

**Drie generaties CIVITAS Initiatief;
Stand van zaken verduurzaming mobiliteit in Europese steden**

Tariq van Rooijen
TNO
tariq.vanrooijen@tno.nl

Teije Gorris
TNO
teije.gorris@tno.nl

Don Guikink
TNO
don.guikink@tno.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
22 en 23 november 2012, Amsterdam**

Samenvatting

Het voorkomen van de negatieve bijeffecten van stedelijke mobiliteit, zoals een toename van de congestie en een vermindering van de leefbaarheid, is een grote uitdaging. Bovendien is de verwachting dat de stedelijke mobiliteit komende jaren in grote delen van Europa aanzienlijk zal groeien.

Daarom heeft de Europese Commissie een decennium geleden het CIVITAS initiatief opgezet. Een programma dat bestaat uit een omvangrijk aantal in EU steden geïmplementeerde innovatieve maatregelen op het gebied van duurzame stedelijke mobiliteit. Deze maatregelen zijn ingedeeld in acht verschillende thema's:

(1) schone brandstoffen en voertuigen, (2) lopen en fietsen, (3) nieuwe vormen van autobezit- en gebruik, (4) mobiliteitsmanagement, (5) afsluiting van binnensteden, (6) openbaar vervoer, (7) stedelijk goederenvervoer en (8) informatiesystemen.

Het doel is om erachter te komen welke maatregelen het meeste effect hebben en bij kunnen dragen aan een cultuuromslag te bewerkstelligen in de richting van duurzame stedelijke mobiliteit.

Om dit te kunnen beoordelen worden de maatregelen gemonitord en geëvalueerd, middels een impact en een procesevaluatie.

Dit levert bij de impactevaluatie cijfermatige resultaten op voor een groot aantal indicatoren en bij de procesevaluatie inzicht in de 'drivers en barriers' bij de invoering van de maatregel.

Wanneer we de resultaten bekijken, zien we dat de 'grootste successen' doorgaans liggen in de maatregelen die beperkt van omvang zijn en relatief eenvoudig zijn te implementeren (voor wat betreft techniek en proces/besluitvorming). Bijvoorbeeld maatregelen op gebied van lopen en fietsen en mobiliteitsmanagement. Grote belangstelling gaat doorgaans uit naar maatregelen in het thema 'schone brandstoffen en voertuigen'.

Voor Nederlandse begrippen zijn geen baanbrekende maatregelen met bijbehorende resultaten geïmplementeerd. Wellicht valt dit te verklaren door de relatieve voorsprong op de verschillende thema's ten opzichte van andere Europese steden met in het bijzonder de steden uit het voormalig Oostblok en Zuid-Europese steden. De verwachting is dat volgende edities van CIVITAS wel voor Nederland interessantere resultaten opleveren. De evaluaties van CIVITAS PLUS en PLUS II zullen nauwkeuriger zijn. Daarnaast zullen de ervaringen en uitkomsten van de maatregelen met elektrische voertuigen ook in Nederland kunnen helpen bij een verdere introductie van elektrische mobiliteit.

Inmiddels zijn al bijna drie edities van CIVITAS afgerond. In dit paper willen de auteurs achtereenvolgens ingaan op de problematiek rondom stedelijke mobiliteit, de achtergronden van en de stand van zaken rondom het CIVITAS initiatief beschrijven, inzicht geven in de resultaten tot nu toe en ten slotte ingaan op wat Nederland en België aan CIVITAS kunnen hebben.

1. Inleiding

Europese steden hebben te maken met grote uitdagingen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid. In veel gebieden in de Europese Unie stijgt het congestieniveau nog steeds. Luchtvervuiling en geluidshinder kunnen ervoor zorgen dat het woongenot van leven in de stadscentra achteruit kan gaan.

Vergeleken met andere stedelijke gebieden in Europa heeft Nederland de laatste jaren zijn bereikbaarheid en stedelijke congestie relatief goed op orde. Dit is echter niet het geval met de luchtkwaliteit in de steden. In diverse steden worden de emissienormen voor fijnstof en NO₂ overschreden (van Rooijen & Quak, 2010).

