Sustainable Urban Mobility Plans

en Gemeentelijke Verkeer- en Vervoersplannen

Een verkennend onderzoek naar de mate waarin het gemeentelijk mobiliteitsbeleid aansluit op de Europese richtlijnen

Niels Barten

Nijmegen, november 2016

Masterthesis Planologie
Faculteit der Managementwetenschappen
Radboud Universiteit Nijmegen

Sustainable Urban Mobility Plans

en Gemeentelijke Verkeer- en Vervoersplannen

Een verkennend onderzoek naar de mate waarin het gemeentelijk mobiliteitsbeleid aansluit op de Europese richtlijnen

Colofon

Masterthesis Planologie
2e versie: november 2016

Auteur: Niels Barten
Studentnummer: s4162013
niels.barten@student.ru.nl

Radboud Universiteit Nijmegen
Faculteit der Managementwetenschappen
Begeleider: Karel Martens
2e lezer: Henk Meurs

Royal HaskoningDHV
T&P-T&E-Transport Nijmegen
Begeleider: Thijs de Bruin

Omslagfoto: Yunda, G. J. (2013) Urban mobility design for the green corridor of Cali. [online afbeelding] gedownload op 16 november 2016, van https://juanyunda.wordpress.com

Radboud Universiteit Nijmegen

Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

Voorwoord

Voor u ligt de eerste versie van mijn masterscriptie *Sustainable Urban Mobility Plans in Gemeentelijke Verkeer- en Vervoersplannen'* ter afronding van de master Planologie aan de Radboud Universiteit Nijmegen. Het onderzoek verkent de mate waarin gemeentelijk verkeer- en vervoersbeleid nu al voldoet aan de nieuwe Europese richtlijnen voor mobiliteitsbeleid in de vorm van Sustainable Urban Mobility Plans, voorsorterend op de toekomstige subsidievoorwaarde die hieraan wordt gesteld.

Gedurende de totstandkoming van het onderzoek heb ik veel nieuwe kennis en inzichten opgedaan over de verschillende aspecten van mobiliteit in Nederlandse gemeenten en de rol van de Europese Commissie in het mobiliteitsbeleid.
Deze kennis hoop ik in mijn toekomstige werkzame leven te kunnen gebruiken en uit te bouwen. Dit afstudeeronderzoek vormt hiermee een zeer belangrijke basis voor het vervolg van mijn carrière in de Planologie.

Met dit voorwoord wil ik van de gelegenheid gebruik maken om een aantal personen te bedanken voor hun bijdrage aan dit onderzoek. In de eerste plaats richt ik me op mijn begeleider vanuit de Radboud Universiteit, Karel Martens. Karel Martens is van onmisbare invloed is geweest op de totstandkoming van dit onderzoek. Zijn inzichten, advies en feedback zijn van grote constructieve waarde voor het document dat ik hier presenteer.

Daarnaast wil ik mijn woord van dank richten aan Thijs de Bruin, die me de mogelijkheid heeft geboden het onderzoek uit te voeren bij Royal HaskoningDHV. Zijn kennis, inzicht en ervaring vormen eveneens een substantieel onderdeel in de totstandkoming van dit onderzoek.
Ook dank ik de collega's van de afdeling Transport & Planning en Transport & Environment voor de praktische adviezen en raadgeving ten behoeve van dit onderzoek; Leon Leferink, Jeroen van Ginkel, Ivo Beerens, Teun Hellings, Gerard Kuiper, Peter Traas, Amber van Tatenhove, Wim van der Wijk, Joost Toxopeus, Ymkje Veldman en Jorrit Stegeman en iedereen die ik vergeten ben.

Een speciaal woord van dank gaat uit naar Elisabete Arsenio en Floridea Di Ciommo, die me hebben weten te interesseren voor het onderwerp van dit onderzoek.

Ook wil ik de respondenten die ik mocht interviewen in het bijzonder bedanken voor hun bijdrage aan dit onderzoek en de inzichten die ze me hebben geboden: Jurgen de Haan, Willem Buijs, Ivo Cré, Christof Marx en Arjen Kapteijns.

Tot slot gaat mijn dank uit naar mijn ouders en tweelingbroer Lars, mijn vrienden Bas, Yael, Wesley en Luuk, mijn studiegenoten Thijs en Stijn en mijn huisgenoten Koen, Robert, Kelly, Lise, Darcy en Fenna voor hun onvoorwaardelijke steun en adviezen gedurende mijn studie en de periode dat dit onderzoek tot stand gekomen is.

Niels Barten

Nijmegen, oktober 2016

Samenvatting

Aanleiding
Het Witboek (2011) van de Europese Unie beschrijft zowel procesmatige als inhoudelijke richtlijnen voor het inrichten van stedelijk verkeer- en vervoersbeleid. In het document introduceert ze een nieuw mobiliteitsbeleid in de vorm van richtlijnen voor Sustainable Urban Mobility Plans, hierna aangeduid als SUMPs. Het overnemen van SUMP richtlijnen in stedelijk verkeer- en vervoersbeleid zou moeten leiden tot een verschuiving van traditionele planningsmethoden, naar een integraal en duurzaam beleid als katalysator voor een gezonde stad en leefomgeving. Het implementeren van richtlijnen uit dit beleid zal in de toekomst een voorwaarde vormen voor het verkrijgen van Europese subsidies voor verkeer- en vervoersprojecten. Tegen deze achtergrond zoekt dit onderzoek naar het antwoord op de onderzoeksvraag:

'In hoeverre sluit de inhoud van gemeentelijke verkeer- en vervoersplannen aan op de inhoudelijke doelstellingen van de SUMP richtlijnen?'

Het onderzoek vormt daarmee een verkenning naar de mate waarin gemeentelijke verkeer- en vervoersplannen, hierna aangeduid als GVVPs, nu al een basis vormen voor de aanvraag van Europese subsidies in de komende jaren. Daarbij ligt de nadruk op de inhoudelijke doelstellingen die met het implementeren van een SUMP in het GVVP beleid worden beoogd.

Theoretisch perspectief
Om dit onderzoek te positioneren in een theoretisch kader, is gekozen voor een uiteenzetting van twee theorieën die betrekking hebben op het evalueren van beleid.
De theorie over het 'performance principe' van Faludi en Mastop (1997) gaat in op de intentie van de uitvoerders van strategisch beleid. In deze theorie gaat het in een beleidsevaluatie niet enkel om de beoordeling van conformiteit tussen enerzijds de beleidsdoelen en anderzijds de beleidsuitkomsten. De uitkomst van een beleid volgt niet een op een uit een set voorgeschreven regels, maar wordt bepaald door de interpretatie van de uitvoerder van het beleid.
Dit onderzoek past in feite niet binnen de theorie met betrekking tot het performance principe, omdat in het opstellen van de beoordeelde GVVPs geen sprake kan zijn geweest van intentioneel gebruik van de SUMP richtlijnen. Er is geen performance van het SUMP beleid in de geëvalueerde GVVPs te identificeren.
Een klassieke beleidsevaluatie gaat wel uit van conformiteit tussen doelen en uitkomsten en wordt gebaseerd op de keuze van een bepaald onderwerp, een set beoordelingscriteria en de waarneming van waaruit een evaluatie plaatsvindt (Hoogerwerf en Herweijer, 2008; Bressers, 2008).
In de positionering van dit onderzoek binnen de klassieke beleidsevaluatie, komt eveneens naar voren dat een evaluatie van GVVPs op basis van SUMP richtlijnen feitelijk niet past binnen deze theorie. Er wordt gepretendeerd dat het Europese beleid leidend is geweest in het opstellen van het GVVP beleid, terwijl hier in werkelijkheid geen sprake van is. De focus op klassieke beleidsevaluatie maakt het echter wel mogelijk om richting te geven aan het vinden van een antwoord op de onderzoeksvraag. Zo blijkt uit de theorie dat beleidsdoelstellingen in feite beschouwd kunnen worden als evaluatiecriteria voor het beoordelen van het beleid waarop deze van toepassing zijn.

SUMP toetsingskader voor GVVPs
Hoewel de aard van het onderzoek vanuit theoretisch wetenschappelijke context afwijkend is, heeft de keuze voor de toepassing van de theorie, geleid tot een werkbaar toetsingsmodel op basis van de inhoudelijke SUMP doelstellingen. Met het implementeren van een SUMP wordt beoogd een mobiliteitsbeleid op stellen dat zich richt op de volgende doelstellingen:

1. Het waarborgen van een mobiliteitssysteem dat ontplooiingsmogelijkheden biedt aan een ieder
2. Het verbeteren van veiligheid
3. Het verminderen van luchtverontreiniging, geluidhinder, CO2-emmissies en energieverbruik
4. Het verbeteren van de efficiency en de kosteneffectiviteit van de mobiliteit voor mens en goed
5. Bijdragen aan een aantrekkelijk en hoogwaardig verblijfsklimaat en buitenruimte in de stad

De inhoudelijke SUMP doelstellingen zijn uiteen gezet en daarmee zijn de thema's waaruit het SUMP beleid bestaat naar voren gekomen. Er is een toetsingskader opgesteld, dat het mogelijk maakt om onderdelen uit de geanalyseerde GVVPs te koppelen aan de verschillende SUMP thema's.

Inhoudelijke SUMP doelstellingen
Het ontplooiingsdoel is gericht op het garanderen van een mobiliteitssysteem dat aandacht heeft voor de bereikbaarheid van locaties voor ieder persoon. Het is van belang dat personen met beperkte verplaatsingsmogelijkheden, in voldoende mate kunnen voorzien in de voor hen noodzakelijke verplaatsingen, om zo deel te kunnen nemen aan de activiteiten die de maatschappij biedt.
De tweede doelstelling is gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid. Daarbij is het van belang dat er adequate doelen worden gesteld met betrekking tot het verbeteren van de subjectieve en objectieve verkeersveiligheid.
Het derde SUMP doel gaat in op het milieu en is gericht op het formuleren van concreet beleid, gericht op verminderen van de overlast van uitstoot van schadelijke stoffen en geluid, dat door het mobiliteitssysteem veroorzaakt wordt.
Het vierde SUMP doel richt zich op de verantwoording van de kosten en verdeling van budgetten die aan het mobiliteitsbeleid gekoppeld kunnen worden. Daarbij gaat het om het voeren van een zo efficiënt mogelijk kostenbeleid met een zo hoog mogelijke effectiviteit.
Het vijfde SUMP doel is gericht op de afstemming van de ruimtelijke ordening met het mobiliteitsbeleid in het kader van de leefbaarheid. Het is de intentie dat de leefbaarheid en het verblijfsklimaat binnen en buiten de stad behouden blijven, door het uitwerken van gebied specifieke mobiliteitsoplossingen.

Op basis van SMART criteria is beoordeeld hoe sterk de voorgestelde uitwerking van het SUMP beleid in de GVVPs is. SMART is een acroniem voor 'Specifiek, Meetbaar, Acceptabel, Relevant en Tijdsgebonden'. Het analyseren van formuleringen op basis van SMART criteria, biedt de mogelijkheid om vast te stellen waar prioriteiten van een beleid over het algemeen naar uit gaan.
De SMART methode is in het onderzoek gebruikt om richting te geven aan uitspraken over de mate waarin GVVP inhoud voldoet aan SUMP richtlijnen. Dit biedt de mogelijkheid om vast te stellen hoe nauwkeurig formuleringen zijn en in hoe daarmee de aandacht voor een bepaald SUMP onderdeel in een GVVP beschouwd moet worden.

De GVVPs die zijn gebruikt in dit onderzoek zijn opgesteld voor de gemeenten: Amersfoort, Eindhoven, Emmen en Almere. Deze cases hebben een recent GVVP en representeren het vervoersbeleid in steden met meer dan 100.000 inwoners.

Conclusies
In het beantwoorden van de hoofdvraag en het zoeken naar de aansluiting van GVVPs op de inhoudelijke SUMP richtlijnen kan een aantal bevindingen worden gedaan.

In het beoordelen van de aansluiting van de inhoud van de GVVPs op de ontplooiingsdoelstelling, moet worden vastgesteld dat er in onvoldoende mate aandacht is voor de sociale functie van mobiliteit. In enkele GVVPs wordt wel ingegaan op de sociale functie van mobiliteit, maar wordt hieraan niet of nauwelijks een heldere invulling gegeven, of valt het te betwijfelen of het beleid daadwerkelijk effectief bij zal dragen aan het behoud van ontplooiingsmogelijkheden voor ieder persoon.

Uit de analyse van de GVVPs blijkt dat er in het mobiliteitsbeleid van gemeenten uitgebreid aandacht is voor verkeersveiligheid. Er worden veelal concrete doelen en relevante maatregelen uitgewerkt ten behoeve van het verbeteren van een verkeersveilige situatie. Daarbij wordt ingezet op het doen afnemen van het aantal blackspots en verkeersslachtoffers. Het beleid richt zich veelal op het verbeteren van oversteekbaarheid, verkeerseducatie en handhaving van verkeersregels. Opgemerkt wordt dat de GVVPs vooral aansluiten op de SUMP richtlijn in de uitwerking van beleid gericht op de objectieve verkeersveiligheid. Het beleid gericht op subjectieve veiligheid is over het algemeen niet concreet uitgewerkt, of wordt slechts indirect ingevuld.

De aansluiting op het milieudoel is substantieel, al gaat het ene GVVP er dieper op in dan een ander. De belangrijkste conclusie in het vaststellen van de aansluiting tot het derde SUMP doel, is het feit dat er in elk GVVP aandacht is voor onderwerpen die gerelateerd kunnen worden aan de onderdelen uit de SUMP doelstelling. Vaak is er echter sprake van indirecte effecten van het beleid op het milieu. Er is daarmee niet altijd specifieke aandacht voor het verminderen van schadelijke uitstoot, maar er kan wel beredeneerd worden dat het beleid een positief effect heeft op onderdelen uit de SUMP milieudoelstelling.
Onderdelen uit de milieudoelstelling vormen vaak een belangrijk argument in de motivering van het GVVP beleid. De soms lage SMART scores geven daardoor een wat vertekend beeld voor de daadwerkelijke aandacht die uitgaat naar het onderwerp.

Voor de uitwerking van het vierde SUMP doel in de GVVPs moet worden vastgesteld dat er over het algemeen geen directe doelstellingen worden geformuleerd met betrekking tot dit onderwerp. Wel vormt het voeren van een kosteneffectief mobiliteitsbeleid vaak een onderdeel in de beleidsplannen. Veelal wordt een verantwoording voor de kosten van het mobiliteitsbeleid verwoord in een kostenparagraaf. Hierin komt naar voren hoe met kosten van mobiliteitsbeleid wordt omgegaan en waar de financiële middelen vandaan komen. In vrijwel elk GVVP wordt daarin erkend dat het gewenste mobiliteitsbeleid over het algemeen niet volledig haalbaar is, als gevolg van beperkte budgetten.

Uit de analyse van de GVVPs in relatie tot het vijfde SUMP doel, blijkt dat in principe elk GVVP aandacht heeft voor een gebiedsgerichte uitwerking van het beleid, waarmee wordt voldaan aan de afstemming van specifieke kenmerken van een gebied met de mobiliteitskeuzes die daar bij passen. In de meeste gevallen blijkt dat de keuze voor een gebiedsgerichte benadering van het mobiliteitsbeleid ook daadwerkelijk gericht is op de leefbaarheid in de stad. De meeste GVVPs beschrijven een adequate en gedetailleerde uitwerking van dit beleid. Naast directe doelstellingen gericht op leefbaarheid, hebben verschillende beleidsonderdelen een indirect positieve uitwerking op de leefbaarheid.

Beleidsmatige aanbevelingen
Op basis van de conclusies worden een aantal beleidsmatige aanbevelingen gedaan, voorsorterend op de subsidievoorwaarde, waarmee gemeenten aan de hand van relatief eenvoudige inhoudelijke en procesmatige veranderingen meer aansluiting tot de SUMP richtlijnen kunnen vinden dan dat nu het geval is.

