de maatregelenpakketten op in uitvoerbare taken (of “acties”) en licht deze nader toe, met inbegrip van de geraamde kosten, onderlinge afhankelijkheid en risico's. Inventariseer 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 doelstellingen die eraan gekoppeld zijn door een meerderheid worden ondersteund. Op dit punt zijn beleidsmakers 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 beleidsmakers 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 de 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.

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 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 worden meegenomen bij de volgende actualisering van het mobiliteitsplan.

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

4. Hoe begin ik met het ontwikkelen van een duurzaam stedelijke mobiliteitsplan?

De ontwikkeling en uitvoering van een mobiliteitsplan is een proces waarbij vele belanghebbenden uit verschillende delen van de planningsautoriteit, de politiek en daarbuiten zijn betrokken. Het plan biedt een uitgebreide kijk op het vervoerssysteem, werkt over de grenzen van de verschillende sectoren heen en geeft de aanzet tot een proces van verandering in de richting van een meer geïntegreerde planning. Een succesvol SUMP-proces begint daarom met het versterken van het draagvlak onder de belangrijkste belanghebbenden.

Een duidelijk besluit nemen om een mobiliteitsplan te ontwikkelen

Het uitgangspunt voor de ontwikkeling van een 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 geen doel op zich is, maar bijdraagt 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 bereikbaarheid voor iedereen, ongeacht inkomen en sociale status;
- verbeteren van de levenskwaliteit en aantrekkelijkheid van het stedelijk milieu;
- verbeteren van de verkeersveiligheid en de volksgezondheid;
- bijdragen tot de verwezenlijking van de klimaatdoelstellingen door de luchtverontreiniging en de geluidshinder, broeikasgasemissies en het energieverbruik te verminderen; en
- verhogen van de economische levensvatbaarheid, sociale rechtvaardigheid en de kwaliteit van het milieu.

Politiek engagement verkrijgen

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 politieke trekker is, is het soms een uitdaging om andere politici ervan te overtuigen achter het plan te staan. Hiervoor zijn overtuigende

argumenten nodig van iemand die bij de beleidsmakers hoog aanzien geniet.

Een kader voor SUMP vinden

Een project of maatregel kan ook de aanleiding voor het starten van het SUMP-proces vormen. Met het besluit voor een groot infrastructureurproject (bv. een nieuwe tramlijn) of een grote innovatie in de stad (bv. een lage-emissiezone) kan het noodzakelijk blijken om de maatregel in een breder planningskader te verankeren.

Een mobiliteitsplan kan een geïntegreerde aanpak van een groot project bieden, alsook aanvullende maatregelen, langetermijndoelen en een participatieve benadering. Met name voor grote en innovatieve projecten met een groot effect biedt een mobiliteitsplan de omvattende participatiestrategieën die nodig zijn om publieke steun voor de maatregelen te verwerven. Een infrastructureurproject dat op de hele regio van invloed is, kan zelfs de aanzet geven tot de start van een mobiliteitsplan op het niveau van het functioneel stedelijk gebied, samen met buurgemeenten.

Duidelijk maken welke problemen zich momenteel in uw stad voordoen en wat voor verbeteringen een mobiliteitsplan zou kunnen opleveren

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 mobiliteitsplan te benadrukken en de aandacht te vestigen op het feit dat de kiezers goede resultaten zullen belonen. Om de noodzaak goed over te brengen, 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 het overbrengen van de voordelen is het vaak handig om de link te leggen naar 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 mobiliteitsplan kan helpen om deze problemen op te lossen.

Kleinschalige maatregelen voor snel resultaat overwegen

Politieke betrokkenheid tot stand brengen is soms lastig omdat de voordelen van een mobiliteitsplan pas na de verkiezingscyclus zichtbaar worden. Het kan helpen om de aandacht te vestigen op de mogelijkheid om kleinschaligere maatregelen met een hoge zichtbaarheid in het mobiliteitsplan op te nemen. 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 “kleinschalige en goedkope” oplossingen kan mensen bijvoorbeeld helpen zich een beeld te vormen van de mogelijke positieve veranderingen

(bijvoorbeeld Herverdeling van de openbare ruimte, een tijdelijk fietspad dat wordt afgescheiden door bloembakken of parklets in plaats van parkeerplaatsen).

Inspiratie uit andere steden halen

Veel steden in Europa (en wereldwijd) moesten dit eerste besluit al eerder nemen. Veel van die steden besloten hun eerste mobiliteitsplan te ontwikkelen. Het kan een heel goed argument zijn om te verwijzen naar steden die met succes duurzame stedelijke mobiliteitsplanning hebben toegepast. Het Europese steden netwerk biedt een uitstekende basis om te leren en inspiratie te halen uit andere verhalen en hun successen en mislukkingen.