Verkeer en vervoer manifesteren zich voornamelijk in stedelijke gebieden. Ruim 40 procent van alle CO₂- uitstoot en 70 procent van de uitstoot van andere schadelijke stoffen vindt plaats in een stedelijke omgeving. Het feit dat ruim driekwart van de Europeanen in een stedelijke omgeving woont, maakt dat de uitstoot van schadelijke stoffen door het verkeer ook negatieve gevolgen heeft op een groot deel van de Europese samenleving.

Transport in het algemeen neemt ongeveer een vierde van de totale CO₂ uitstoot in de EU voor haar rekening. Tot op heden is het nauwelijks nog gelukt om de groei van de CO₂ emissies als gevolg van transport te ontkoppelen van de groei van het transport. Ook de substitutie naar andere energiedragers is tot nu toe klein geweest. 96% van de Europese transportenergiebehoefte komt van olie en olieproducten. Scenario's van de Europese Commissie laten zien dat bij een economische groei van tussen de 1,2 en de 2,2% per jaar en een onveranderd beleid het personenverkeer kan gaan groeien met 51% en het goederenverkeer met 82% in de EU tussen 2005 en 2050 (EC, 2011). Deze waarden zullen echter naar alle waarschijnlijkheid als gevolg van de economische crisis iets lager uit gaan vallen maar ze geven wel aan de verkeersgroei in de EU nog lang niet aan zijn einde zit en verwacht kan worden de bovengenoemde problemen zullen verergeren indien er niets aan gedaan wordt.

2. Het CIVITAS initiatief

Opzet

Het grootste Europese initiatief op het gebied van duurzame stedelijke mobiliteit is het CIVITAS initiatief. CIVITAS staat voor City-VITALity-Sustainability of 'cleaner and better transport in cities'. Het doel van CIVITAS is het realiseren van een cultuuromslag naar duurzame stedelijke mobiliteit door steden op de volgende manieren te ondersteunen met het:

- Promoten en invoeren van duurzame, schone en energie-efficiënte stedelijke mobiliteitsmaatregelen
- Invoeren van integrale pakketten van maatregelen gericht op technologie en beleid binnen energie en mobiliteit in acht verschillende categorieën.
- Opbouwen van een kritische massa en markt voor innovaties.
- Barrières oplossen voor het invoeren van innovatieve en ambitieuze maatregelen en beleid door een combinatie van experimentele pilotstudies met doelgericht onderzoek.

Het implementeren van deze maatregelen moet uiteindelijk leiden tot inzicht welke (combinatie) van maatregelen het meest succesvol is om de hiervoor beschreven problemen met betrekking tot de stedelijke mobiliteit op te lossen.

De maatregelen worden ingedeeld in acht verschillende thema's¹:

- schone brandstoffen en voertuigen;
- lopen en fietsen;
- nieuwe vormen van autobezit- en gebruik;
- mobiliteitsmanagement;
- afsluiting van binnensteden;
- openbaar vervoer;
- stedelijk goederenvervoer;
- informatiesystemen

De maatregelen worden in demonstratiesteden geïmplementeerd. Deze steden zijn geclusterd in demonstratieprojecten met andere steden met overeenkomstige maatregelen. De maatregelen worden gedeeltelijk gefinancierd door de Europese Commissie, variërend van 30 tot 50% van de kosten.

Monitoring en evaluatie demonstratiesteden

Binnen CIVITAS worden de demonstratiesteden gezien als levende laboratoria waar experimenten, de CIVITAS maatregelen, uitgevoerd worden. Daarom is de evaluatie en het leren van de maatregelen erg belangrijk. Er wordt veel tijd en aandacht besteed aan het monitoren en evalueren van deze maatregelen. Dit type werk wordt gedaan door een zogenaamde 'support action', een consortium van experts dat ondersteuning biedt aan de steden bij de evaluatie.