Een aanbeveling is dat gemeenten mogelijk met een toelichtende beleidsmatige oplegbrief bij de GVVPs, eenvoudig kunnen aangeven waarom hun GVVP, al dan niet aangevuld door ander gemeentelijk beleid op het gebied van ontplooiing, in lijn is met de inhoudelijke SUMP richtlijnen en dus voor mogelijke subsidieverlening in aanmerking zou moeten komen.

Een tweede aanbeveling is dat gemeenten hun huidige GVVP doorlichten op overeenstemming met de SUMP richtlijnen en de resultaten daarvan toepassen bij een eventuele herziening van het plan of voor het opstellen van een aanvullende notitie, vooruitlopend op eventuele Europese subsidieaanvraag in de toekomst.

De inhoud van GVVPs lijkt dus al in redelijke mate goed aan te sluiten op de inhoudelijke SUMP doelstellingen. Dit geldt vooral voor het beleid gericht op veiligheid en leefbaarheid. De aandacht voor milieu is over het algemeen indirect, maar vormt een belangrijk aspect in de motivatie van het GVVP beleid. De aandacht voor ontplooiing is gering.
Toch lijkt het erop dat met enkele beleidsmatige veranderingen, relatief eenvoudig gemotiveerd kan worden dat een GVVP tóch voldoet aan de richtlijnen die de Europese Commissie voorschrijft, waarmee de toekomstige subsidievoorwaarde voor Nederlandse gemeenten van toepassing zal zijn.

Keywords: Sustainable Urban Mobility Plans, Gemeentelijke Vekeer- en Vervoersplannen, Beleidsevaluatie, Inhoudelijke doelstellingen, Europese subsidies.

Inhoudsopgave

1.	**Inleiding**	**1**
1.1	Aanleiding	1
1.2	Doel- en vraagstelling	3
1.3	Maatschappelijke en wetenschappelijke relevantie	3
1.4	Leeswijzer	5
2.	**Theoretisch Kader**	**6**
2.1	Definiëring van beleid	6
2.2	Klassieke evaluatie van beleid	8
2.3	Evaluatie van Strategische plannen: Het Performance principe	10
2.4	Evaluatie van Gemeentelijke Verkeer- en Vervoersplannen in theoretische context	12
2.5	Evaluatie op basis van SMART criteria	15
2.6	Conclusie	18
3.	**Onderzoeksmethodologie**	**19**
3.1	Karakter van het onderzoek	19
3.2	Onderzoeksontwerp, -strategie en -methodologie	20
3.2.1	Opstellen van een toetsingsmodel met evaluatie-criteria	20
3.2.2	Evaluatie van SUMP richtlijnen in GVVPs	21
4.	**Nederlandse en Europese Beleidscontext**	**23**
4.1	Mobiliteitsbeleid in Nederland	23
4.2	Europese beleidscontext	25
5.	**Toetsingskader voor Gemeentelijke Verkeer- en Vervoersplannen**	**27**
5.1	Inhoudelijke doelstellingen SUMP Guidelines	27
5.2	Het waarborgen van een mobiliteitssysteem dat ontplooiingsmogelijkheden biedt	30
5.3	Het verbeteren van veiligheid	34
5.4	Het verminderen van luchtverontreiniging, geluidhinder, CO2-emmissies	38
5.5	Het verbeteren van de efficiency en de kosteneffectiviteit van de mobiliteit	41
5.6	Het bijdragen aan een aantrekkelijk en hoogwaardig verblijfsklimaat	44
6.	**Analyse GVVP Amersfoort**	**47**
6.1	Het waarborgen van een mobiliteitssysteem dat ontplooiingsmogelijkheden biedt	49
6.2	Het verbeteren van veiligheid	54
6.3	Het verminderen van luchtverontreiniging, geluidhinder, CO2-emmissies	57
6.4	Het verbeteren van de efficiency en de kosteneffectiviteit van de mobiliteit	60
6.5	Het bijdragen aan een aantrekkelijk en hoogwaardig verblijfsklimaat	63
6.6	Conclusie GVVP Amersfoort	67
7.	**Analyse GVVP Eindhoven**	**69**
7.1	Het waarborgen van een mobiliteitssysteem dat ontplooiingsmogelijkheden biedt	71
7.2	Het verbeteren van veiligheid	75
7.3	Het verminderen van luchtverontreiniging, geluidhinder, CO2-emmissies	78

7.4 Het verbeteren van de efficiency en de kosteneffectiviteit van de mobiliteit 82
7.5 Het bijdragen aan een aantrekkelijk en hoogwaardig verblijfsklimaat 85
7.6 Conclusie GVVP Eindhoven 88

8. Analyse GVVP Emmen 90
8.1 Het waarborgen van een mobiliteitssysteem dat ontplooiingsmogelijkheden biedt 91
8.2 Het verbeteren van veiligheid 95
8.3 Het verminderen van luchtverontreiniging, geluidhinder, CO2-emmissies 98
8.4 Het verbeteren van de efficiency en de kosteneffectiviteit van de mobiliteit 101
8.5 Het bijdragen aan een aantrekkelijk en hoogwaardig verblijfsklimaat 104
8.6 Conclusie GVVP Emmen 107

9. Analyse GVVP Almere 109
9.1 Het waarborgen van een mobiliteitssysteem dat ontplooiingsmogelijkheden biedt 110
9.2 Het verbeteren van veiligheid 114
9.3 Het verminderen van luchtverontreiniging, geluidhinder, CO2-emmissies 119
9.4 Het verbeteren van de efficiency en de kosteneffectiviteit van de mobiliteit 124
9.5 Het bijdragen aan een aantrekkelijk en hoogwaardig verblijfsklimaat 128
9.6 Conclusie GVVP Almere 132

10. Conclusie en Reflectie 134
10.1 Inleiding 134
10.2 Conclusies 135
10.3 Beleidsmatige aanbevelingen 138
10.4 Kritische reflectie 139
10.5 Aanbevelingen voor vervolgonderzoek 141

Bronnen

1. Inleiding

Dit hoofdstuk stelt het projectkader van het onderzoek centraal. In paragraaf 1.1 wordt de aanleiding voor dit onderzoek beschreven. Paragraaf 1.2 gaat in op de onderzoeksdoelstelling en de onderzoeksvraag. In paragraaf 1.3 worden vervolgens de maatschappelijke en wetenschappelijke relevantie van het onderzoek uiteen gezet.

1.1 Aanleiding

De aanleiding voor dit onderzoek ligt in de veranderende rol van de Europese Unie ten opzichte van het verkeer- en vervoersbeleid in steden. Het Witboek (2011) van de Europese Commissie stelt richtlijnen voor een nieuw mobiliteitsbeleid in de vorm van een *Sustainable Urban Mobility Plan,* kortweg SUMP genoemd.

Voor het Nederlands verkeer- en vervoersbeleid is in de jaren 1990 een wettelijke basis gecreëerd met de Planwet Verkeer en Vervoer. Deze Planwet (1998) vormt een kader tussen verschillende overheidslagen, waarmee op nationaal, provinciaal en gemeentelijk niveau is vastgelegd op welke basis de beslissingen met betrekking tot verkeer- en vervoer worden genomen, (Arsenio, Martens, Di Ciommo, 2015).

De Planwet bepaalt in artikel 8 dat van B&W van gemeenten wordt verwacht dat ze zorg dragen voor het voeren van een zichtbaar, samenhangend en uitvoerend beleid met betrekking tot beslissingen over verkeer en vervoer. Hierbij neemt ze onderdelen uit de plannen van de nationale en provinciale overheid in overweging om zo tot een algemeen samenhangend verkeers- en vervoersbeleid te komen (Wetering, 2013).

Ondanks het feit dat er vanuit het Rijk geen sprake is van planverplichting voor gemeenten, kiezen veel gemeenten er toch voor om beleid op het gebied van verkeer en vervoer vast te leggen in Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplannen, hierna aangeduid als GVVPs.
In een GVVP formuleert de gemeente haar visie en ambities met betrekking tot mobiliteit en geeft daarmee richting aan het te voeren beleid (Arsenio et al., 2015; CROW-KpVV,2012).

Op Europees niveau is er de afgelopen jaren in toenemende mate aandacht voor de inrichting van het mobiliteitsbeleid in steden. In het Groenboek: een nieuwe stedelijke mobiliteitscultuur (2007) probeert de Europese Commissie het debat over specifieke thema's als congestie en milieuhinder binnen stedelijk vervoer op gang te brengen en te zoeken naar toepasbare oplossingen en mogelijkheden op lokaal niveau. Een kernthema hierbij is het ontwikkelen van een integraal beleidsplan voor de verschillende opgaven die stedelijke mobiliteit in Europa biedt. Daarbij wordt gepleit voor een 'stedelijke mobiliteitscultuur' met aandacht voor duurzaamheid, toegankelijkheid en een goede leefkwaliteit in steden. De Commissie probeert met dit Groenboek een stimulerende rol in te nemen in het adresseren van het belang van goede stedelijke mobiliteit voor de samenleving (Stead, 2007).

Het in 2009 genomen initiatief van de Europese Commissie, *The action plan on urban mobility,* vormt hierop een vervolg. In dit beleidsdocument wordt een set van 20 maatregelen gepresenteerd, om

lokale, regionale en nationale overheden aan te moedigen en te helpen in het formuleren en bereiken van doelstellingen met betrekking tot een duurzaam stedelijk mobiliteitsbeleid (Attard & Shiftan, 2015).
Het plan vormt de basis voor het Witboek van 2011, waarin een pakket aan richtlijnen en doelen wordt beschreven met betrekking tot de inrichting van een integraal stedelijk mobiliteitsbeleid. Het Witboek vormt daarmee de aanleiding voor het opstellen van Sustainable Urban Mobility Plans. Sustainable Urban Mobility Plans vormen een strategie die kan worden toegepast om richting te geven aan beleid dat tot doel heeft om aan stedelijke mobiliteitsbehoeften te voldoen, waarbij rekening wordt gehouden met het verbeteren van de kwaliteit van leven van inwoners in steden. Met het opstellen van een SUMP, worden in het bestaand beleid zowel procesmatige als inhoudelijke beleidsdoelstellingen overgenomen, waarbij naast economie, ook sociale en milieu-gerelateerde onderdelen worden ingepast (Europese Commissie, 2013). Een SUMP kan als volgt worden gedefinieerd:

”Een strategisch plan dat is opgezet om aan de mobiliteitsbehoeften te voldoen voor een betere leefkwaliteit van mensen en bedrijven in steden en hun omgeving. Het bouwt voort op bestaande plannen en houdt rekening met integratie, participatie en evaluatie principes” (CROW-KpVV, 2012)

Het overnemen van SUMP richtlijnen in stedelijk verkeer- en vervoersbeleid zou moeten leiden tot het veranderen van traditionele planning methoden naar beleid met een focus op een duurzaam en integraal mobiliteitssysteem als katalysator voor een gezonde stad en de leefomgeving (Arsenio, et al., 2015). De Europese Commissie stelt daarnaast dat op den duur bij de aanvraag van Europese subsidies voor verkeer- en vervoer gerelateerde projecten, het aansluiten van stedelijk mobiliteitsbeleid op de SUMP richtlijnen als voorwaarde zal worden gesteld (CROW-KpVV, 2012; Europese Commissie, 2012).

Dit onderzoek richt zich op de vijf inhoudelijke doelstellingen die met het SUMP beleid beoogd te worden geïmplementeerd in een GVVP. Daarbij gaat het om ontplooiing, veiligheid, milieu, kostenefficiëntie en leefbaarheid als integrale onderdelen die in een SUMP document verwerkt zouden moeten zijn.

1.2 Doel- en vraagstelling

SUMP richtlijnen bouwen voort op bestaand stedelijk verkeer- en vervoersbeleid in Europese steden. Het voldoen aan de richtlijnen die de Europese Commissie stelt aan een SUMP, zal in de toekomst een voorwaarde vormen voor het verkrijgen van Europese subsidies voor stedelijke verkeer- en vervoersopgaven.
Het is nu nog onduidelijk in welke mate de inhoud van GVVPs aansluit op de vijf inhoudelijke doelstellingen die met het SUMP beleid beoogd worden. Tegen deze achtergrond is het de vraag in hoeverre de gemeentelijk verkeers- en vervoersplannen in Nederland nu al een basis vormen voor het in aanmerking komen van deze subsidies.
Om dit te kunnen beoordelen, wordt in dit onderzoek een evaluatie onder een aantal GVVPs uitgevoerd, waarmee getoetst wordt in welke mate de inhoud van het gemeentelijk beleid aansluit op de inhoudelijke doelstellingen uit de SUMP richtlijnen. Het centrale onderzoeksdoel van dit onderzoek is daarmee als volgt:

Het verkrijgen van inzicht in de mate waarin de inhoud van gemeentelijk verkeer- en vervoersplannen aansluit op de inhoudelijke SUMP doelstellingen.

Met het formuleren van het centrale onderzoeksdoel, wordt richting gegeven aan het onderzoek en kan de onderzoeksvraag worden ingevuld. De centrale onderzoeksvraag is als volgt:

'In hoeverre sluit de inhoud van gemeentelijke verkeer- en vervoersplannen aan op de inhoudelijke doelstellingen van de SUMP richtlijnen?'

Om tot een antwoord op de onderzoeksvraag te komen, zal op basis van de inhoudelijke doelstellingen uit de SUMP richtlijnen een toetsingskader worden opgesteld, waarmee vervolgens beoordeeld kan worden in welke mate de inhoud van een GVVP nu al past binnen de inhoudelijke SUMP doelstellingen.

1.3 Maatschappelijke en wetenschappelijke relevantie

Uit de Planwet 1998 volgt dat het Nederlands verkeer- en vervoersbeleid moet passen binnen internationale ontwikkelingen. Toch wordt er binnen het gemeentelijk verkeer- en vervoersbeleid in Nederland niet expliciet rekening gehouden met de beleidshandreikingen vanuit de Europese Commissie. Een mogelijke verklaring hiervoor ligt in het feit dat de Vereniging van Nederlandse Gemeenten een tegenstander is van Europese planverplichtingen op gemeentelijk beleidsniveau met betrekking tot verkeer- en vervoer en vindt dat de manier waarop gemeentelijk verkeer- en vervoersbeleid wordt ingericht om maatwerk vraagt. Waarborging ten opzichte hiervan vraagt daarom volgens de VNG om een flexibel beleid vanuit de Europese Commissie (Vereniging van Nederlandse Gemeenten, 2007).

Het opstellen van een strategisch beleid volgens de procesmatige SUMP richtlijnen en vervolgens de adaptatie van het bestaand beleid naar de inhoudelijke SUMP doelstellingen in het bestaand beleid vormen in de toekomst echter een mogelijke voorwaarde voor het verkrijgen van Europese subsidies (CROW-KpVV, 2012). Daarmee is voor Nederlandse gemeenten een argument gegeven om het opstellen van een GVVP dat aansluit op de SUMP richtlijnen te overwegen. Omdat het aannemelijk is

dat GVVPs in grote lijnen zullen aansluiten op de inhoudelijke SUMP doelstellingen, maar daarvoor geen overtuigend bewijs is, is het maatschappelijk relevant om te kijken in welke mate het gemeentelijk verkeer- en vervoersbeleid in Nederlandse steden nu daadwerkelijk overeen komt met deze richtlijnen. Hierbij wordt gebruik gemaakt van een beleidsevaluatie onder een aantal GVVPs, op basis van de inhoudelijke doelstellingen die in een SUMP document verwerkt zouden moeten zijn. Op die manier wordt inzicht verkregen in de inhoud van GVVPs, om vervolgens uitspraken te kunnen doen over de mate waarin dit een voorwaarde kan zijn om aanspraak te maken op subsidies vanuit de Europese Unie.