Met een paar eenvoudige stappen beginnen

Als u het besluit hebt genomen om een mobiliteitsplan uit te gaan werken, hebt u misschien het gevoel dat u aan de voet van een enorme berg staat. Vooral aan het begin van de reis helpt het om die berg in fasen in te delen, met kleine stappen en haalbare doelen. Dankzij de vier hoofdfasen en de bijbehorende stappen en mijlpalen, zal de opzet van de SUMP-cyclus u tijdens deze reis helpen. Met het oog op een vlotte start van uw proces kunnen de volgende ideeën nuttig zijn:

Verbindingen en samenwerking in uw functionele stedelijke gebied tot stand brengen

- Organiseer een workshop over planning met vervoersplanners uit omliggende gemeenten. Mogelijk zijn niet alle gemeenten geïnteresseerd, maar als u gewoon begint met de gemeenten die dat wel zijn, kunnen de andere eventueel later aansluiten.
- Stel gemeenschappelijke problemen vast waarvoor samenwerking nodig is (bv. verzadigde pendeltrajecten) en kom bijeen om oplossingen aan te dragen die alle gemeenten ten goede komen (bv. betere trein- of busverbindingen voor pendelaars, P&R of fietssnelwegen). Het is vaak gemakkelijker om samen te werken rond een concreet project dan op basis van abstracte plannen.

Het gesprek starten voor vruchtbare samenwerking over de institutionele grenzen heen

- Betrek collega's uit andere relevante sectoren (bv. ruimtelijke ordening, milieu, economie, toerisme, sociale diensten of volksgezondheid) bij de mobiliteitsplanning. Streef voor strategische plannen naar interdisciplinaire stuurgroepen waarin de meest relevante afdelingen vertegenwoordigd zijn. Nodig ook vertegenwoordigers van aanverwante sectoren (bv. ngo's op milieugebied, bedrijfsverenigingen, gezondheidsdeskundigen, politie, jeugdraad en schoolvertegenwoordigers) uit voor vergaderingen met belanghebbenden.
- Breng sectoroverschrijdende uitdagingen in kaart. Het is vaak gemakkelijker om samen te werken rond een concreet project met gemeenschappelijke voordelen (bv. een stapcampagne voor scholieren die gezamenlijk door de politie, het onderwijs en de afdeling mobiliteit worden gepland) dan op basis van abstracte plannen.
- Organiseer een bijeenkomst met collega's van andere afdelingen en bespreek de voordelen van een gemeenschappelijk optreden. Als een deskundige van een pionierstad een bijdrage aan die vergaderingen levert, helpt dit vaak om de boodschap over te brengen. Het voordeel is zelfs nog groter wanneer deze persoon uit een plaats komt die als vergelijkbaar met uw stad wordt gezien.

Burgers en belanghebbenden mobiliseren

- Bepaal wie de relevante belanghebbenden zijn. Het is belangrijk om naast het grote publiek een evenwichtige groep institutionele vertegenwoordigers bij het proces te betrekken, zoals politieke partijen, burgers en buurtgroepen, bedrijfsorganisaties, vervoerders enz.
- Identificeer burgers en groepen belanghebbenden en betrek ze in een vroeg stadium bij het proces. Maak het besluit om een mobiliteitsplan te ontwikkelen bekend, maar biedt hen ook de gelegenheid om aan de bespreking deel te nemen. Het is van cruciaal belang om te luisteren naar ideeën en visies van burgers, met name in de minder technische planningsfasen wanneer de processen meer open en flexibel zijn.
- Organiseer een eerste SUMP-evenement met belanghebbenden en burgers in een interactief formaat. Dit zou bijvoorbeeld een workshop, een open forum of een “world café” kunnen zijn.
- Begin met het verkennen van manieren om burgers op creatieve wijze bij het proces te betrekken. Dit kunnen ook conventionele formaten zijn, zoals krantenartikelen, radiocommercials, aankondigingen op websites, posters in openbare ruimten of huis-aan-huisbrieven, alsook nieuwere formaten zoals social media, korte filmpjes, een inloophuis of een speciale (interactieve) website.

Toewerken naar een gedeelde visie voor de stad

- Samen met burgers en belanghebbenden kunt u aan een gedeelde visie beginnen te werken. Visievormingsoefeningen, zoals Future Search-workshops, kunnen u helpen bij het ontwikkelen van een gedeeld inzicht in hoe de stad er in de toekomst uit zou moeten zien en welke veranderingen nodig zijn om dat te bereiken.

www.eltis.org