Deze evaluatie is uitgesplitst in een impactgedeelte en een procesgedeelte. Bij de impactevaluatie wordt cijfermatig geëvalueerd. Hiervoor is een evaluatie framework opgesteld met een dertigtal indicatoren. Deze zijn onderverdeeld in de hieronder gegeven vijf categorieën en subcategorieën:

- Economie : kosten, baten
- Energie : energie consumptie
- Milieu : emissies en geluidsoverlast
- Samenleving : mate van acceptatie, toegankelijkheid, veiligheid
- Transport : kwaliteit van de dienst, verkeersveiligheid, transportsysteem

De procesevaluatie is gebaseerd op de 'learning history' methodiek ontwikkeld aan het MIT door Roth en Kleiner. Dit geeft inzicht in het verhaal achter het resultaat. Door de belangrijkste actoren van een maatregel gezamenlijk op een structurele manier te later terugblikken kan een patroon in de gebeurtenissen worden gevonden. Hierdoor wordt inzicht verkregen in de 'drivers' en 'barriers' voor succes bij de voorbereiding, implementatie en het in gebruik zijn van een maatregel en ontstaat een duidelijk beeld van de rol van informatie, communicatie en participatie tijdens deze fasen.

De steden worden bij de impact- en procesevaluatie begeleid door de support action die de evaluatiemethodieken bedacht heeft. De daadwerkelijke evaluatie doen ze echter zelf. Dit is een verbeterpunt binnen CIVITAS aangezien gebleken is dat voor het uitvoeren van een degelijke evaluatie voldoende achtergrondkennis nodig is. Niet alle steden beschikken hierover. Daarnaast speelt mee dat evaluatie door de steden als extra taak

gezien wordt en in veel landen niet standaard wordt uitgevoerd bij de afsluiting van een project. Er wordt ervaren dat de evaluatie belangrijk voor de EC is en niet voor de stad zelf. In de toekomst zou kunnen worden overwogen dat de support action of een andere professionele partij ook de daadwerkelijke evaluatie zelf uitvoert en niet alleen beoordeelt zoals nu het geval is.

Ook de variatie in maatregelen maakt het moeilijk maatregelen te vergelijken. Een grotere standaardisatie van maatregelen binnen de thema's zou daarom wenselijk zijn vanuit evaluatie oogpunt.

Wanneer de resultaten van de impact- en procesevaluatie bekend zijn, volgt de cross-site evaluatie. Hierbij worden de resultaten van de verschillende demonstratiesteden vergeleken en wordt ingeschat wat de mogelijkheden zijn voor het uitvoeren van dezelfde maatregel in een andere stad.

Kennisdeling

Kennisdeling is een belangrijk element van CIVITAS. Om te zorgen voor een zo goed mogelijke kennisdeling van de in CIVITAS en daarbuiten opgedane kennis is het CIVITAS Forum opgericht. Het CIVITAS Forum netwerk bestaat uit ruim 250 steden waarvan er ruim 60 aan een CIVITAS project werken of gewerkt hebben. Ieder jaar wordt de CIVITAS Forum conferentie georganiseerd. Hier kan elke Europese stad zich voor aanmelden. CIVITAS Forum leden ontvangen geen financiering van de EU maar worden via het CIVITAS netwerk op de hoogte gehouden van de resultaten van de maatregelen die in CIVITAS demonstratiesteden geïmplementeerd worden. Ook hebben deze steden het CIVITAS statement ondertekend waarin ze aangeven de stap naar duurzame mobiliteit te gaan maken. In Nederland en België zijn de volgende steden lid: Eindhoven, Enschede, Haarlem, Rotterdam, Den Haag, Utrecht, Antwerpen, Brugge, Brussel, Gent, Hasselt, Turnhout en Verviers.

Enkele jaren geleden heeft de EC ook nationale netwerken (gebaseerd op taalgebieden) van steden ingevoerd, genaamd CIVINET. Dit is voornamelijk gedaan vanwege de beperkte kennis van het engels in bepaalde gedeelten van de EU. Recentelijk is echter ook de Nederlands/Vlaamse editie van start gegaan, gecoördineerd door DTV en TNO.