Het CROW-KpVV heeft in 2012 al eens een onderzoek uitgevoerd naar de mate waarin GVVPs aansluiten op de SUMP richtlijnen. Het CROW-KpVV is een Nederlands NGO, dat kennis geeft in thema's op het gebied van verkeer en vervoer. In het onderzoek van dit instituut zijn de GVVPs getoetst op zowel de procesmatige als inhoudelijke thema's van de richtlijnen.
In dit onderzoek vindt eveneens een toetsing van GVVPs plaats, hierbij wordt alleen gekeken naar de inhoudelijke doelstellingen die de SUMP richtlijnen aan gemeentelijk beleid stellen. De keuze hiervoor ligt in het feit dat toetsing op inhoudelijke doelstellingen een beeld geeft van de werkelijke discrepantie tussen de huidige doelen en ambities in een GVVP en wat nodig is om daadwerkelijk aan te sluiten op de richtlijnen voor een SUMP. Dit geeft aan in hoeverre mogelijk veranderingen moeten worden aangebracht in de formulering van beleid en bijpassende maatregelen, om in ieder geval op inhoud overeen te komen met de SUMP richtlijnen.
De resultaten van het onderzoek berusten daarbij op een beleidsevaluatie, waarbij een combinatie van ex ante en ex post- evaluatiemethoden wordt voorgesteld. Bij ex ante beleidsevaluatie worden de inhoud en processen van beleid, vóór het in werking treden van beleid beoordeeld. Met het uitvoeren van ex post-evaluaties van beleid wordt een beoordeling gegeven van beleid dat al in werking is of is geweest (Hoogerwerf en Herwijer, 2008).
De noodzaak tot het combineren van deze evaluatiemethoden volgt uit het feit dat dit onderzoek de inhoud van GVVPs beoordeelt op de mate waarin ze aansluiten op de inhoudelijke SUMP doelstellingen. Het voorwendsel is daarbij dat het SUMP beleid al van toepassing geweest ten tijde van het opstellen van het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan, terwijl daar in werkelijkheid geen sprake van is.

De wetenschappelijke relevantie die hieruit volgt is het feit dat het evalueren van de aansluiting van inhoudelijke SUMP doelstellingen op de inhoud van gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid, op basis van een combinatie van methoden van beleidsevaluatie, vooralsnog een onderbelicht thema lijkt binnen het mobiliteitsdomein.

1.4 Leeswijzer

Om tot een antwoord op de centrale onderzoeksvraag te komen, wordt in het volgende hoofdstuk een beschrijving gegeven van twee beleidsevaluatietheorieën. Uit de beschrijving van deze theorieën volgt een argumentatie voor het perspectief waarbinnen de voorgestelde beleidsevaluatie in dit onderzoek valt. Daarnaast wordt in het tweede hoofdstuk uitwerking gegeven aan SMART criteria. Deze zullen worden toegepast in het beoordelen van de mate waarin formuleringen in GVVPs aansluiten op de SUMP richtlijnen.
Het derde hoofdstuk beschrijft de onderzoeksmethodologie en onderzoeksstrategie, waarmee het onderzoek in wetenschappelijk perspectief wordt geplaatst.
In de uitwerking van het onderzoekontwerp zal blijken dat het onderzoek in twee onderdelen uiteen valt, namelijk: het opstellen van een toetsingsmodel met evaluatiecriteria en daarnaast de daadwerkelijke toetsing van GVVPs.
Het vierde hoofdstuk gaat in op de positionering van GVVP en SUMP beleid in de Nederlandse en Europese beleidscontext. Daarbij wordt een overzicht gegeven van het beleid dat ten grondslag ligt aan beide vormen van inrichting van mobiliteitsbeleid.
Hoofdstuk vijf behandelt de vijf inhoudelijke SUMP doelstellingen. Op basis hiervan wordt richting gegeven aan de analyse van GVVPs en het vaststellen van de aansluiting daarvan op de SUMP richtlijnen. Er wordt beschreven hoe het SUMP beleid is opgebouwd, waarna de vijf doelstellingen achtereenvolgens uiteen worden gezet. Daarbij wordt ook ingegaan op een voorbeeld van een SMART invulling van het betreffende doel.
In de hoofdstukken zes tot en met negen wordt de daadwerkelijke beoordeling van GVVPs uitgevoerd op basis van de uitwerking van doelstellingen in hoofdstuk 5. De GVVPs die aan bod komen zijn afkomstig van de gemeenten: Amersfoort, Eindhoven, Emmen en Almere.
Er wordt op basis van citaten uit de GVVPs gezocht naar aansluiting tot de SUMP doelstellingen. Aan de hand van een SMART beoordeling wordt vervolgens geanalyseerd in welke mate de formuleringen in het GVVP aansluiten op de onderdelen uit het SUMP beleid. De analyses sluiten af met een conclusie en een schematisch overzicht van de totale SMART score van de GVVP inhoud, gericht op de aansluiting tot de SUMP doelstellingen.
Hoofdstuk tien vormt de conclusie van het onderzoek. In dit onderdeel wordt op basis van de GVVP analyses een antwoord geformuleerd op de hoofdvraag en wordt afgesloten met een kritische reflectie en aanbevelingen op basis van het onderzoek.

2. Theoretisch Kader

Om de voorgestelde beleidsevaluatie in perspectief te plaatsen, wordt in dit hoofdstuk een theoretisch kader geschetst op basis van twee evaluatietheorieën. In paragraaf 2.1 wordt eerst kort ingegaan op het begrip beleid. Paragraaf 2.2 gaat in op een klassieke theorie over de evaluatie van beleid. Paragraaf 2.3 beschrijft een theorie over de evaluatie van strategische plannen aan de hand van het performance principe. In paragraaf 2.4 wordt een afweging gemaakt tussen de twee theoretische concepten en de positionering van dit onderzoek daar binnen. Paragraaf 2.5 gaat in op SMART formulering. Dit concept zal worden toegepast in de evaluatie van de aansluiting van GVVPs op de SUMP richtlijnen.

2.1 Definiëring van beleid

In de beleidswetenschappelijke literatuur komen verschillende definities van beleid naar voren. Van de Graaf en Hoppe (1996) zien beleid als een binnen een politiek systeem bekrachtigd plan. Uit Hupe (2007) volgt dat beleid gezien kan worden als de som van alle activiteiten van een overheid die van invloed zijn op het leven van burgers, en waarin ze op eigen initiatief of via publieke organisaties optreedt. Daarbij bestaan de acties die volgen uit beleid uit 'de voornemens, keuzes en handelingen van een individuele of meerdere bestuurlijke instanties, gericht op het sturen van bepaalde maatschappelijke ontwikkelingen.
Een definiëring van beleid die in dit onderzoek gehanteerd wordt, wordt gegeven door Hoogerwerf en Bressers (1995). In hun boek beschrijven ze beleid als een streven naar het bereiken van bepaalde doeleinden met bepaalde middelen en in een bepaalde tijdsvolgorde. Een argument voor de toepassing van deze definitie is het feit dat deze goed past binnen de structuur van overheidsbeleid, zoals toegepast in dit onderzoek.
In een GVVP worden verschillende doeleinden die met het te voeren mobiliteitsbeleid beoogd worden uiteengezet en uitgewerkt aan de hand van beleidsmaatregelen die hiertoe zouden moeten bijdragen. Tevens wordt in de Planwet Verkeer en Vervoer bepaald dat dit gemeentelijk beleid gericht is op een bepaalde tijdsspan, waarbinnen het beleid gerealiseerd wordt. Deze elementen bepalen daarmee dat de definiëring van beleid volgens Hoogerwerf en Bressers (1995) goed past binnen dit onderzoek.

Beleid komt niet uit zichzelf tot stand, maar volgt uit een relatief standaard patroon van handelingen in de vorm van een beleidsproces. Het beleidsproces bestaat uit een dynamisch verloop van handelingen en interacties. Evaluatie van het beleid gedurende het beleidsproces vormt hierbinnen een belangrijk onderdeel. Hieruit kunnen nieuwe doelstellingen worden geformuleerd, op basis waarvan een de verdere inrichting van het beleid wordt vastgesteld (Oosterhaven, 2006).
Daarnaast komt beleid vaak voort uit een poging een antwoord te vinden op een probleem. In die zin is beleid een poging om door doelgericht te denken en te handelen een probleem op te lossen, te voorkomen of te verminderen. Een probleem kan worden omschreven als een verschil tussen de waarneming op een bepaalde situatie en de maatstaf die wordt gehanteerd om die situatie te beoordelen. Maatstaven voor die beoordeling kunnen voortkomen uit gewenste doelen, beginselen en vastgestelde normen (Hoogerwerf, 1987). De inhoud en richting van beleid op basis van een probleemstelling is vervolgens afhankelijk van de manier waarop het waargenomen probleem wordt

gedefinieerd. De poging tot het oplossen van het probleem, vormt een bepaald doel, dat met behulp van bepaalde middelen, aan de hand van een tijdskeuze nagestreefd wordt. De evaluatie van beleid als onderdeel van het beleidsproces wordt in de volgende paragraaf besproken.

2.2 Klassieke evaluatie van beleid

Evaluatie wordt door Bressers (2008) omschreven als de beoordeling van de voorstelling of waarneming van een verschijnsel aan de hand van bepaalde criteria. Met het evalueren van beleid wordt de beoordeling van de waargenomen of voorgestelde inhoud, processen of effecten van een beleid aan de hand van bepaalde criteria bedoeld (Hoogerwerf en Herweijer, 2008). Uit deze definiëring volgt dat een beleidsevaluatie uiteen valt in drie onderdelen. Dit berust namelijk op de keuze van een bepaald onderwerp, een set beoordelingscriteria en de waarneming van waaruit een evaluatie plaatsvindt (Bressers, 2008). Deze onderdelen van een beleidsevaluatie worden achtereenvolgens in deze paragraaf uitgewerkt.

Het eerste onderdeel is het onderwerp van een beleidsevaluatie. Dit betreft meestal de beoordeling van de gevolgen van een beleid op het beleidsveld waarbinnen dit beleid geoperationaliseerd wordt. Daarbij kan onderscheid worden gemaakt tussen een evaluatie van de inhoud van het beleid, de beleidsprocessen, en de effecten die met een bepaald beleid beoogd zijn.
In principe is het mogelijk om deze drie onderdelen afzonderlijk te evalueren. Veel beleidsevaluaties stellen echter de effecten van een beleid centraal en nemen daarbij het proces en de inhoud in beschouwing, om zo een verklaring van de beoordeelde effecten te kunnen geven (Hoogerwerf en Herweijer, 2008).
Een ander onderdeel van het onderwerp van de klassieke beleidsevaluatie is de tijdsdimensie die eraan gegeven wordt. Binnen de tijdsdimensie wordt onderscheid gemaakt tussen ex ante- en ex post-beoordeling van de beleidseffecten. Met ex ante-evaluatie worden de inhoud, het proces of de effecten van beleid, voorafgaand aan het inwerking treden van dit beleid, beoordeeld. Daarbij wordt bedoeld dat de effecten die in werkelijkheid nog niet zijn opgetreden in beeld worden gebracht. Deze vorm van evaluatie wordt gebruikt tijdens de voorbereiding van beleid. De onderzoeksobjecten waar ex ante-beoordeling zich op richt zijn onder andere beleidsvoorstellen of investeringsbeslissingen (Bressers, 2008).
Met het uitvoeren van ex post-evaluaties van beleid wordt achteraf een beoordeling van beleid dat al in werking is of is geweest opgesteld. Deze vorm van evaluatie richt zich onder andere op effecten en processen die daarmee al opgetreden zijn. Wanneer de ex post-evaluatie al tijdens de beleidsuitvoering wordt gedaan, kan de beleidsrichting bijgestuurd worden. Op die manier kan de evaluatie gezien worden als onderdeel van het beleidsproces (Hoogerwerf en Herwijer, 2008; Oosterhaven, 2006). Conclusies van een beleidsevaluatie berusten echter vaak op een combinatie van deze tijdsdimensies, afhankelijk van het beleid waarop de evaluatie van toepassing is en wanneer sprake is van een doorlopende beleidscyclus (Bressers, 2008).
Het laatste onderscheid met betrekking tot het onderwerp van de beleidsevaluatie richt zich op de functie van de beoordelingsresultaten en de manier waarop daarmee wordt omgegaan. Een beleidsevaluatie kan daarbij summatief of formatief van aard zijn. Summatieve evaluatie beperkt zich tot het vaststellen van de beleidseffecten, om met die informatie argumenten voor de voortzetting of beëindiging van beleid te formuleren. Er wordt een balans opgemaakt, gericht op een eindoordeel. Bij formatieve evaluatie is het de bedoeling dat de verzamelde kennis wordt toegepast om de beleidsvoering en mogelijk de inhoud van beleid bij te stellen. De evaluatie zoekt naar verklaringen van de beleidseffecten, waarmee adviezen ter verbetering van het beleid kunnen worden geformuleerd. De daadwerkelijke aard van de functie van een evaluatie kan meestal pas achteraf

worden vastgesteld, omdat pas dan de vervulde functie van een evaluatie blijkt (Maslowski & Visscher, 1997).

Het tweede onderdeel binnen een klassieke beleidsevaluatie beslaat de criteria die voor de beoordeling worden gehanteerd. Evaluatiecriteria vormen maatstaven voor de manier waarop de verandering van een verschijnsel op basis van een beginsituatie wordt beoordeeld. De uitkomst van een evaluatie hangt af van de manier waarop deze criteria zijn geselecteerd en toegepast in het beoordelen van de verandering.
De doelstellingen die het streven van het beleid bepalen, kunnen op basis van Hoogerwerf en Bressers (1995) als bron van evaluatiecriteria worden gezien, omdat deze doelstellingen vaak een gewenst eindresultaat impliceren.
Daarnaast kunnen evaluatiecriteria ontleend worden aan doeleinden die door anderen dan de beleidsmakers zijn gesteld, namelijk doelgroepen waarop het beleid zich richt, oppositiepartijen, maar ook aan beginselen of normen.
Binnen het bepalen van de doeleinden die met de beleidsevaluatie worden beoogd zijn twee varianten denkbaar. In de eerste plaats kan beoordeeld worden in welke mate de gewenste doelstellingen van een beleid al dan niet bereikt worden. Er wordt dan gesproken van doelbereikingsonderzoek. Daarnaast kan worden vastgesteld of de doelbereiking al dan niet een gevolg is van het gevoerde beleid; de beleidsdoeltreffendheid- of effectiviteit. De beoordeling richt zich dan op de bijdrage van een beleid aan een bepaalde situatie. Dit is omdat het kan voorkomen dat door factoren anders dan het werkelijke beleid alsnog de beleidsdoelstellingen worden behaald (Oosterhaven, 2006).

Het derde onderdeel van de definitie van klassieke beleidsevaluatie is het begrip waarneming. Naast het vaststellen van het onderwerp en de criteria, vormt de waarneming, of voorstelling, van waaruit een evaluatie wordt uitgevoerd een essentieel onderdeel. De waarneming als onderdeel van de beleidsevaluatie vormt een meer filosofisch aspect binnen de evaluatie en gaat in op de manier waarop onderzoekers naar de werkelijkheid kijken. De waarneming van de evaluatie is bepalend voor de methoden van dataverzameling en de methoden van data-analyse die toegepast worden.
Globaal zijn hierbinnen twee wetenschappelijke opvattingen te onderscheiden. De eerste opvatting gaat ervan uit dat beleidsonderzoekers gericht zijn op het begrijpen waarom bepaalde keuzes zijn gemaakt en waar de voorkeur voor bepaalde opties van betrokkenen op is gebaseerd. Dit impliceert een kwalitatieve en diepgaande inslag van onderzoek, waarin het subjectieve aspect achter de beleidsuitvoering een belangrijke rol speelt.
De andere opvatting is sterk gericht op een objectieve benadering van de werkelijkheid en zoekt naar de daadwerkelijke uitkomsten van beleid. Daarbij wordt gekeken naar wat er feitelijk met het beleid is bereikt. Het vergelijken van de situatie voor de ingang van beleidsmaatregelen met een latere situatie is daarbij een belangrijk onderdeel.
Deze tweedeling in perspectieven veronderstelt een strikte scheiding tussen de perspectieven van waaruit een evaluatie uitgevoerd wordt, maar in de praktijk blijkt echter een combinatie van opvattingen gebruikelijk is (Hoogerwerf en Herweijer, 2008; Bressers 2008).
De toepassing van de verschillende mogelijkheden binnen de verschillende onderdelen van de begripsdefinitie van beleidsevaluatie, bepalen de richting en inslag van de evaluatie.

