

# **Sustainable Urban Mobility Plans – Zin en onzin, nut en noodzaak?**

Teije Gorris – DTV Consultants – [t.gorris@dtvconsultants.nl](mailto:t.gorris@dtvconsultants.nl)

Martijn de Kievit – TNO – [martijn.dekievit@tno.nl](mailto:martijn.dekievit@tno.nl)

## **Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 19 en 20 november 2015, Antwerpen**

### **Samenvatting**

De Europese Commissie stimuleert de ontwikkeling en uitrol van het concept Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP). Je zou een SUMP kunnen uitleggen als een gemeentelijk verkeers- en vervoersplan met expliciete duurzaamheidsdoelstellingen dat tot stand komt in een participatief proces met stakeholders. Voor Europese steden zonder geschiedenis en gewoonte van verkeer- en vervoersplanning zoals in Nederland, is het SUMP concept van toegevoegde waarde. We vragen ons echter af wat de zin en onzin, en nut en noodzaak zijn van SUMP's voor Nederlandse steden.

Tijdens deze kampvuursessie willen we de volgende onderwerpen met de deelnemers verkennen en bediscussiëren.

- Wat is de meerwaarde van SUMP's ten opzichte van gemeentelijke verkeers- en vervoersplannen?
- Hoe het concept 'sustainable' werkbaar te maken in deze context?
- (Hoe) kan een SUMP toegepast worden in kleinere gemeenten?

De auteurs zijn actief in diverse Europese netwerken en projecten waarin SUMP ontwikkelingen plaatsvinden. In Nederland zijn zij actief om SUMP concepten toe te passen in de praktijk. In de kampvuursessie zullen zij hun ervaringen delen.

## **1. Introductie**

In 2013 presenteerde de Europese Commissie de "SUMP Guidelines". Het document beschrijft een stappenplan dat gemeenten kunnen volgen om te komen tot een Sustainable Urban Mobility plan. Zo'n plan heeft expliciete duurzaamheidsdoelstellingen, een beschrijving van maatregelen om de doelen te bereiken, een begroting en aandacht voor monitoring en evaluatie. Het plan komt nadrukkelijk met betrokkenheid van verschillende stakeholders tot stand en kent een aantal iteratieslagen. Op deze manier moeten steden tot ambitieuze en uitvoerbare plannen met draagvlak kunnen komen om stedelijke mobiliteit te verduurzamen.

De Commissie financiert naast de ontwikkeling van richtlijnen, verschillende projecten om onder andere SUMP's te laten ontwikkelen, netwerken voor kennisdeling op te zetten, kwaliteitssystemen en self assessment tools te maken. Het uitrollen van het concept is een prioriteit van de Commissie. Dit zal zich de komende jaren voortzetten. Hoewel het op dit moment speculeren is, mag je verwachten dat zij vroeger of later meer dwingend gaat zijn richting steden, dan wel de lidstaten. Een extreme – en zeer onwaarschijnlijke – optie is het verplichten van steden van het hebben van een SUMP. Andere mogelijkheden zijn het voorwaardelijk stellen van het hebben van een SUMP (voor steden) of 'SUMP-promotie- en ontwikkelingsbeleid' (voor nationale overheden) voor het ontvangen van bepaalde EC bijdragen.

Zo zal SUMP ook op termijn ook in Nederland voeten in de aarde gaan krijgen. In 2012 is in opdracht van KpVV verkend hoe het SUMP concept zich verhoudt tot de Nederlandse praktijk van gemeentelijke verkeers- en vervoersplannen (Goudappel Coffeng, 2012). Een checklist is opgesteld waarmee gemeenten voor hun plannen kunnen nagaan in hoeverre ze voldoen aan de richtlijnen van een SUMP ('SUMP-proof'). Uit een korte ronde langs de velden (CROW.nl, 2015) maken we op dat

- enkele steden een SUMP hebben ontwikkeld volgens de SUMP methodiek (of dat voornemens zijn te doen)
- de GVVP's aardig in de buurt komen van wat de Commissie voor ogen heeft met SUMP's
- maar dat vooral het expliciet maken van duurzaamheidsdoelstellingen en het toepassen van een participatief ontwikkelproces aandacht behoeven.