3. Stand van zaken CIVITAS

Het CIVITAS programma bestaat sinds 2002. In dat jaar is de eerste editie van start gegaan (CIVITAS I) dat tot 2006 doorliep. Negentien steden namen deel geclusterd in vier demonstratieprojecten. Rotterdam was één van deze steden en werd hiermee de eerste Nederlandse stad die bij CIVITAS betrokken was. In totaal waren er 156 demonstratiemaatregelen in deze editie verdeeld over alle thema's.

CIVITAS II ging van start in 2005 en eindigde 2009. Ditmaal waren er zeventien deelnemende steden (geen Nederlandse deelname) binnen 4 demonstratieprojecten. In totaal zijn er 200 maatregelen uitgevoerd verdeeld over alle thema's die in paragraaf 4 samengevat zullen worden. Vooral het thema schone brandstoffen en voertuigen was goed vertegenwoordigd.

¹ De indeling van de maatregelen naar thematiek en titels daarvan varieert tussen de generaties CIVITAS.

De derde editie van CIVITAS kreeg de naam CIVITAS PLUS mee. Deze editie is eind 2008 van start gegaan en zal naar verwachting doorlopen tot de zomer van 2013. Deze editie is groter van aard (25 steden, 5 demonstratieprojecten) dan zijn voorgangers en heeft met Utrecht en Gent ook een aanzienlijke vertegenwoordiging uit het Nederlandse taalgebied. CIVITAS PLUS bestaat in totaal uit 336 maatregelen. De volgende steden zitten in de volgende deelprojecten:

- ELAN (Ljubljana, **Gent**, Porto, Brno, Zagreb)
- ARCHIMEDES (Aalborg, Brighton & Hove, San Sebastian, Iasi, Monza, Usti nad Labem)
- MODERN (Craiova, Brescia, Vitoria-Gasteiz, Coimbra)
- MIMOSA (Bologna, Funchal, **Utrecht**, Gdansk, Tallinn)
- RENAISSANCE (Szczecinek, Perugia, Bath, Gorna Oryahovitsa, Skopje)

Een aanzienlijk aandeel van de maatregelen binnen CIVITAS PLUS heeft betrekking op biobrandstoffen. Ten tijde van het schrijven van de projectvoorstellen voor de steden (2006-2007) waren de verwachtingen rondom biobrandstoffen hoog gespannen.

TNO is de coördinator van de support action (POINTER) die die monitoring en evaluatie van de maatregelen uitvoert. Daarnaast is TNO inhoudelijk bij de evaluatie betrokken.



Figuur 1: De CIVITAS demonstratiesteden tot en met de derde editie van CIVITAS.

Dit najaar zal de vierde editie van CIVITAS van start gaan, genaamd CIVITAS PLUS II. Dit betreft een kleine ronde met slechts 8 steden verdeeld over 2 demonstratieprojecten met gezamenlijk 50 maatregelen. Er zijn geen Nederlandse of Vlaamse steden bij betrokken.

- DYN@MO (Aken, Palma de Mallorca, Brno en Gdynia)
- 2MOVE2 (Stuttgart, Tel Aviv, Koprivnica en Malaga)

Een groot gedeelte van de maatregelen binnen CIVITAS PLUS II zal betrekking hebben op elektrische mobiliteit.

Ook bij deze editie zal TNO de coördinator van de support action zijn (CIVITAS WIKI).

Tenslotte zijn er nog plannen voor een grote CIVITAS editie (CIVITAS FUTURA), maar wanneer en in welke vorm (bijvoorbeeld binnen het integrale Smart Cities initiatief) hiervoor een call gepubliceerd zal gaan worden is nog onbekend.

4. CIVITAS Resultaten

Per stad worden binnen CIVITAS maatregelen geïmplementeerd die binnen een of meer van de CIVITAS thema's vallen. In het kader van CIVITAS zijn bijvoorbeeld in de stad Rotterdam totaal 24 maatregelen geïmplementeerd, waaronder een watertaxi systeem, uitbreiding van P&R voorzieningen en de aanschaf van schone bussen in het stadsvervoer. Voorbeelden van projecten in andere Europese steden zijn de invoering van gedifferentieerde parkeertarieven voor schone voertuigen in de binnenstad van Graz, Winchester en Stockholm en de introductie of uitbreiding van zogeheten 'clean zones' in Stockholm, Rome, Cork, Praag, Krakau en Genova (Guikink, 2005).