2.3 Evaluatie van Strategische Plannen: Het performance principe

In dit onderdeel wordt ingegaan op een alternatieve theorie over beleidsevaluatie. De theorie met betrekking tot het performance principe wordt beschreven door Faludi & Mastop (1997).

In het artikel wordt beargumenteerd dat beleid niet enkel beoordeeld kan worden in de zin van conformiteit tussen enerzijds de vooraf bepaalde doelstellingen van een plan en anderzijds de daadwerkelijke resultaten van de planuitvoering die daar op volgt.
Hieruit volgen twee vragen, namelijk: Hoe houdt beleid verband met sturing en interventies? En als beleid niet op conformiteit geëvalueerd moet worden, hoe moet dat dan wel?

In reactie op de eerste vraag beschrijven Faludi en Mastop (1997) dat de algemene, maar onjuiste opvatting van beleid als een blueprint van waaruit specifieke acties volgen, moet worden verworpen. Ze veronderstellen een voorwaardelijke relatie tussen beleid en de beleidsuitvoering, waarbij het beleid een set instrumenten biedt die naar inzicht van de beleidsvoerders kan worden toegepast. De uitvoering van een beleid volgt dus niet een op een uit de voorgeschreven regels, maar wordt bepaald door de interpretatie van de uitvoerder van het beleid.

Om een antwoord op de tweede vraag te kunnen geven wordt eerst de definitie van beleid volgens het artikel van Faludi en Mastop (1997) beschreven.
In de definiëring van beleid moet een onderscheid worden gemaakt in twee soorten van beleid, namelijk project planning en strategisch beleid.
In Faludi (2000) komt naar voren dat project planning zich concentreert op een gewenste en vooraf ingenomen visie op het object waarvoor het plan is opgesteld. Dit soort blueprint planning is gericht op het behalen van een specifiek doel en de effecten zijn vooraf bepaald. Als het plan geadopteerd is, is afwijking vrijwel onmogelijk, omdat er feitelijk geen sprake kan zijn van een andere interpretatie dan gesteld in het plan zelf. Alle stappen in een projectplan leiden naar één doel, waarbij vooraf de scenario's en effecten zijn uitgewerkt. Een kanttekening hierbij is het feit dat een vooraf verkeerd gestelde en onbedoelde interpretatie van een dergelijk plan kan zorgen voor vertekende uitkomsten (Faludi, 2000).

Bij strategisch beleid is er ook sprake van een vooraf gesteld doel, maar zijn de uitkomsten niet eenvoudig te voorspellen, omdat er vaak een veelvoud aan actoren bij betrokken is. De verscheidenheid aan actoren en de onzekerheid over de uitkomst, leidt er toe dat er een grote mate van vrijheid is om een zo optimaal mogelijke eindsituatie te bereiken. Hierbinnen volgen acties dus niet direct uit de plandoelstelling, maar is er meer sprake van richtlijnen waarmee planmakers enige sturing kunnen aanbrengen en waaraan toetsing van keuzes gekoppeld kunnen worden. Daarmee is dit beleid meer een *frame of reference* dan een *blueprint* zoals in project planning (Faludi & Mastop, 1997; Coenen, 2002).
Evaluatie van project planning impliceert een beoordeling van de conformiteit tussen enerzijds plandoelstelling en planuitwerking. Faludi en Mastop (1997) richten zich echter op de evaluatie van het strategisch beleid en stellen hiervoor een andere benadering voor.
De evaluatie van het strategisch beleid kan niet slechts beperkt blijven tot het beoordelen van enkel conformiteit tussen enerzijds het plan en anderzijds de uitkomsten van de implementatie. Dat komt voort uit het feit dat dit beleid indicatief van aard is, dat wil zeggen dat de achterliggende intentie op verschillende manieren in uitvoering kan worden gebracht. Dat betekent dat er niet enkel één

manier is om een planuitwerking te beoordelen, omdat het moeilijk is een relatie te leggen tussen planinhoudelijke doeleinden en uiteindelijke beleidseffecten die daaruit voort komen (Coenen, 2002).

In het evalueren van de effectiviteit van strategisch beleid, wordt door Faludi en Mastop (1997) gekeken naar de 'performance' van het beleid en naar de manier waarop dit naar voren kan worden gebracht. Op de vraag wanneer strategisch beleid als effectief kan worden beschouwd, beschrijven Faludi en Mastop (1993) dat er sprake is van effectiviteit indien het beoordeelde beleid een aanwijsbaar onderdeel vormt van de besluitvorming van de door het plan geadresseerde beleidsuitvoerders en actoren die zich door het beleid geadresseerd voelen. De performance van het strategisch beleid houdt dan in dat de manier waarop beleidsregels of processen geïmplementeerd worden, belangrijker is dan de uiteindelijke overeenkomsten of verschillen tussen de intentie en uitkomst van het beleid, de 'conformance'. Dat wil zeggen dat wanneer volgens het conformance principe kan worden vastgesteld dat beleid gefaald heeft, er volgens het performance principe een bijvoorbeeld potentieel is om te leren van de fouten die in het proces gemaakt zijn.
Binnen de beleidsevaluatie zou de focus volgens deze theorie dus niet moeten liggen op de vraag wat de uitkomsten van het gevoerde beleid zijn, maar gekeken moet worden hoe het plan is gebruikt in het maken van keuzes gedurende de zogenaamde nageschakelde besluitvorming (Faludi en Mastop, 1997). Het beleid wordt daarbij primair gezien als hulpmiddel voor de nageschakelde besluitvorming, in de vorm van een referentiekader voor het maken van operationele beslissingen. De keuzes zullen onder andere gebaseerd zijn op afwegingen tussen mogelijke alternatieven en de mogelijke consequenties die aan keuzes verbonden zijn. Daarnaast is er afhankelijkheid van de beschikbare hoeveelheid informatie en actoren. De rol van strategisch beleid is hierin te voorzien in het aanbieden van richtlijnen en informatie voor het onderbouwen, rechtvaardigen en afstemmen van operationele beslissingen (Paapst, 2012; Coenen, 2002).
Zelfs indien er bewust sprake is van besluitvorming in strijd met de beleidsregels en mits daaraan gegronde redenen verbonden zijn, kan vastgesteld worden dat beleid effectief is geweest(Paapst, 2012).

Het is uiteindelijk de vraag of het plan een bijdrage heeft geleverd aan de besluitvorming en of daarbij de boodschap van de planmakers duidelijk was. De conclusie die daaruit voort komt, vormt de basis voor het vaststellen of het strategisch plan als referentiekader voor keuzes al dan niet effectief is geweest (Faludi en Mastop, 1997; Faludi 2000).

2.4 Evaluatie van Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplannen in theoretische context

In de definiëring van beleid maken Faludi en Mastop (1997) een onderscheid tussen project planning en strategisch beleid. Project planning vormt een blueprint voor beleid dat zich concentreert op een gewenste vooraf ingenomen visie op het doel waarvoor het plan is opgesteld. Daarbij zijn specifieke doelen en effecten vooraf bepaald en is er binnen het uitvoeringsproces sprake van een vastgesteld stappenplan, waarbij in principe geen ruimte is voor verschillende interpretaties.
Strategisch beleid echter fungeert als een referentiekader voor beleidsuitvoerders, waar acties niet direct volgen uit de plandoelstelling. Binnen strategisch beleid is sprake van een set richtlijnen waarmee sturing aan de uitvoering van het beleid gegeven kan worden.
Op basis van Faludi & Mastop (1997) en Coenen (2002) kan beargumenteerd worden dat SUMP beleid past binnen het principe van een strategische vorm van beleid. De inhoudelijke doelstellingen uit de SUMP richtlijnen veronderstellen weliswaar een gewenst eindresultaat in de vorm van een gemeentelijk plan, waar aan de hand van een aantal vooraf vastgestelde processtappen naar toe kan worden gewerkt. Toch is er geen sprake van een direct dwingend karakter en vormen de richtlijnen een mogelijkheid om beleid op een bepaalde manier in te vullen, deels afhankelijk van het beleid waarop de richtlijnen voortbouwen. Er is dus sprake is van beleidsvrijheid waardoor het implementeren en de uitwerking van het beleid op verschillende manieren mogelijk is.
Op basis van het idee dat SUMP beleid een vorm van strategisch beleid is, moet in de beleidsevaluatie volgens Faludi en Mastop (1997) worden uitgegaan van een beoordeling op basis van performance in plaats van conformance. Dat betekent dat in de nageschakelde besluitvorming met betrekking tot het implementeren en uitvoeren van SUMP richtlijnen in GVVPs, sprake moet zijn van intentioneel gebruik van de Europese richtlijnen. Indien binnen de beoordeling van GVVPs, de inhoudelijke SUMP doelstellingen een aanwijsbaar onderdeel van de beleidsopstelling hebben gevormd, is volgens de theorie sprake een effectief strategisch SUMP beleid. De inhoudelijke SUMP richtlijnen vormen in dat geval dus een referentiekader waarvan welbewust gebruik is gemaakt in het opstellen van het gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid.

De intentie van waaruit keuzes worden gemaakt, vormt een belangrijk onderdeel in de beoordeling van strategisch beleid. Binnen het evalueren van de aansluiting van de inhoud van GVVPs op de inhoudelijke SUMP doelstellingen, moet worden opgemerkt dat de intentie achter de keuzes van beleidsmakers niet voort zal komen uit SUMP richtlijnen, al wordt dit in het onderzoek wel verondersteld. De aanname is dat gedurende het opstellen van de te analyseren GVVPs geen gebruik is gemaakt van de SUMP richtlijnen. Die aanname is gebaseerd op het feit dat de VNG geen voorstander is van Europese planverplichtingen op gemeentelijk beleidsniveau met betrekking tot verkeer- en vervoer. Daarnaast zijn de SUMP richtlijnen relatief recent gepubliceerd en dus mogelijk in veel gevallen niet in GVVPs opgenomen, omdat gemeenten ten tijde van het opstellen van een GVVP niet op de hoogte kunnen zijn geweest van de SUMP richtlijnen.
Een beleidsevaluatie van de uitwerking van SUMP richtlijnen in GVVPs op basis van het performance principe past daarom dus feitelijk niet binnen de theoretische context. Ondanks dat beargumenteerd kan worden dat SUMP beleid binnen de kaders van het strategisch beleid uit de theorie past, is het dus niet zinvol om vanuit dit perspectief verder te werken.

Een evaluatie op basis van de klassieke beleidsevaluatietheorie past in dit geval beter bij de aard van het onderzoek. Daarvoor is een tweetal argumenten te benoemen. In de eerste plaats geeft onderzoeksdoelstelling aan dat uit het onderzoek een beoordeling volgt naar de mate waarin de inhoud van GVVPs aansluit op de doelstellingen uit de SUMP richtlijnen. Daaruit kan opgemaakt worden dat het in verband met de subsidievoorwaarde gaat om een toetsing op basis van conformance in plaats van performance. Hierbij wordt een beoordeling van de overeenstemming tussen beleidsdoelstelling en beleidsuitkomst uitgevoerd, op basis waarvan het al dan niet in aanmerking komen voor subsidie wordt vastgesteld.

Daarnaast is er geen mogelijkheid voor een analyse aan de hand van performance, omdat er geen sprake is van volgtijdelijkheid. Dat wil zeggen dat tijdens het opstellen van GVVPs geen notie is geweest van de SUMP richtlijnen als beleidskader, waardoor een beoordeling aan de hand van het performance principe niet kan worden uitgevoerd.
Beleid wordt in de klassieke traditie gedefinieerd als een streven naar het bereiken van bepaalde doeleinden met bepaalde middelen en in een bepaalde tijdsvolgorde, vaak gericht op het oplossen, verminderen of voorkomen van een probleem. Met klassieke beleidsevaluatie wordt de beoordeling van de waargenomen of voorgestelde inhoud, processen of effecten van een beleid aan de hand van bepaalde criteria bedoeld (Hoogerwerf en Herwijer, 2008).
Binnen deze definitie wordt onderscheid gemaakt in onderwerp, de beoordelingscriteria en een waarneming, die elk in afzonderlijke onderdelen uiteen vallen.
In dit onderzoek wordt geëvalueerd in welke mate de inhoud van GVVPs aansluit op de inhoudelijke SUMP doelstellingen. Het onderwerp van de beleidsevaluatie richt zich daarmee hoofdzakelijk op de inhoud van het GVVP beleid en het SUMP beleid. De voorgestelde processen en beoogde effecten op van het beleid worden in dit onderzoek buiten beschouwing gelaten.

Het onderwerp van een beleidsevaluatie gaat daarnaast uit van een bepaalde tijdsdimensie op basis van waaruit de inhoud, effecten of processen van beleid worden beoordeeld. Voor de evaluatie in dit onderzoek wordt een combinatie van ex ante- en ex post-tijdsdimensie van evaluatie voorgesteld. Enerzijds ex ante omdat er een nul meting wordt uitgevoerd, waarbij wordt gekeken in hoeverre de inhoud van het bestaande gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid nu nog afwijkt van het beleid waarbij de SUMP doelstellingen zijn geïmplementeerd.
Anderzijds is er in de evaluatie van de inhoud van GVVPs sprake van een ex post-tijdsdimensie, omdat het gemeentelijk beleid feitelijk al in werking is.

Het derde onderdeel van het onderwerp van een beleidsevaluatie vormt de manier waarop met beoordelingsresultaten wordt omgegaan en geeft de functie van de evaluatie weer.
Hierbinnen kan onderscheid worden gemaakt tussen summatieve en formatieve evaluatie. Summatieve evaluatie is meer gericht op het kunnen geven van een eindoordeel over een beleid, waar formatieve evaluatie gebruikt wordt om beleid te sturen. De uiteindelijke functie die met de voorgestelde evaluatie in dit onderzoek wordt beoogd, is het beoordelen in welke mate de inhoud van GVVPs aansluit op de inhoudelijke doelstellingen van SUMP beleid. Daarbij worden uiteindelijk uitspraken gedaan over de GVVPs, maar worden geen aanbevelingen over het geëvalueerde SUMP beleid geformuleerd. Formatieve of summatieve evaluatie zijn dus beide niet van toepassing, op

basis van de manier waarop de begrippen zijn gedefinieerd. Deze hebben namelijk betrekking op het SUMP beleid en richten zich niet tot de GVVPs.

De uitkomsten van een beleidsevaluatie hangen af van de manier waarop evaluatiecriteria zijn opgesteld. (Hoogerwerf en Herweijer, 2008). Hoogerwerf en Bressers (1995) stellen dat de doelstellingen die het streven van een beleid bepalen, als bron voor evaluatiecriteria kunnen worden beschouwd. De doelstellingen impliceren immers het gewenste eindresultaat dat uit een beoordeling naar voren zou moeten komen. Hoogerwerf en Bressers (1995) leggen daarmee de basis voor het opstellen van de beoordelingscriteria welke gebruikt worden voor de evaluatie van de inhoud van GVVPs. De inhoudelijke SUMP doelstellingen bieden een mogelijkheid te bepalen waaraan het gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid zou moeten voldoen. De SUMP doelstellingen worden zodoende geoperationaliseerd tot een toepasbaar meetinstrument voor de toetsing van GVVPs. Evaluatiecriteria vormen volgens de klassieke benadering een basis voor het vaststellen in welke mate er sprake is van doelbereiking en beleidsdoeltreffendheid van een beleid. Met doelbereiking wordt gezocht naar de mate waarin de gewenste doelstellingen van beleid al dan niet terug te zien zijn in het beleid. Een beoordeling van de beleidsdoeltreffendheid richt zich op de mate waarin de doelstellingen daadwerkelijk verantwoordelijk zijn voor de manier waarop beleid is uitgewerkt (Oosterhaven, 2006). Een evaluatie op basis van doelbereiking is in dit onderzoek niet mogelijk, omdat in de GVVPs die beoordeeld worden, de manier waarop het beleid is opgesteld niet kan worden toegeschreven aan de SUMP richtlijnen, omdat van feitelijke toepassing van deze richtlijnen in het opstellen van de GVVPs geen sprake is. Om die reden is eveneens geen sprake van een evaluatie op basis van de mate van beleidsdoeltreffendheid van SUMP beleid in GVVPs.