## **2. SUMP in de praktijk**

Voor een middelgrote Nederlandse gemeente zijn de auteurs onlangs betrokken geweest bij het uitvoeren van de eerste stappen in het SUMP proces. Het doel hiervan was om ambtelijk en bestuurlijk te voorzien van 'fact, figures and expert opinions' zodat toekomstige (politieke) discussies in het ontwikkelproces gevoerd kunnen worden op basis van cijfermateriaal (in tegenstelling tot meningen en interpretaties).

Indicatoren zijn opgesteld waarmee doelen ten aanzien van duurzame mobiliteit meetbaar gemaakt kunnen worden. Het begrip duurzaamheid is geoperationaliseerd in een indicatoren reistijd (reistijd op 5 maatgevende trajecten), bereikbaarheid (isochronen

van een 7 tal kernlocaties in de stad), emissies (PM10, NOx, EC) en blootstellingen (hoeveelheid inwoners blootgesteld aan voorgenoemde emissies).

Vervolgens is verkend welke maatregelpakketten zouden kunnen worden ingezet. Bijvoorbeeld stimuleren van actief (fietsen, lopen) en groen vervoer (elektrisch vervoer), inzet van ITS maatregelen (reisinformatie, verkeersmanagement), etc. Met behulp van modellen zijn eerste vingeroefeningen gedaan om de potentie van de maatregelpakketten in beeld te brengen. Op basis van de analyse is een voorstel gedaan met welke scenario's de gemeente het verdere SUMP proces zou kunnen vervolgen.

### **3. Ter bespreking in een kampvuursessie**

*Wat is de meerwaarde van SUMP ten opzichte van gemeentelijke verkeers- en vervoersplannen?*

Door duurzaamheidsaspecten niet als randvoorwaarden mee te nemen, maar ze als doelstelling neer te zetten ontstaat een andere dynamiek in de planvorming. Betrokkenen worden 'gedwongen' breder te kijken en te verkennen of/hoe traditionele verkeers- en vervoersmaatregelen ook kunnen bijdragen aan duurzaamheid of economie. De auteurs zien dit als een meerwaarde.

*Hoe het concept 'sustainable' werkbaar te maken in deze context?*

Een gangbare uitwerking van duurzaamheid is die in termen van people, planet en profit. Dit betekent dat er tenminste drie indicatoren nodig zijn. Dat is op zich overzichtelijk. Echter, binnen gemeenten kennen we verschillende functies (wonen, werken, recreëren, etc). Dat betekent dat doelstellingen gedifferentieerd en geprioriteerd moeten worden. Dat betekent extra complexiteit.

Wanneer effecten van maatregelen in beeld worden gebracht, moeten deze op alle indicatoren en voor alle wijken in gemeenten worden berekend. Hoewel er redelijk kan worden gerekend aan gangbare indicatoren, wordt er op die manier veel informatie geproduceerd die moet worden meegenomen in besluitvorming. Dat maakt het er niet makkelijker op.

*(Hoe) kan een SUMP toegepast worden in kleinere gemeenten?*

Het ontwikkelen van een SUMP vraagt om kennis en kunde, zowel voor inhoud als proces. Verkeer en vervoer komt in een breder daglicht te staan, namelijk bijdragen aan duurzaamheid. Daarnaast wordt verwacht dat interne en externe stakeholders worden betrokken in de voorbereiding. Beide vragen betrokkenheid van projectleiders en materiedeskundigen. De vraag is of deze bij (kleinere) gemeenten beschikbaar zijn. Wanneer dat niet zo is, kunnen ze worden ingehuurd. Voor kleinere gemeenten is daar bovenop nog de vraag hoe groot de 'duurzaamheidsproblematiek' überhaupt is. De vraag is of het SUMP concept niet is als met een kanon op een mug schieten.

## **Referenties**

European Union (2013), 'GUIDELINES - Developing and implementing a sustainable urban mobility plan.'

Goudappel Coffeng (2012), 'SUMP: What's in it for me?' KpVV

CROW Bibliotheek Verkeer en Vervoer. [www.crow.nl/vakgebieden/verkeer-en-vervoer/bibliotheek](http://www.crow.nl/vakgebieden/verkeer-en-vervoer/bibliotheek) ( geraadpleegd op 1 september 2015)