Zoals beschreven richt de evaluatie zich zowel op de impact als het proces. Daarbij worden verschillende niveaus onderscheiden: maatregelniveau, stedelijk niveau, thema en CIVITAS breed. Over het algemeen is de conclusie van beide evaluatiestudies dat CIVITAS bijdraagt op de onderwerpen mobiliteit, energie efficiency en milieu. CIVITAS heeft een neutrale impact op economie (noch negatief, noch positief).

Wanneer we kijken naar de conclusies met betrekking tot het implementatieproces zien we dat grootste drivers voor succes bestaan uit politieke betrokkenheid, aansluiting met andere beleidsthema's (bijvoorbeeld gezondheid, ruimtelijke ontwikkeling), betrokkenheid van belangrijke stakeholders zoals eindgebruikers. Deze aspecten vormen doorgaans ook de grootste barrières voor implementatie. Aanvullend daarop spelen ook de technische en economische (on)haalbaarheid en wet- en regelgeving een rol.

Genoemde drivers en barriers kunnen per type maatregel verschillen. Bepaalde type maatregelen zijn politiek gevoeliger (afsluiting van binnensteden, prijsbeleid) dan andere maatregelen (lopen en fietsen) of zijn technisch en economisch complexer (informatiesystemen, openbaar vervoer) dan andere maatregelen (mobiliteitsmanagement, nieuwe vormen van autobezit en -gebruik).

Hieronder beschrijven we hoofdlijnen van de resultaten van de evaluatiestudies (van CIVITAS 1 en 2) per thema op hoofdlijnen. De evaluatie van CIVITAS PLUS is momenteel lopende. De resultaten daarvan worden in de zomer van 2013 verwacht.

Schone brandstoffen en voertuigen

CIVITAS heeft bijgedragen aan de implementatie van schone voertuigen: 144 biodiesel, 123 CNG, 55LPG, 21 elektrische voertuigen, 72 EEV en 4 hybride bussen. Daarnaast zijn 20 vrachtwagens op biogas in gebruik genomen, 30 voertuigen zijn uitgerust met SOOT filters en zijn 85 taxi's geconverteerd naar LPG. De CIVITAS maatregelen hebben bijgedragen aan de groei van schone voertuigen in openbaar vervoer maar ook in het privévervoer.

Lopen en fietsen

Maatregelen op gebied van fietsen en lopen hebben vooral buiten Nederland effect gesorteerd. De aanleg van nieuwe fietspaden en fietsvoorzieningen hebben geleid tot een toename in het fietsgebruik (1% Ljubljana, 3% Preston) en een toename van het aandeel fiets in de modal split (2% Preston, 7% Burgos). Naast infrastructurele maatregelen zijn ook maatregelen genomen op gebied van promotie en communicatie en het faciliteren van het meenemen van de fiets in het openbaar vervoer, stimuleren van het lopen en fietsen naar school, etc.

Nieuwe vormen van autobezit- en gebruik

Maatregelen uit dit cluster zijn gericht op het bevorderen van carpoolen en auto delen. Vanuit beleidsperspectief kunnen dergelijke maatregelen aanvulling zijn op andere duurzame mobiliteitsmaatregelen. Belangrijk om te beseffen bij het implementeren en bevorderen van deze maatregelen, is dat mensen hier vooral vrijwillig voor kiezen. Dit vraagt om grote aandacht rondom promotie (stimuleren van awareness) en implementatieproces. Effecten van dit type maatregelen doen zich voor op de vlakken van doorstroming (congestie), parkeren en ruimtegebruik en milieu.