Een beleidsevaluatie volgens de klassieke benadering bestaat naast een onderwerp en criteria uit de waarneming van waaruit de evaluatie wordt uitgevoerd. De waarneming vormt het perspectief van waaruit de onderzoeker naar de werkelijkheid kijkt. Hierbinnen kan onderscheid worden gemaakt tussen de subjectieve en de objectieve invalshoek.
In de afweging van het performance principe van Faludi en Mastop (1997) kwam al naar voren dat er in de voorgestelde beleidsevaluatie geen sprake kan zijn van intentie voortkomend uit SUMP richtlijnen, omdat de toepassing van SUMP richtlijnen achter de beleidskeuzes geen invloed heeft gehad op het opstellen van de GVVPs. Het subjectieve perspectief van de waarneming vervalt hiermee, omdat ook hier uit wordt gegaan van de intentie van beleidsmakers, die feitelijk niet gebaseerd kan zijn op de inhoudelijke SUMP doelstellingen.
Een andere opvatting is gericht op de objectieve benadering van de werkelijkheid en zoekt naar de daadwerkelijke uitkomsten van beleid. Daarbij wordt gekeken naar wat er feitelijk met het beleid is bereikt. Het vergelijken van de situatie voor de ingang van beleidsmaatregelen met een latere situatie is daarbij een belangrijk onderdeel. Voor dit onderzoek geldt dat ook van een objectieve benadering in werkelijkheid geen sprake kan zijn, omdat het SUMP beleid in principe geen invloed heeft gehad op het GVVP beleid. Er kan dus niet worden vastgesteld wat er daadwerkelijk met het SUMP beleid is bereikt, omdat er vanuit wordt gegaan dat dit niet is toegepast in het opstellen van de GVVPs. Daarnaast is er om die reden geen evaluatie op basis van een eerder moment mogelijk. Daarmee is een positionering van dit onderzoek in een theoretische context omschreven.
Het volgende onderdeel gaat in op het formuleren van beleid volgens het SMART criteria principe.

2.5 Evaluatie op basis van SMART criteria

Binnen het evalueren van GVVPs is het niet eenvoudig om vast te stellen wanneer en 'in hoeverre' iets voldoet aan de eisen van een SUMP doelstelling. Vanuit de officiële SUMP richtlijnen is geen maatstaf gegeven om hiervoor een passende beoordeling te kunnen doen. Om toch richting te kunnen geven aan de formulering van het antwoord op de 'in hoeverre' vraag, zal gebruik worden gemaakt van SMART criteria. De uitwerking van deze criteria in deze paragraaf is gebaseerd op Bogue (2005), Conzemius & O'Neill (2006),; Schop (n.d.) en Yemm (2012).
SMART is het acroniem voor Specifiek, Meetbaar, Acceptabel, Relevant en Tijdsgebonden. Het toepassen van SMART criteria in het formuleren van beleid is een effectieve manier om te bevestigen dat doelstellingen goed zijn en vormen daarmee een essentieel onderdeel in het bereiken van een gewenste situatie, omdat het helpt te concentreren op wat belangrijk is en wat er nodig is om iets gedaan te krijgen (Prather, 2005).
Het formuleren van beleid op basis van SMART criteria is iets dat in veel sectoren een gewoonte is. Het is een breed toegepaste methodiek, die het mogelijk maakt een vertaalslag te maken van enkel het stellen van een doelstelling naar een meetbare en gedegen formulering van beleid. De relatie tussen SMART formulering en SUMPs komt naar voren in hoofdstuk 5.2 van het SUMP Guidelines document. Daarin komt naar voren dat de inhoudelijk SUMP doelstellingen, de inzet die nodig is om specifieke veranderingen die met het SUMP beleid beoogd worden representeren, afgezet tegen een bepaald tijdskader. Doelstellingen zijn noodzakelijk in het beoordelen van de mate waarin een beleid succesvol heeft bijgedragen aan bepaalde uitkomsten. Hieruit volgt dat doelen in een SUMP op basis van SMART-criteria zouden moeten worden geformuleerd (Europese Commissie, 2013).
Het stellen van goede en realistische doelen is een vereiste voor het succesvol doen slagen van een plan. Het toepassen van SMART criteria in het formuleren van beleid is een effectieve manier om te bevestigen dat formuleringen goed zijn en daarmee een essentieel onderdeel in het bereiken van een gewenste situatie, omdat het helpt te concentreren op wat belangrijk is en wat er nodig is om iets gedaan te krijgen (Prather, 2005).
De eerste stap in het formuleren van een doel (Specifiek) maakt het doel expliciet. Het gaat er dan om of iedereen die het beleid leest, ook in staat zal zijn om het te begrijpen en de motivatie voor een bepaalde uitvoeringsrichting volgt. Hiervoor moet op basis van de formuleringen een antwoord op de volgende vragen kunnen worden gegeven; Wat wil er bereikt worden? Wie is erbij betrokken? Waar gebeurt dit? Wanneer gebeurt het? En waarom dient dit doel bereikt te worden? Specifieke formulering zorgt ervoor dat er eenheid zal zijn in de uitvoering en dat binnen de communicatie geen misinterpretatie over de uitwerking van de doelstelling zal kunnen ontstaan.
Een tweede vereiste is het feit dat beleid meetbaar (Meetbaar) moet zijn. Dit gaat uit van het idee dat er in de formulering is opgenomen hoe vastgesteld kan worden wat het verschil tussen de oude en gewenste nieuwe situatie is. Hiervoor kunnen kwantificeerbare doelen worden gesteld, maar ook kan worden volstaan met een adequate vergelijking met de bestaande situatie op basis van normen, systemen of kwaliteitseisen. Meetbaar geformuleerde componenten in een beleid zorgen ervoor dat er overtuigend bewijs kan worden geleverd voor de vaststelling van het bereiken van het beleid. Er is sprake van meetbaarheid wanneer een duidelijk antwoord kan worden gegeven op de vraag 'Hoe weet men wanneer het doel is bereikt?'
Vervolgens is het de vraag of het geformuleerde beleid al dan niet haalbaar (Acceptabel) is en past binnen de kaders en normeringen van wat als algemeen en haalbaar wordt beschouwd. Het is in

principe goed wanneer beleid en doelstellingen uitdagend en ambitieus zijn, omdat dit kan resulteren in een verhoogde motivatie gedurende de beleidsuitvoering. Echter dient het beleid niet zodanig geformuleerd te zijn dat het onhaalbaar of niet-realistisch is of lijkt. Het onderdeel 'Acceptabel' richt zich daarom op de vragen 'Kan een doel worden bereikt?' en 'Hoe realistisch is dit?', rekening houdend met mogelijke beperkingen en bestaande kaders en normeringen. Het is van belang of op basis van de beschikbare kennis, kunde en mogelijkheden kan worden vastgesteld of er sprake is van haalbaar beleid, of dat dit mogelijk te ambitieus wordt voorgesteld en feitelijk niet mogelijk is. De inspanning die nodig is om een gewenste beleidsuitwerking te bereiken dient hiervoor voorafgaand aan de beleidsformulering te worden afgewogen met het gewenste resultaat, waarbij gekeken wordt of deze reëel is en of er rekening moet worden gehouden met mogelijke beperkingen.

Het vierde onderdeel kijkt naar de relevantie (Relevant) van het beleid. Het is in dit onderdeel de vraag of het voorgestelde beleid ook daadwerkelijk zal bijdragen aan het bereiken van een gewenste nieuwe situatie. Hiertoe dient te worden beoordeeld of het uitwerken van het beleid een functionele bijdrage zal leveren aan de bestaande situatie. Wanneer het beleid effectief bij zal dragen aan de doelstellingen die worden gesteld, kan de mate van relevantie worden bepaald. Belangrijk daarbij is het om te kijken of het toewerken naar een doel de moeite waard zal zijn, of de partij die het doel stelt hiertoe in de juiste positie is en of het beleid terug slaat op de doelgroep waar het zich op zegt te richten.

Het laatste onderdeel waaraan een SMART geformuleerd beleid moet voldoen, is gericht op het tijdsgebonden (Tijdsgebonden) maken hiervan. Door het verbinden van doelen en formuleringen aan deadlines, kan een gevoel van urgentie van het behalen van dit doel worden ervaren. Dit zorgt ervoor dat de motivatie om het doel daadwerkelijk te realiseren hoog blijft. Het is daarom van belang dat in de beleidsformulering één of meerdere momenten worden vastgesteld, waarop een evaluatie wordt uitgevoerd en waaraan zichtbare veranderingen kunnen worden gekoppeld, om zo te bepalen of een beleidsuitwerking op een gewenste manier tot stand zal komen (Bogue, 2005; Conzemius & O'Neill, 2006; Schop n.d.; Yemm, 2012).

De formulering van het beleid en doelen die geformuleerd worden in GVVPs, worden in het onderzoek op basis van bovenstaande criteria beschouwd. Hiermee kan worden bepaald of de voorgestelde uitwerking van SUMP beleid slechts blijft hangen in ambities, of dat er nu al concreet sprake is van aansluiting op de richtlijnen.

Tabel 1 geeft een overzicht van de essentie van de SMART criteria, met de kenmerken die hieraan gekoppeld kunnen worden.

SMART Criteria	Essentie	Kenmerken
Specifiek	Is het voorgestelde beleid duidelijk en begrijpelijk geformuleerd?	Wat wordt er met het beleid gerealiseerd? Wie zijn daarbij betrokken? Waar vindt beleidsuitwerking plaats? Waarom is dit beleid bepaald?
Meetbaar	Is vastgesteld hoe de gewenste nieuwe situatie voorgesteld moet worden?	Worden er meetbare componenten geformuleerd? Is een kwantificeerbare of kwalitatieve argumentatie voor verschil tussen begin- en nieuwe situatie mogelijk?
Acceptabel	Is het voorgestelde beleid haalbaar en past dit bestaande kaders en normeringen?	Past het doel binnen de kaders van wat algemeen haalbaar is? Wordt er rekening gehouden met mogelijke beperkingen of tekortkomingen? Bevinden betrokkenen zich in de juiste positie?
Relevant	Draagt het voorgestelde beleid effectief bij aan het behalen van de gewenste nieuwe situatie?	Levert doelbereiking een functionele bijdrage aan de bestaande situatie? Past het doel binnen de context waarin deze wordt gesteld? Slaat het beleid terug op de doelgroep waar het zich op richt
Tijdsgebonden	Wat is het tijdsframe waarbinnen de beleidsuitwerking wordt beoogd?	Wordt een tijdsplan meegenomen in de formulering van het doel? Wordt er een duidelijke deadline voor de doelbereiking vastgesteld?

Tabel 1. Essentie en eigenschappen SMART criteria op basis van Bogue (2005), Conzemius & O'Neill (2006),; Schop (n.d.) en Yemm (2012).

In de analyse van de GVVPs zal worden nagegaan in hoeverre formuleringen in het GVVP een SMART invulling geven aan de vijf SUMP doelstellingen. Het voordeel daarvan is dat er niet hoeft te worden beoordeeld in hoeverre een GVVP voldoet aan de SUMP richtlijnen, maar alleen in welke mate elke doelstelling uit de richtlijnen terug komt in het GVVP en zo ja, in hoeverre deze SMART is ingevuld. Zo worden de GVVPs niet direct aan de richtlijnen getoetst, maar enkel worden de elementen die erop aansluiten beoordeeld op sterkte.
Op die manier komt naar voren waarop de nadruk in GVVPs ligt en hoe dit nu al in lijn is met de inhoudelijke SUMP doelstellingen, doordat zal blijken dat sommige GVVP doelstellingen SMART-er worden ingevuld dan andere.

2.6 Conclusie

Binnen de klassieke benadering van beleidsevaluatie zijn verschillende mogelijkheden uiteengezet en gekoppeld aan het onderzoek. Op basis van de uiteenzetting in de eerste vier paragrafen kan worden vastgesteld dat dit in onderzoek doormiddel van een combinatie van ex ante- en ex post-tijdsdimensies een inhoudelijke beoordeling van GVVPs wordt opgesteld. Hierbij is zowel van summatieve als formatieve beoordeling geen sprake, omdat van toepassing van het SUMP beleid in het opstellen van GVVPs geen sprake is geweest. Het is daarom niet mogelijk om de functie van de evaluatie op basis van deze principes vast te stellen.
Beoordelingscriteria worden vastgesteld op basis van de criteria die voortkomen uit de inhoudelijke doelstellingen van SUMP richtlijnen. Omdat deze richtlijnen in werkelijkheid niet van toepassing zijn geweest in het opstellen van GVVPs, is een beoordeling van zowel de voorlopige doelbereiking als beleidsdoeltreffendheid in praktijk niet mogelijk.
Een zelfde argumentatie geldt voor het perspectief van waaruit naar de werkelijkheid gekeken wordt. Er kan een onderscheid tussen subjectieve en objectieve waarneming worden gemaakt. Zowel de intentie als de daadwerkelijke uitkomsten van het GVVP beleid zijn in geen geval toe te schrijven aan de invloed van SUMP richtlijnen en zijn daarom geen onderdeel van de evaluatie die in dit onderzoek wordt uitgevoerd.
Voor het evalueren van GVVPs zijn geen concrete criteria beschreven voor de mate waarin aansluiting deze documenten aansluiten op de SUMP richtlijn. Daarom wordt in de beoordeling van de beleidsdocumenten gebruik gemaakt van SMART criteria. Dit biedt de mogelijkheid te beoordelen hoe sterk de invulling van een SUMP doel in een GVVP nu al is. Daarbij geldt dat hoe SMART-er het GVVP invulling geeft aan een SUMP doel, hoe sterker de aansluiting tot dit doel is.

3. Onderzoeksmethodologie

In dit onderdeel wordt een beschrijving gegeven van de methoden die in dit onderzoek worden toegepast. Uit paragraaf 3.1 volgt een inleiding op het algemene karakter van het onderzoek. De onderzoeksstrategie en methoden van data-verzameling en data-analyse worden toegelicht in paragraaf 3.2.

3.1 Karakter van het onderzoek

In de inleiding van dit onderzoek kwam naar voren dat het relevant is om inzicht te verkrijgen in de mate waarin de inhoud van GVVPs aansluit op de inhoudelijke SUMP doelstellingen. Hiertoe wordt een beleidsevaluatie uitgevoerd, waarbij op basis van SMART criteria uitspraken kunnen worden gedaan over de mate waarin aansluiting te vinden is.
De benadering van waaruit dit onderzoek wordt uitgevoerd, kan worden gekarakteriseerd als descriptief. Descriptief onderzoek biedt onderzoekers de mogelijkheid om inzicht te verkrijgen in een fenomeen, aan de hand van een observatie of analyse van het onderzoeksobject, zonder dat daarbij beïnvloeding van de natuurlijke omgeving plaatsvindt. De nadruk bij het uitvoeren van descriptief onderzoek ligt dan ook op het geven van een nauwkeurige beschrijving van het onderzochte verschijnsel of fenomeen. De oorzaken of effecten die verband houden met het thema dat beschreven wordt zijn daarbij minder van belang. Descriptief onderzoek houdt zich dan ook voornamelijk bezig met het beantwoorden van de vraag naar 'hoe of wat iets is' (Knupfer & McLellan, 2001). De definiëring van descriptief onderzoek als zodanig, geeft daarnaast aan dat deze onderzoek benadering tevens bruikbaar is als methode om het herleiden van hypothesen mogelijk te maken. Op grond van de beschrijvingen in de onderzoeksresultaten, biedt descriptief onderzoek namelijk een mogelijkheid om als onderzoeker algemene patronen te vinden in situaties in bredere context (Saunders et al., 2011).
Een analyse van de aansluiting van GVVP inhoud op de inhoudelijke SUMP doelstellingen, past binnen de gegeven definiëring van descriptief onderzoek. De aanname dat descriptief onderzoek kan worden toegepast in het zoeken naar algemene patronen, sluit aan bij de manier waarop de onderzoeksresultaten in dit onderzoek worden gebruikt.

In het formuleren van conclusies zal sprake zijn van een inductieve redenering, omdat op basis van de afzonderlijke onderzoeksresultaten uit de beoordeelde GVVPs gezocht wordt naar een algemene regel. Dit vindt plaats door vanuit een selectie onderzoeksobjecten een generalisatie van resultaten te vertalen naar een algemeen beeld van hoe iets is (Vennix, 2011). In dit geval volgt hieruit dus een uitspraak over de mate waarin de inhoud van de beschouwde GVVPs aansluit op de richtlijnen voor een SUMP.

Voor de uitvoering van een descriptief en inductief onderzoek, is het gebruik van zowel kwalitatieve als kwantitatieve onderzoeksmethoden mogelijk (Knupfer & McLellan, 2001). In dit onderzoek wordt gebruik gemaakt van kwalitatieve methoden ter ondersteuning van de onderzoeksresultaten.

3.2 Onderzoeksontwerp, -strategie en -methodologie

Om tot een goede beantwoording van de onderzoeksvraag te komen, worden twee fasen binnen het onderzoek onderscheiden. In de eerste plaats moet er een toetsingsmodel met evaluatie-criteria worden opgesteld, waarmee kan worden vastgesteld in hoeverre de inhoud van een GVVP aansluit op de inhoudelijke doelstellingen uit de SUMP richtlijnen. Vervolgens vindt de daadwerkelijke toetsing van GVVPs plaats, aan de hand van het toepassen van het toetsingsmodel dat is opgesteld in de eerste fase en uitspraken op basis van SMART criteria.
Dit hoofdstuk beschrijft de onderzoeksmethoden die hierbij gebruikt worden. Er wordt daarbij gebruik gemaakt van kwalitatieve onderzoeksmethoden. Kwalitatieve onderzoeksmethoden staan voor alle manieren om gegevens te verzamelen of te categoriseren, die niet-numeriek van aard zijn. Dat zijn onder andere interviews, document analyses en observaties (Saunders et al., 2011).

3.2.1. Opstellen van een toetsingsmodel met evaluatie-criteria

De eerste stap op weg naar het empirisch onderzoek waarbij GVVPs getoetst worden, is het opstellen van een toetsingsmodel met evaluatie-criteria. De tweede stap is vervolgens het uitwerken van case studies in de vorm van het analyseren van GVVPs.

Strategie
Uit de klassieke benadering van beleidsevaluatie bleek dat beleidsdoelstellingen ingezet kunnen worden als instrument om het beleid waar deze op terug slaan te evalueren. Deze opvatting wordt in dit onderzoek overgenomen. Om het evalueren van GVVPs mogelijk te maken, moeten daarom aan de hand van de SUMP doelstellingen evaluatie-criteria worden opgesteld waarmee kan worden vastgesteld 'in hoeverre' het gemeentelijk beleid overeen komt met de doelstellingen die met een 'SUMP proof' document worden nagestreefd.
Om tot een toetsingsmodel te komen, wordt gekozen voor het 'deskresearch' als onderzoeksstrategie. Over het algemeen gaat het in deze strategie om het gedeelte van het onderzoek, waarbij wordt gewerkt met bronnen, die zowel kwantitatief als kwalitatief kunnen zijn en in verschillende vormen kunnen zijn vastgelegd (Klumper, 2014). In dit onderzoek wordt in de eerste plaats gebruik gemaakt van schriftelijke kwalitatieve bronnen in het uiteenzetten van de SUMP doelstellingen en het opstellen van een toetsingsmodel met evaluatiecriteria dat daaruit voorkomt. De methodologie die gehanteerd wordt in de eerste onderzoekstap is een combinatie van documentenanalyse, aangevuld met het voeren van expert-interviews.

Methodologie
De eerste onderzoeksmethode die naar wordt toegepast in het uitwerken van een toetsingsmodel voor GVVPs, is een documenten analyse.
Bij documenten analyse gaat het om een beschouwing van geschreven bronnen met een communicatieve functie, waaruit de betekenis en bruikbaarheid voor het onderzoek geïnterpreteerd moet worden. Vaak worden hier vooraf vragen voor opgesteld die beantwoord worden tijdens het analyseren van de documenten (Reulink & Lindeman, 2005). In dit onderzoek wordt hoofdzakelijk gebruik gemaakt van twee sleuteldocumenten.
Een eerste belangrijke bron in het onderzoek is het document '*Guidelines – developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan'*, uitgegeven door het European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans, in opdracht van de Europese Commissie in 2009. Dit document

beschrijft de richtlijnen waaraan stedelijk verkeers- en vervoersbeleid moet voldoen, om zodoende als SUMP beschouwd te kunnen worden.
Een andere belangrijke bron komt voort uit een onderzoek dat het CROW-KpVV in 2012 heeft uitgevoerd. Het instituut heeft een onderzoek uitgevoerd naar de overeenstemming van de SUMP richtlijnen met GVVPs. In het onderzoek zijn zowel de procesmatige als inhoudelijke doelstellingen van SUMP richtlijnen gebruikt om GVVPs te analyseren. Het overnemen van SUMP richtlijnen als voorwaarde voor Europese subsidie voor steden, wordt daarbij als argument voor het uitvoeren van het onderzoek gezien.
Het onderzoek is beschreven in het document *Sump, what's in it for me?,* uitgebracht in 2012 door het CROW-KpVV. Het voornaamste doel van de analyse van dit document is het bepalen van de mogelijkheden voor een toetsingskader voor inhoudelijke SUMP doelstellingen. Het toetsingskader dat door het CROW-KpVV toegepast is in de toetsing van GVVPs wordt daarbij als voorbeeld gebruikt voor de ontwikkeling van een toetsingskader voor dit onderzoek.
Naast deze twee documenten, worden Europese en nationale beleidsdocumenten gebruikt ter onderbouwing van het toetsingskader.

Naast de uitvoering van een documentenanalyse gebruik gemaakt van expert interviews. Een expert-interview kan worden toegepast indien een speciaal type respondenten bij het onderzoek wordt betrokken. Het gaan dan om personen die invloedrijk, vooraanstaand en goed geïnformeerd zijn op een bepaald gebied. De deskundigheid van deze respondenten kan waardevolle informatie opleveren, omdat zij goed op de hoogte zijn van een breed scala aan aspecten binnen de organisatie of het beleid dat ze vertegenwoordigen (Reulink & Lindeman, 2005).
Het gebruiken van expert interviews als onderzoeksmethode, wordt in dit onderzoek toegepast als aanvulling en verdieping op de kennis uit de documentenanalyse. Het gaat daarbij om een kritische reflectie op de inhoudelijke SUMP doelstellingen. Binnen de toepassing van expert-interviews kan in dit kader worden gedacht aan gesprekken met personen die betrokken zijn of zijn geweest bij het opstellen van de SUMP richtlijnen en dus kennis hebben over dit thema op Europees niveau. Dit zijn leden van de Europese Commissie, maar ook andere specialisten die vanuit hun achtergrond ervaring hebben met SUMP beleid.

De expert interviews worden uitgevoerd op basis van een vooraf opgestelde vragenlijst, inhoudelijk overeenkomend met de opbouw van een semi-gestructureerd interview. Bij een semi-gestructureerd interview staat het gespreksverloop voorafgaand aan het interview grotendeels vast, doordat er vooraf vragen zijn opgesteld. Deze vragen geven richting aan het interview, maar het open karakter van de vragen biedt echter wel de mogelijkheid om eventueel dieper in te gaan op een bepaald thema (Saunders, 2011).
Voor het opstellen van evaluatiecriteria wordt zodoende gebruik gemaakt van een documentenanalyse, waarin twee documenten leidend zijn en daarnaast vinden interviews plaats met experts op Europees en nationaal niveau. Op basis van deze bronnen wordt het evaluatiekader opgesteld.

3.2.2 Evaluatie van SUMP richtlijnen in GVVPs

In de tweede onderzoeksstap vindt de daadwerkelijke toetsing van GVVPs plaats, op basis van het toetsingsmodel dat is opgesteld in de eerste fase van het onderzoek.

Strategie
Een voor de hand liggende kwalitatieve onderzoeksstrategie waarmee dit onderzoek kan worden uitgevoerd is het uitvoeren van case studies. Met een case studie vindt empirisch onderzoek plaats, waarmee een fenomeen of situatie als onderzoeksobject binnen haar context kan worden onderzocht. Dit maakt het mogelijk om een het onderzoeksobject intensief te analyseren, waarbij bepaalde eigenschappen gedetailleerd kunnen worden beschreven (Flyvbjerg, 2006).
Met het uitvoeren van case studies kan worden bepaald in hoeverre resultaten uit een afzonderlijke case ook naar voren komen in andere cases. Dit maakt het mogelijk om onderzoeksresultaten te generaliseren en dat leidt er toe dat case studies over het algemeen als betrouwbaarder kunnen worden beschouwd (Yin, 2003a). De generaliseerbaarheid van de onderzoeksresultaten en de mate waarin conclusies een representatief beeld van de werkelijkheid geven bepalen de externe validiteit van een onderzoek (Korzilius, 2008).
Het beeld dat volgt uit de generalisatie van de uitgewerkte case studies kan volgens Flyvbjerg (2006) gebruikt worden om diepgaander vervolgonderzoek mogelijk te maken. Het uitvoeren van de generalisatie van resultaten uit de case studies draagt dan bij aan het vormen van hypotheses hiervoor, om op basis daarvan verwachtingen over vergelijkbare cases te kunnen onderbouwen Dit sluit aan op de descriptieve methodologische inslag van dit onderzoek.
Daarnaast kunnen conclusies van dit onderzoek mogelijk ook van betekenis zijn voor andere Nederlandse gemeenten, waarvan de GVVPs niet zijn gebruikt in de toetsing op inhoudelijke doelstellingen uit de SUMP richtlijnen.

Methodologie
Het uitwerken van de case studies bestaat uit een analyse van een selectie van GVVPs. De onderzoeksmethode die hierbij wordt gehanteerd is een documentenanalyse. Het gaat daarbij volgens de beschrijving uit subparagraaf 3.2.1 om een beschouwing van geschreven bronnen met een communicatieve functie, waaruit de betekenis en bruikbaarheid voor het onderzoek geïnterpreteerd moet worden (Reulink & Lindeman, 2005).
De bronnen waar het in dit geval om gaat zijn de GVVPs die geëvalueerd worden op basis van het toetsingskader uit de eerste onderzoekstap. De citaten die in deze documenten worden gedaan, worden zodanig geïnterpreteerd dat deze bruikbaar zijn voor het onderzoek.

Zoals naar voren kwam in hoofdstuk 2, wordt bij het analyseren van de documenten gebruik gemaakt van SMART criteria. Aan het eind van elke paragraaf in de hoofdstukken van de GVVP analyse, wordt op basis van de SMART criteria een overzicht gegeven van hoe sterk de aansluiting op de SUMP doelstellingen is.
Aan elk onderdeel van de SMART criteria wordt in tabellen een scores toegekend die het mogelijk maken om cases te vergelijken.

Criteria voor GVVP selectie
Er zijn verschillende criteria te bedenken op basis waarvan GVVPs geselecteerd kunnen worden.
In het officiële beleidsdocument waarin de richtlijnen voor het ontwerpen en implementeren van een SUMP worden beschreven, wordt door de Europese beleidsmakers uitgegaan van steden met een inwoneraantal van minimaal 100.000 personen. In deze steden zijn over het algemeen grotere mobiliteitsopgaven daarmee is het verkrijgen van Europese subsidies mogelijk ook aannemelijker. Daarnaast zal het mobiliteitsbeleid van grote steden in mindere mate worden beïnvloed door omliggende steden, waardoor een in zekere mate onafhankelijk mobiliteitsbeleid kan worden geformuleerd.
De GVVPs die in dit onderzoek worden geselecteerd, zijn conform de SUMP richtlijnen afkomstig van steden met meer dan 100.000 inwoners, zij representeren een groot deel van de vergelijkbare andere steden in Nederland.
Daarbij wordt als tweede overweging meegenomen dat een GVVP niet ouder dan 10 jaar mag zijn, waarmee wordt getracht een zo recent mogelijk beleid te evalueren.

Op basis van deze overwegingen zijn uiteindelijk de volgende steden gekozen: Amersfoort, Eindhoven, Emmen en Almere. Tabel 2 geeft een overzicht van de kerngegevens van deze steden.

Stad	Inwoner aantal	Jaar van vaststelling GVVP
Amersfoort	153.000	2013
Eindhoven	225.000	2013
Emmen	107.000	2012
Almere	198.000	2012

Tabel 2. Overzicht toegepaste cases in het onderzoek.

4. Nederlandse en Europese beleidscontext

Dit hoofdstuk gaat in op de positionering van het GVVP en SUMP beleid in de Nederlandse en Europese beleidscontext.

4.1 Mobiliteitsbeleid in Nederland

Op nationaal niveau is de wettelijke basis voor verkeer- en vervoersbeleid vastgelegd in de Planwet Verkeer- en Vervoer uit 1998, waarmee het mobiliteitsbeleid op verschillende bestuursniveaus met elkaar verweven wordt.
De Planwet stelt in Artikel 2 en 3 vast dat er op nationaal niveau een beleid wordt opgesteld, waarmee de overheid in staat is om richting te geven aan beslissingen op het gebied van verkeer- en vervoer, in de vorm van een Nationaal Verkeers- en Vervoersplan. Daarbij dient ze rekening te houden met onder andere economische, internationale en milieu- en ruimte gerelateerde ontwikkelingen (CROW-KpVV, 2012).
De eerste versie van de Nota Mobiliteit uit 2004, afgekort als NoMo, vormde een belangrijk document voortkomend uit de nationale planverplichting op het gebied van verkeer en vervoer. In de NoMo, wordt het belang van mobiliteit op een zakelijke manier beschouwd, waarbij het mobiliteitsbeleid bijdraagt aan economische ontwikkeling, maar waarbij ook aandacht is voor milieu en veiligheid. De kern van de NoMo wordt gekenmerkt door decentralisatie, waarbij de gedachte 'Decentraal wat kan en centraal wat moet' leidend is. Hierbij delegeert de Rijksoverheid taken naar provinciale, regionale en lokale overheden, met het oog op een efficiënter bestuursapparaat. Het Nederlands mobiliteitsbeleid vormt daar ook een onderdeel van (Rijksoverheid, 2004).
De in 2012 vastgestelde Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, hierna aangeduid als SVIR, vormt een vervolg op de NoMo. In het SVIR schetst het Rijk een beeld van de ambities met betrekking tot ruimtelijke ordening en mobiliteit tot 2040. Het doel van deze ambities is het behoud van een concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig Nederland. In een poging deze ambities te realiseren wordt naast het stellen van legitieme kaders door het Rijk (decentralisatie), ook het stellen van bestuurlijke prestatieafspraken met provincies en gemeenten als overheidsinstrument genoemd (Ministerie van Infrastructuur en Milieu, 2012).
Op provinciaal niveau verplicht Artikel 5 van de Planwet tot het vastleggen van beleid op het gebied van verkeer- en vervoer in een Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan. In dit plan zet de provincie de algemene visie en beleidsdoelen voor verkeer en vervoer uiteen voor een bepaalde periode. Het opstellen van dit plan dient te gebeuren in samenspraak met het Rijk, de naastgelegen provincies en gemeenten. (CROW-KpVV, 2012). Tevens bepaalt artikel 9 van de Planwet dat een provinciaal bestuur bevoegd is tot het opleggen van de verplichting voor gemeenten om lokaal verkeer- en vervoersbeleid vast te leggen in een Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan. In de praktijk blijkt dat van deze bevoegdheid nauwelijks gebruik wordt gemaakt door het provinciaal bestuur.
Op gemeentelijk niveau bepaalt artikel 8 van de Planwet dat van B&W van gemeenten wordt verwacht dat ze in elk geval zorg dragen voor het voeren van een zichtbaar, samenhangend en uitvoerend beleid met betrekking tot beslissingen over verkeer en vervoer. Hierbij neemt ze onderdelen uit de plannen van de nationale en provinciale overheid in beschouwing.
Ondanks het feit dat er vanuit het Rijk geen sprake is van planverplichting voor gemeenten en mits er geen verplichting vanuit de provincie is opgelegd, kiezen veel gemeenten er toch voor om beleid op het gebied van verkeer en vervoer vrijwillig vast te leggen in een Gemeentelijk Verkeers- en

Vervoersplan (Arsenio et al., 2015). Op die manier stellen gemeenten een legitieme basis vast, dat ze in staat stelt om richting te geven aan beslissingen op het gebied van verkeer- en vervoer. In een GVVP formuleert de gemeente haar visie en beleidsdoelen die met het mobiliteitsbeleid beoogd worden, binnen een afgebakende periode.