Stedelijk goederenvervoer

Op gebied van stedelijke distributie is geëxperimenteerd met de inzet van consolidatiecentra aan de rand van steden, inzet van schone voertuigtechnologie voor bevoorrading van binnensteden en gebruik van busstroken voor bevoorrading. Naast de impact op milieu, verkeer en omgeving dragen maatregelen in dit cluster ook direct bij aan de markt: besparen van kilometers betekent ook besparen van kosten. Desondanks zijn deze maatregelen beperkt succesvol gebleken. Maatregelen stuiten op verschillende barrières, waaronder grote start-up kosten, weerstand van betrokken ondernemers en niet haalbare business cases. De grootste uitdagingen liggen op te ontwikkelen modellen voor samenwerking en onderling verdelen van kosten en opbrengsten.

Mobiliteitsmanagement

Verschillende mobiliteitsmanagement maatregelen zijn succesvol gebleken. Acceptatie en awareness zijn doorgaans groot. De impact van de maatregelen ligt vooral op de modal split, voertuigbezetting, brandstofverbruik, luchtkwaliteit en emissies en geluid. 'Mobility plans' zijn succesvol gebleken in het terugdringen van autoverkeer. Deze plannen waren vooral succesvol wanneer zij worden gericht op specifiek doelgroepen zoals, toeristen, werknemers, bezoekers van evenementen etc. Marketing campagnes op gebied van groen rijden bleken ook succesvol (Malmö). Mobiliteitsmanagement maatregelen zijn vooral succesvol wanneer zij worden ingezet in combinatie met maatregelen die alternatieven voor de auto stimuleren.

Informatiesystemen

Binnen dit cluster van maatregelen is een variëteit aan maatregelen geïmplementeerd waaronder het verlenen van prioriteit voor openbaar vervoer, opzetten van verkeersmonitoring, ontwikkelen van beslissingsondersteunende systemen etc. Alle soorten maatregelen zijn succesvol gebleken. De grootste uitdaging bij dit type maatregelen is dat er een grote variatie is in kosten van maatregelen (van duizend tot honderd duizenden euro's) en dat er geen directe inkomstenbronnen tegenover staan.

Openbaar vervoer

Het succesvol implementeren van OV maatregelen vraagt om een goede samenwerking tussen operators en overheden. Maatregelen gaan vaak samen met stadsontwikkeling. Een positieve houding van autoriteiten jegens OV is cruciaal. Vaak gaan OV maatregelen gepaard met grote (voor)investeringen die niet altijd direct of volledig kunnen worden bekostigd uit de kaartverkoop. Dit vraagt om goede afspraken en samenwerkingsvormen tussen operators en overheden. Maatregelen om het OV te verbeteren (verbetering van infrastructuur, materieel) werken het beste wanneer zij gecombineerd worden genomen, (veiligheid, informatie, ticketing, toegankelijkheid). Laatst genoemde maatregelen werken overigens alleen als de 'hardware' op orde is.

Steden hebben laten zien dat maatregelen bijdragen aan de civitas doelstellingen op gebied van verhogen van klanttevredenheid in het openbaar vervoersysteem en terugdringen van CO2 emissies in de demonstratiesteden.

Maatregelen op gebied van reisinformatie kunnen de effectiviteit van 'public transport' maatregelen in het fysieke domein aanvullen. Specifieke aandacht gaat uit naar de mogelijkheden die de groeiende ontwikkeling van mobiel internet en smartphones bieden. Deze bieden een groot bereik en de mogelijkheid om op maatgemaakte informatie te leveren. De uitdaging hier is om ook de potentie van online en mobile ticketing uit te nutten.

Afsluiting van binnensteden

Parkeer- en toegangsmaatregelen dragen bij aan het verbeteren van de leefbaarheid, attractiviteit en economische ontwikkeling van (binnen)steden. Totaal zijn in CIVITAS II 23 maatregelen geïmplementeerd: toename P+R gebruik (Preston, Venice; stijging van 300%); toename in 'compliance' (afname van het aantal parkeerovertredingen van 2000 per dag in Burgos, Krakow, Malmö; afname van auto en bus trips van 12% (Genoa) tot 89% (Ploiesti and others), toename voetgangers (meer dan 100%) en fietsers (factor 10) (Genoa, Burgos, Krakow, Ploiesti, Preston, Odense, La Rochelle, Venice)

Interessant is dat deze maatregelen kennelijk in alle soorten steden succesvol blijken te zijn, mogelijk te verklaren door het dwingende karakter van wet-/regelgeving in combinatie met fysieke afsluitingen.