4.2 Europese beleidscontext

De Europese Commissie zet in op een efficiënt en effectief mobiliteitsbeleid in Europese steden. In het behouden van een duurzame en gezonde Europese economie, speelt het mobiliteitssysteem op lokaal niveau een grote rol. In een poging een efficiënt en effectief stedelijk mobiliteitsbeleid te waarborgen, heeft de Europese Commissie in de afgelopen jaren meerdere beleidsdocumenten uitgegeven. Het doel hiervan is om steden te adviseren en te ondersteunen in het opstellen van een mobiliteitsbeleid, dat past binnen de visie van de Europese Commissie.
Vroege pogingen van de Europese Commissie gaan terug tot beleidsvoorstellen uit 1995 en 1998, waarin voorbeelden van 'best practice' initiatieven op het gebied van mobiliteit worden gegeven. Deze voorstellen resulteren in het Witboek (2001) 'European transport policy for 2010: time to decide'. In dit document stelt de Commissie ongeveer 60 maatregelen voor, die gericht zijn op het ontwikkelen van een Europees transport systeem, waarin een goede afstemming van het gebruik verschillende transportmodi wordt overwogen. Daarbij gaat het vooral om maatregelen voor de Europese hoofdinfrastructuur, zoals internationale wegen, sporen en waterverbindingen.
Op het gebied van binnenstedelijke mobiliteit is het Groenboek: een nieuwe stedelijke mobiliteitscultuur (2007) een belangrijk beleidsdocument. In dit Groenboek probeert de Commissie het debat over specifieke thema's als congestie en milieuhinder binnen stedelijk vervoer op gang te brengen en te zoeken naar toepasbare oplossingen en mogelijkheden op Europees niveau. Een kernthema hierbij is het ontwikkelen van één geïntegreerd beleid voor de verschillende aspecten van stedelijke mobiliteit in Europa, waarbij gepleit wordt voor een 'stedelijke mobiliteitscultuur' met aandacht voor duurzaamheid, toegankelijkheid en een goede leefkwaliteit in steden. De Commissie probeert met dit Groenboek een stimulerende rol in te nemen in het adresseren van het belang van goede stedelijke mobiliteit voor de samenleving (Stead, 2007).
Een vervolg op het Groenboek uit 2007 van de Europese Commissie is het in 2009 genomen initiatief 'The Action Plan on Urban Mobility'. In dit document biedt de Commissie een omvangrijk pakket aan middelen voor lokale, regionale en nationale overheden, om het belang van duurzaamheid binnen stedelijk mobiliteitsbeleid over te brengen en hen bij te staan in het opstellen van duurzaam stedelijk verkeer en vervoersbeleid door middel van het aangaan van een vrijwillig partnerschap. In het plan worden praktische maatregelen op korte en middellange termijn voorgesteld, om een passend antwoord te bieden op een aantal specifieke mobiliteitsproblemen in steden, daarbij kan gedacht worden aan het aanbieden van trainingen, campagnes en conferenties (Attard & Shiftan, 2009).
Het Witboek: 'Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte: werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem' van de Europese Commissie (2011), volgt uit het actieplan van 2009 en stelt concrete doelstellingen voor mobiliteit in Europese steden. Daarbij gaat de Commissie onder andere uit van een emissie-reductie van 60% in 2050, het doen afnemen en uiteindelijk laten verdwijnen van vervuilende auto's in steden en tevens worden SUMPs als nieuwe vormen voor stedelijk verkeers- en vervoersbeleid geïntroduceerd (Europese Commissie, 2011). Het implementeren van SUMP richtlijnen in bestaand beleid, zou moeten leiden tot het veranderen van traditionele planning methoden naar beleid met een focus op een duurzaam en integraal mobiliteitssysteem als katalysator voor een gezonde stad en de leefomgeving (Arsenio, Martens, Di Ciommo, 2015).

Zowel inhoudelijk als procesmatig wordt op basis van richtlijnen omschreven hoe het nieuwe strategisch mobiliteitsbeleid moet worden vorm gegeven. Steden die de SUMP richtlijnen volgen, stellen zo systematisch een strategisch plan op dat voort bouwt op het bestaand stedelijk beleid, maar dat een impuls geeft aan het opzetten en uitvoeren van een efficiënt en duurzaam mobiliteitssysteem.
Met het Urban Mobility Package (2013) is de laatste hand gelegd aan de introductie van het SUMP beleid in Europa. Dit beleidsdocument is samengesteld in overeenstemming met een breed veld van experts, beleidsmakers en andere stakeholders. In dit document informeert de Europese Commissie de stand van zaken rondom SUMP' richtlijnen implementatie in lidstaten en doet het voorstellen om het opstellen van SUMPs aan te moedigen. De bijlage van het Urban Mobility Package werkt onder andere de inhoud van het Sustainable Urban Mobility Plan concept uit. Daarbij wordt ingegaan op de essentiële onderdelen per doelstelling die in een SUMP aan bod dienen te komen (Europese Commissie, 2013, CROW-KpVV, 2012).

5. Toetsingskader voor GVVPs

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de inhoudelijke SUMP doelstellingen. Op basis hiervan wordt richting gegeven aan de analyse van GVVPs en het vaststellen van de aansluiting daarvan op de SUMP richtlijnen. In paragraaf 5.1 wordt beschreven hoe het SUMP beleid is opgebouwd. In de daaropvolgende paragrafen worden de vijf doelstellingen uiteengezet, aangevuld met een voorbeeld van een SMART invulling van het betreffende doel.

5.1 Inhoudelijke doelstellingen SUMP Guidelines

Traditionele transportplanning strategieën zijn gestoeld op economische ontwikkeling en vaak gericht op de bereikbaarheid van kernen die van economisch belang zijn voor de stad en haar omgeving. Het primaire doel van deze strategieën is een goede doorstroming, waarbij de capaciteit van de infrastructuur en snelheid belangrijke indicatoren zijn. De traditionele invalshoek heeft ertoe geleid dat de auto als voornaamste vervoersmiddel in steden wordt gebruikt. Als gevolg zijn problemen ontstaan met betrekking tot milieu, geluid en bereikbaarheid in de stad, maar ook op sociaal maatschappelijk gebied (CROW-KpVV, 2012; Arsenio, Martens, Di Ciommo, 2015). Mobiliteitsbeleid op basis van de SUMP richtlijnen is gericht op 'planning for people'. Dat betekent dat er een verschuiving plaats vindt in het denken over mobiliteitsbeleid vanuit een traditioneel perspectief naar een sociaal perspectief. De focus ligt op het welzijn van inwoners van een stad en de directe leefomgeving.

Sustainable Urban Mobility Plans integreren het mobiliteitsbeleid met andere beleidssectoren als ruimtelijke ordening, economische en sociale zaken. Een SUMP moet daarmee bijdragen aan een betere kwaliteit van leven en de leefomgeving en biedt steden de mogelijkheid om transport gerelateerde opgaven strategisch te benaderen (Brcic, Simunovic, Slavulj, 2014).
Essentiële verschillen tussen traditioneel mobiliteitsbeleid en Sustainable Urban Mobility Plans worden in tabel 3 op de volgende pagina weergegeven. Deze zijn uitgewerkt op basis van het officiële SUMP Guidelines document *Guidelines, developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (2011)*.

Traditioneel mobiliteitsbeleid	Sustainable Urban Mobility Plans
Gericht op vervoer	Gericht op personen
Primair doel: Doorstroming, Capaciteit en Snelheid	Primair doel: Bereikbaarheid, Leefkwaliteit, Duurzaamheid, Economie, Rechtvaardigheid, Gezondheid en Milieu
Focus op afzonderlijke vervoersmiddelen	Afstemming tussen relevante vervoersmodi en aandacht voor duurzame alternatieven
Gericht op de ontwikkeling van infrastructuur	Integrale set van oplossingsrichtingen gericht op kosteneffectieve resultaten
Korte- en middellange termijn planning	Korte- en middellange termijnplanning, gefundeerd in een lange termijn strategie
Gericht op een specifiek gebied	Gericht op een functionele regio, met aandacht voor woon-werk structuren
Domein van verkeerstechnici	Interdisciplinair terrein
Planning door experts	Planning door experts, in afstemming met betrokkenen, op basis van transparantie

Tabel 3. Verschillen tussen traditionele mobiliteitsplanning en SUMPs (Europese Unie, 2011).

In de officiële SUMP Guidelines worden zowel inhoudelijke als procesmatige doelen gesteld, die moeten bijdragen aan het succesvol opstellen en implementeren van een SUMP. De procesmatige doelen bestaan feitelijk uit een beleidsproces dat uiteen valt in 4 fasen en 11 stappen die moeten leiden tot het succesvol benaderen van mobiliteitsbeleid volgens SUMP. De nadruk ligt grotendeels op tussentijdse monitoring en terugkoppeling gedurende de opstelling en uitvoering van het beleid. De inhoudelijke doelstellingen benoemen vijf speerpunten waaraan het stedelijk mobiliteitsbeleid na de implementatie van een SUMP zou moeten voldoen. De inhoudelijke SUMP doelstellingen zijn door het CROW-KpVV (2012) als volgt vertaald.

1. Het waarborgen van een mobiliteitssysteem dat ontplooiingsmogelijkheden biedt aan een ieder
2. Het verbeteren van veiligheid
3. Het verminderen van luchtverontreiniging, geluidhinder, CO2-emmissies en energieverbruik
4. Het verbeteren van de efficiency en de kosteneffectiviteit van de mobiliteit voor mens en goed
5. Bijdragen aan een aantrekkelijk en hoogwaardig verblijfsklimaat en buitenruimte in de stad

In welke mate een GVVP voldoet aan deze doelstellingen is niet eenvoudig te bepalen. De doelstellingen zijn breed, vertonen overlap en zijn in zekere mate gevoelig voor een subjectieve beoordeling. Dit maakt het moeilijk om sluitende criteria te bedenken die toepasbaar zijn op de verschillende planningssystemen en mobiliteitsopgaven in Europese steden. Een eenduidig toetsingskader voor de inhoud van SUMP beleidsdocumenten bestaat daarom niet op Europees niveau, maar wordt op basis van het subsidiariteitsprincipe geregeld per lidstaat. Nationale en lokale autoriteiten zijn daarmee zelf verantwoordelijk voor de toetsing van een beleidsdocument aan de SUMP richtlijnen (I. Cré, persoonlijke communicatie, 1 april 2016).
Om tot een toetsingskader voor GVVPs te komen, wordt in de volgende paragrafen een beschrijving gegeven van de basis achter de inhoudelijke doelstellingen van een SUMP. De belangrijkste principes die hierin naar voren komen, zullen worden toegepast in het beoordelen van de mate waarin de GVVP inhoud aansluit op de inhoudelijke SUMP doelstellingen.

SMART criteria zullen vervolgens worden gebruikt, om concrete uitspraken over de sterkte van formuleringen te kunnen doen.
Het toetsingskader is opgesteld op basis van de officiële SUMP richtlijnen, een vergelijkbaar onderzoek uitgevoerd door het CROW-KpVV (2012) en een verdere uitwerking aan de hand van de SMART criteria (zie Hoofdstuk 2).

Aan het eind van elke paragraaf in de hoofdstukken 6 tot en met 9, wordt op basis van de SMART criteria een overzicht gegeven van hoe sterk de aansluiting op de SUMP doelstellingen is.
Aan elk onderdeel van de SMART criteria wordt in tabellen een score toegekend die kan variëren van --, -, 0, +, ++. Op basis van de totale SMART analyse van een GVVP, wordt een score toegekend aan de mate van aansluiting tot de SUMP doelen. Dit biedt de mogelijkheid om algemene uitspraken te doen over de inhoud van de GVVPs en de invulling die wordt gegeven aan de onderdelen uit de SUMP richtlijnen.

Scores van SMART aansluiting GVVP inhoud op SUMP doelen		
--	Geen aansluiting	-2
-	Indirect/nauwelijks aansluiting	-1
0	Beperkt tot voldoende aansluiting	0
+	Goede aansluiting	1
++	Sterke aansluiting	2

Tabel 4. Scores van SMART aansluiting GVVP inhoud op SUMP doelen.

5.2 Het waarborgen van een mobiliteitssysteem dat ontplooiingsmogelijkheden biedt aan een ieder

De eerste SUMP doelstelling luidt: “Het waarborgen van een mobiliteitssysteem dat ontplooiingsmogelijkheden biedt aan een ieder” en wordt in het onderzoek weergegeven met ‘ontplooiing’.
Traditioneel mobiliteitsbeleid heeft geresulteerd in verschillende problemen voor de manier waarop een stad functioneert. De focus op economische ontwikkeling en groei, heeft bijgedragen aan een systeem waarbij de ontwikkeling van infrastructuur en automobiliteit de voorkeur hebben. Als gevolg hiervan zijn functies en nuttige plaatsen steeds verder verspreid geraakt.
De groei van de stedelijke bevolking en de traditionele visie op mobiliteitsopgaven zijn niet meer te verenigen met de maatschappelijke druk die wordt gelegd op het ontwikkelen van een duurzaam en efficiënt mobiliteitssysteem in steden (Arsenio et al., 2015).
Het beleid heeft ertoe geleid dat nuttige plaatsen niet per definitie voor iedereen bereikbaar zijn. De focus op automobiliteit en infrastructuur heeft gezorgd voor een brede ruimtelijke spreiding van voorzieningen en nuttige plaatsen, die per auto over het algemeen goed toegankelijk zijn. Personen die niet over een auto kunnen beschikken, hebben in dat geval vaak geen evenredige mogelijkheid om zich te verplaatsen. Het gevolg is dat er niet voor ieder persoon een gelijke mogelijkheid bestaat om deel te kunnen nemen aan de belangrijke activiteiten die de maatschappij biedt (Pardo, 2012).
Een transportsysteem speelt zo een essentiële rol in de ontwikkeling van een stad en de mogelijkheid voor groepen personen op toegang tot voorzieningen als educatie, de arbeidsmarkt, recreatie, gezondheid en andere belangrijke plaatsen (Pardo, 2012; J. de Haan, persoonlijke communicatie. 31 maart 2016). De bereikbaarheid van belangrijke plaatsten voor eenieder is daarmee in het nauw gekomen. Als gevolg van het traditioneel mobiliteitsbeleid, worden vooral de financieel minder daadkrachtige, gehandicapte en oudere inwoners beperkt in de mogelijkheden om zich te kunnen verplaatsen.
Met de invoering van het SUMP beleid vindt een verschuiving plaats van het traditionele denken over mobiliteitsplanning naar integrale ‘planning for people’ strategieën.
Het waarborgen van een mobiliteitssysteem dat ontplooiingsmogelijkheden biedt aan ieder persoon is echter een moeilijk te operationaliseren doelstelling. Martens (2017) laat zien dat dit kan, door te stellen dat een overheid de fundamentele taak heeft om vrijwel ieder persoon te voorzien van adequate vervoersmogelijkheden. De aandacht zou moeten liggen op de mogelijkheden van het gebruik van het transportsysteem en de effecten daarvan op personen en de kans om zich te verplaatsen, in plaats van de traditionele mobiliteitsplanning, wat heeft geresulteerd in ongelijkheid in kansen in de maatschappij.
In poging de doelstelling te operationaliseren, leert een vertaling uit SUMP Guidelines dat het gaat om aanbieden van vervoersmogelijkheden, die het voor alle inwoners van een stad mogelijk maken om op zijn minst essentiële plaatsen te kunnen bereiken (Europese Commissie, 2013). De ‘ontplooiingsdoelstelling wordt door Arsenio et al. (2015) gezien als de noodzaak om op zijn minst de bereikbaarheid van belangrijke plaatsen en services voor ieder persoon te garanderen. Het mobiliteitsbeleid van steden zou daarom gericht moeten zijn op de optimalisatie van persoonlijke baten, tegen minimale kosten (Arsenio et al., 2015; J. de Haan, persoonlijke communicatie. 31 maart 2016). Om dit te realiseren is het noodzakelijk dat steden een gebalanceerd en aaneengesloten systeem van vervoersmogelijkheden kunnen aanbieden. Dit moet de bereikbaarheid van essentiële

plaatsen en een volwaardige deelname aan de maatschappij mogelijk maken. Daarnaast moeten de mogelijkheden binnen het systeem betaalbaar zijn en van een zekere kwaliteit uitgaan, zodat een voldoende bereikbaarheid voor ieder persoon gegarandeerd wordt. Zo zou in elk geval een basismobiliteit voor ieder persoon verzekerd moeten zijn, waarbij de toegang tot essentiële plaatsen centraal staat (Martens, 2017; Martens, 2013; CROW-KpVV, 2012).
Tabel 5 zet het eerste SUMP doel uiteen, op basis van de uitwerking van SMART criteria (zie hoofdstuk 2). Dit maakt het mogelijk om formuleringen in de GVVPs te toetsen en te koppelen aan het ontplooiingsdoel.