Ten aanzien van maatregelen gericht multimodale P+R voorzieningen laten zien dat dergelijke voorzieningen doorgaans een redelijk tot hoge acceptatie en awareness laten zien onder het publiek. Op basis daarvan zou je mogen verwachten dat de bijdrage aan de verduurzaming van de mobiliteit positief zal zijn.

Maatregelen in dit cluster hebben vooral effect op milieu en leefbaarheid. Van belang is om stakeholders zoals bewoners, winkeliers en transporteurs te betrekken bij de voorbereiding van de maatregelen en de implementatie ervan.

Conclusie

Wanneer we de resultaten bekijken zien we dat de 'grootste successen' doorgaans liggen in de maatregelen die beperkt van omvang zijn en relatief eenvoudig zijn te implementeren (voor wat betreft techniek en proces/besluitvorming). Het gaat dan vaak om maatregelen op gebied van lopen, fietsen en mobiliteitsmanagement.

Grote belangstelling gaat doorgaans uit naar maatregelen in het thema 'schone brandstoffen en voertuigen'. Mogelijk door de publicitaire waarde die dit met zich mee kan brengen..

Verder blijkt dat het lastig is om tot een cijfermatig onderbouwde conclusie te komen per thema. Een oorzaak hiervan is dat, los van de variërende karakteristieken van de steden, er ook grote verschillen zijn in de genomen maatregelen. Dit maakt het vaak niet mogelijk om met harde cijfers te komen. Ook speelt, zoals eerder vermeld, mee dat er binnen de steden weinig ervaring is met het uitvoeren van de evaluaties waardoor dit niet altijd op de juiste wijze gebeurt en er informatie verloren gaat.

5. Betekenis voor Nederland en Nederlandse Steden

Wanneer gekeken wordt naar de hierboven beschreven resultaten valt op dat er voor Nederlandse begrippen geen baanbrekende maatregelen met bijbehorende resultaten zijn geïmplementeerd. Wellicht valt dit te verklaren door de relatieve voorsprong op de verschillende thema's ten opzichte van andere Europese steden met in het bijzonder de steden uit het voormalig Oostblok en Zuid-Europese steden.

De lessen die daarentegen getrokken kunnen worden uit de procesevaluatie zijn wel degelijk bruikbaar voor Nederlandse steden. De procesevaluatie heeft een aantal voorwaarden waaraan voldaan moet worden wel een maatregel succesvol zijn inzichtelijk gemaakt.

De verwachting is dat volgende edities van CIVITAS wel voor Nederland interessantere resultaten opleveren. De evaluaties van CIVITAS PLUS en PLUS II zullen nauwkeuriger zijn. Daarnaast zullen de ervaringen en uitkomsten van de maatregelen met elektrische voertuigen ook in Nederland kunnen helpen bij een verdere introductie van elektrische mobiliteit.

Daarnaast moet gesteld worden dat veel van de informatie slechts beschreven is in rapporten en daardoor moeilijk vindbaar. Het project CIVITAS WIKI dat dit najaar van start gaat wil deze informatie eenvoudig online vindbaar maken. Naast het begeleiden van de twee nieuwe projecten ligt de focus van dit project op het duidelijk vindbaar maken van de opgedane kennis in de eerdere edities van CIVITAS en verspreiding van deze kennis onder eindgebruikers in het bijzonder gemeenten en steden.

Wat opgemerkt moet worden is dat een aantal voornamelijk Duitse en Scandinavische steden uit de eerdere edities van CIVITAS na hun deelname als demonstratiestad zelfstandig is verder gegaan met zich inzetten voor duurzame mobiliteit. Deze steden zijn in hun land voorlopers geworden op dit gebied die inmiddels ook voor Nederlandse begrippen op het gebied van de duurzame mobiliteit voorop lopen. Voorbeelden zijn

bijvoorbeeld Bremen op het gebied van car sharing en Stockholm op het gebied van congestion charging. Deze steden kunnen als voorbeeld dienen voor Nederland.

De in CIVITAS ontwikkelde evaluatiemethodieken voor de impact en de procesevaluatie zijn bruikbaar voor Nederlandse steden. Lang niet alle Nederlandse steden evalueren hun maatregelen en projecten. Door deze methodieken te gebruiken ontstaat met de impactevaluatie methodiek een goed beeld van de mate van verbetering die gerealiseerd is. Hieruit komt belangrijke informatie naar voren over hoe de beschikbare middelen het beste besteed kunnen worden.

Door de procesevaluatiemethodiek te gebruiken ontstaat inzicht in de barriers en drivers waardoor bij een volgend project de voorbereiding, implementatie of de operationele fase beter of sneller kan worden uitgevoerd.

Tot nu toe zijn weinig Nederlandse en Vlaamse steden demonstratiestad geweest in een van de drie CIVITAS edities of worden dat in de vierde editie. Slechts Rotterdam, Utrecht en Gent hebben deze rol vervuld. Een mogelijke verklaring kan liggen in het feit dat per project maar een beperkt aantal steden mee kan doen. Een andere verklaring liggen in een oorzaak die Guikink (2005) ook noemt: Nederlandse en Vlaamse steden zijn niet of maar beperkt op de hoogte van de mogelijkheden of schrikken af van de administratieve lasten/voorwaarden die vanuit de Europese Commissie aan deelname aan een project gesteld worden gecombineerd met dat 'maar' 30% tot 50% van de kosten van de maatregelen financieel gedekt wordt door de EC.

Zeker in deze financieel moeilijke tijden kan een dergelijke financiering er voor zorgen dat het uitvoeren van een project of maatregel door deelname aan CIVITAS wel mogelijk wordt.

6. Conclusies

Het Europese CIVITAS programma loopt nu tien jaar. In die tijd is een enorme hoeveelheid kennis en ervaring beschikbaar gekomen over duurzame stedelijke mobiliteit. Dit is het geval rondom zowel het proces als inhoud van de maatregelen. De inhoudelijke resultaten van de maatregelen zijn op het eerste gezicht voor Nederlandse steden niet altijd even relevant maar de lessen die getrokken kunnen worden uit de procesevaluatie zijn ook voor Nederlandse steden bruikbaar. Dit geldt ook voor de ontwikkelde evaluatiemethodieken die ertoe kunnen leiden dat er bij dit typen maatregelen in Nederland beter en nauwkeuriger geëvalueerd gaat worden om uiteindelijk de effectiviteit van maatregelen te bevorderen. Het participeren in het CIVITAS programma in de vorm van demonstratiestad kan niet alleen financieel aantrekkelijk zijn maar biedt ook internationale contacten waardoor op specifieke onderdelen kennis en ervaring kan worden opgedaan of ook op geheel andere beleidsterreinen dan mobiliteit. De laatste geldt natuurlijk ook wanneer een stad alleen besluit lid te worden van het CIVITAS netwerk.

Al met al verdient het zeker de aanbeveling dat Nederlandse en Vlaamse steden eens goed bekijken wat CIVITAS hen te bieden heeft.

Literatuur

CIVITAS GUARD (2010), Overview of evaluation; Deliverable 2.2

CIVITAS METEOR (2006), CIVITAS 1 Cross Site Evaluation; Deliverable 6.

Guikink, D. (2005) The CIVITAS Initiative: Sustainable Mobility in a European Perspective
Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2005, 24 en 25 november
2005, Antwerpen.

European Commission (2011), IMPACT ASSESSMENT: Roadmap to a Single European
Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system,
Brussels, Belgium (Commission Staff Working paper).

CIVITAS Website (2012). www.civitas.eu.

Van Rooijen, T. en Quak, H.J. (2010). Local impacts of a new urban consolidation center-
the case of Binnenstadservice. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, Volume 2,
Issue 3, 2010, Pages 5967-5979