SMART Criteria	Kern SMART criterium		Score SUMP doel 'ontplooiing'
Specifiek	Het document gaat specifiek in op het waarborgen van een mobiliteitssysteem dat ontplooiingsmogelijkheden biedt aan een ieder	--	Geen aandacht voor 'ontplooiingsmogelijkheden'
		-	Indirect/gering aandacht voor 'ontplooiingsmogelijkheden'
		0	Beperkt beleid gericht op het waarborgen van 'ontplooiingsmogelijkheden'
		+	Specifiek beleid gericht op het waarborgen van 'ontplooiingsmogelijkheden'
		++	Uitgebreide aandacht voor het waarborgen van 'ontplooiingsmogelijkheden'
Meetbaar	Het document stelt vast hoe de gewenste nieuwe situatie voorgesteld moet worden	--	Geen beschrijving gewenst verschil tussen begin- en eindsituatie
		-	Nauwelijks een beschrijving van gewenst verschil tussen begin- en eindsituatie
		0	Beperkt beschreven gewenst verschil tussen begin- en eindsituatie
		+	Specifieke beschrijving van gewenst verschil tussen begin- en eindsituatie
		++	Uitgebreide beschrijving van gewenst verschil tussen begin- en eindsituatie
Acceptabel	Beleidsdocument heeft aandacht voor mogelijke conflicten tussen voorgesteld beleid en bestaande kaders en normeringen	--	Geen aandacht voor mogelijke conflicten tussen voorgesteld beleid en bestaande kaders en normeringen
		-	Beperkt/indirect aandacht voor mogelijke conflicten tussen voorgesteld beleid en bestaande kaders en normeringen
		0	Voldoende aandacht voor mogelijke conflicten tussen voorgesteld beleid en bestaande kaders en normeringen
		+	Adequate aandacht voor mogelijke conflicten tussen voorgesteld beleid en bestaande kaders en normeringen
		++	Uitgebreid aandacht voor mogelijke conflicten tussen voorgesteld beleid en bestaande kaders en normeringen

Relevant	Het beleid draagt effectief bij aan het behalen van het doel gericht op ontplooiing	--	Voorgesteld beleid draagt in het geheel niet bij aan het behalen van het doel
		-	Het beleid draagt niet of nauwelijks bij aan het behalen van het doel
		0	Het beleid levert mogelijk beperkte bijdrage aan het behalen van het doel
		+	Het beleid levert zeker een bijdrage aan het behalen van het doel
		++	Het beleid levert zeker een grote bijdrage aan het behalen van het doel
Tijdsgebonden	Plan stelt een tijdsframe waarbinnen gestelde dienen te worden gerealiseerd	--	Plan stelt hiertoe geen tijdsframe
		-	Plan geeft een onduidelijk en niet concreet tijdsframe
		0	Plan stelt in beperkte mate tijdsframe voor enkele aspecten binnen de afstemming
		+	Plan zet tijdsframe voor uitvoering realiseren doelen
		++	Plan stelt een uitvoerig tijdsframe

Tabel 5. Voorbeeld SMART invulling SUMP doel 'ontplooiing'.

5.3 Het verbeteren van veiligheid

De tweede inhoudelijke SUMP doelstelling luidt: “Het verbeteren van veiligheid” en wordt in de analyses aangeduid met ‘veiligheid’.
De richtlijnen geven slechts beperkt richting aan dat wat onder verkeersveiligheid moet worden verstaan. De literatuur omschrijft verkeersveiligheid als ‘De toestand of situatie die gekarakteriseerd wordt door de adequate beheersing van fysieke, materiële of morele dreigingen, en die tevens bijdraagt aan de beleving van een persoon om zich beschermd te weten tegen gevaar’ (Vlakveld, 2009). Uit de definitie volgt dat er een onderscheid kan worden gemaakt in twee soorten veiligheid, namelijk objectieve en subjectieve verkeersveiligheid. Het stellen van concrete doelen en maatregelen met betrekking tot het verbeteren van objectieve verkeersveiligheid zou een vast onderdeel van stedelijk mobiliteitsbeleid moeten zijn, aangevuld met actuele data en cijfers (Europese Commissie, 2013; J. de Haan, persoonlijke communicatie. 31 maart 2016).
Met objectieve verkeersveiligheid wordt gedoeld op de te kwantificeren en meetbare veiligheid, waarbij doelen en maatregelen worden gebaseerd op een werkelijk aantal verkeersongevallen of (dodelijke) slachtoffers en het voorkomen daarvan door middel van aanpassingen in de infrastructuur en gedragsbeïnvloeding.
Het stellen van doelen met betrekking tot het verbeteren van objectieve verkeersveiligheid in stedelijk verkeer- en vervoersbeleid is te herleiden naar het Road Safety Programme 2011-2020, waarin de Europese Commissie streeft naar een halvering van het jaarlijks aantal dodelijke slachtoffers van verkeersongelukken. Om dit te bereiken wordt ingezet op een mix van initiatieven die gericht zijn op het verbeteren van de veiligheid van vervoersmiddelen, de veiligheid van infrastructuur en op het gedrag van weggebruikers (I.Cré, persoonlijke communicatie, 1 april 2016).
In het Urban Mobility Package (2013) wordt objectieve verkeersveiligheid voornamelijk in verband gebracht met het risico dat kwetsbare groepen lopen om te overlijden of gewond te raken als gevolg van een interactie met gemotoriseerde vervoersmiddelen. Het stellen van doelen met betrekking tot de veiligheid van voetgangers en fietsers in steden wordt daarmee gezien als een belangrijk onderdeel dat steden in hun beleid moeten meenemen. Maatregelen die volgen uit het Urban Mobility Package (2013) zijn gericht op het bekrachtigen en wijzigen van verkeersregels, verbeterde educatie van gebruikers, veiligere infrastructuur en vervoersmiddelen, het gebruik van ITS en een verbetering van calamiteiten services, ten behoeve van een vermindering van het aantal slachtoffers door verkeersongevallen (Europese Commissie, 2010).
Met subjectieve verkeersveiligheid wordt de perceptie op verkeersveiligheid bedoeld. Dit is een vorm van veiligheid die moeilijk kwantificeerbaar is, omdat het veiligheidsgevoel verschilt per persoon. Het gaat om de beleving van veiligheid die een persoon heeft bij het gebruik of de aanwezigheid van verkeer. Op nationaal en stedelijk niveau is er een groeiende aandacht voor het subjectieve aspect van verkeersveiligheid. Door middel van monitoring en enquêtering wordt geprobeerd de gevoelens van onveiligheid van personen te kunnen veranderen.
Het stellen van concrete doelen en maatregelen ten behoeve van de subjectieve verkeersveiligheid is niet eenvoudig, omdat subjectieve oordelen uiteindelijk bepalen of een beleid hier daadwerkelijk aan bijdraagt. Daarnaast zullen maatregelen met betrekking tot de objectieve verkeersveiligheid ook van invloed zijn op de persoonlijke beoordeling van verkeersveiligheid door personen. Steden kunnen echter wel enkele maatregelen treffen die het gevoel en de inschatting van de verkeersveiligheid kunnen veranderen. Er kan gedacht worden aan maatregelen met betrekking tot verscherpt toezicht

in onveilig bevonden zones, bescherming van kwetsbare groepen in het verkeer en pogingen tot gedragsadaptatie van weggebruikers (Vlakveld, 2009).

SMART Criteria	Kern SMART criterium		Score SUMP doel 'veiligheid'
Specifiek	Het document gaat specifiek in op objectieve en subjectieve verkeersveiligheid	--	Geen aandacht voor veiligheid
		-	Beperkt/indirect aandacht voor veiligheid
		0	Aandacht voor één soort veiligheid
		+	Aandacht voor beide soorten veiligheid
		++	Uitgebreide aandacht voor beide soorten veiligheid
Meetbaar	Het document stelt vast hoe de gewenste nieuwe situatie voorgesteld moet worden	--	Geen beschrijving gewenst verschil tussen begin- en eindsituatie
		-	Nauwelijks een beschrijving van gewenst verschil tussen begin- en eindsituatie
		0	Beperkt beschreven gewenst verschil tussen begin- en eindsituatie
		+	beschrijving van gewenst verschil tussen begin- en eindsituatie
		++	Uitgebreide beschrijving van gewenst verschil tussen begin- en eindsituatie
Acceptabel	Beleidsdocument heeft aandacht voor mogelijke conflicten tussen voorgesteld beleid en bestaande kaders en normeringen	--	Geen aandacht voor mogelijke conflicten tussen voorgesteld beleid en bestaande kaders en normeringen
		-	Beperkt/indirect aandacht voor mogelijke conflicten tussen voorgesteld beleid en bestaande kaders en normeringen
		0	Voldoende aandacht voor mogelijke conflicten tussen voorgesteld beleid en bestaande kaders en normeringen
		+	Adequate aandacht voor mogelijke conflicten tussen voorgesteld beleid en bestaande kaders en normeringen
		++	Uitgebreid aandacht voor mogelijke conflicten tussen voorgesteld beleid en bestaande kaders en normeringen
Relevant	Het beleid draagt effectief bij aan het behalen van de gewenste nieuwe veilige situatie	--	Het beleid draagt in het geheel niet bij aan het van het doel
			Het beleid draagt niet of nauwelijks bij aan het

		-	behalen van het doel
		0	Het beleid levert mogelijk beperkte bijdrage aan het behalen van het doel
		+	Het beleid levert zeker een bijdrage aan het behalen van het doel
		++	Het beleid levert zeker een grote bijdrage aan het behalen van het doel
Tijdsgebonden	Plan stelt een tijdsframe waarbinnen veiligheidsdoelen worden bereikt	--	Plan stelt geen tijdsframe
		-	Plan stelt niet concreet tijdsframe
		0	Plan stelt tijdsframe voor minstens 1 vorm van veiligheid
		+	Plan stelt tijdsframe voor beide vormen van veiligheid
		++	Plan stelt uitgebreide tijdsframes voor beide vormen van veiligheid

Tabel 6. Voorbeeld SMART invulling SUMP doel 'veiligheid'.

5.4 Het verminderen van luchtverontreiniging, geluidhinder, CO2-emmissies en energieverbruik

De derde SUMP doelstelling luidt: “Het verminderen van luchtverontreiniging, geluidhinder, CO2-emmissies en energieverbruik”, dit wordt in het onderzoek vervoegd tot ‘milieudoelstelling’.
De eigenschappen van het traditionele mobiliteitsbeleid hebben bewezen niet bij te dragen aan het verminderen van luchtverontreiniging, geluidshinder en CO2-emmissies (J. de Haan, persoonlijke communicatie. 31 maart 2016). De focus op infrastructuur en vervoer hebben ertoe bijgedragen dat moderne steden wereldwijd de meest vervuilde plekken zijn. Enerzijds de bevolkingsgroei en daarmee toenemende druk op het mobiliteitssysteem en de groeiende aandacht voor duurzaamheid en milieubeleid anderzijds zijn moeilijk verenigbaar en vragen om concrete doelstellingen met betrekking tot het verminderen van de negatieve effecten van mobiliteit op het klimaat (Pardo, 2012).
De EU2020 strategie is vastgesteld in 2010 en is Europees beleid dat gerelateerd is aan de SUMP doelstelling met betrekking tot het verminderen van luchtverontreiniging, geluidhinder, CO2-emmissie en energieverbruik. De strategie is breed en richt zich onder andere op werkgelegenheid, sociale inclusie en klimaat in Europese lidstaten. Het beleid presenteert in het EU Climate Package 202020 onder andere haar ambities op het terugbrengen van luchtverontreiniging met 20%, een afname van de CO2-emmissie met 20% en een daling van het energieverbruik met 20% (I.Cré, persoonlijke communicatie, 1 april 2016). De Europese doelstellingen zijn omgezet naar nationale beleidskaders, waar op basis van onderhandelingen op verschillende overheidsniveaus vorm kan worden gegeven aan de uitvoering van het Europees beleid. Dit betekent dat lokale overheden in hun beleid rekening moeten houden met hoe beslissingen gerelateerd zijn aan de klimaatdoelen. Dit zou moeten bijdragen aan een gezonder milieu en een betere leefbaarheid in Europese lidstaten (Europese Unie, 2010).
Sustainable Urban Mobility Plans kunnen volgens de World Health Organisation een directe bijdrage leveren aan het tackelen van problemen met lucht- en omgevingskwaliteit, als gevolg van stedelijke mobiliteit. Europees beleid dat hieraan ten grondslag ligt is de richtlijn voor omgevingsgeluid en de richtlijn voor luchtkwaliteit. Dit beleid gaat in op de blootstelling van inwoners aan overmatig geluidsniveaus in drukke straten en de verontreiniging van de lucht die daarmee gepaard gaat. Het aanmoedigen van duurzame alternatieven voor transport heeft een positief effect op de gezondheid van stedelijke inwoners. Het is lastig om hiervoor standaard maatregelen te noemen, omdat mobiliteitsbeleid en bijbehorende uitdagingen per stad en lidstaat kunnen verschillen. Toch zijn er enkele praktische voorbeelden die uitgewerkt kunnen worden op basis van de lokale context waarin deze worden toegepast. Bijvoorbeeld het uitwerken van een geluidskaart voor de toegestane geluidsniveaus per afzonderlijk stadsdeel. Daarnaast wordt gestuurd op lokale initiatieven en stimulering om autogebruik te verschuiven naar het gebruik van alternatieven als OV en de fiets. Het behoud van toegankelijkheid en kwaliteit van deze alternatieven zou daarom een belangrijk aspect in het beleid moeten zijn. Ook het aanpassen van snelheidslimieten en het invoeren van milieuzones met gevarieerde toegestane uitstootniveaus zouden bijdragen aan het behalen van de doelstelling (World Health Organisation, 2010).

SMART Criteria	Kern SMART criterium		Score SUMP doel 'milieu'
Specifiek	Plan gaat beschrijft specifiek beleid voor verschillende onderdelen van de milieudoelstelling	--	Geen aandacht voor onderdelen milieu SUMP doel
		-	Beperkt/indirect aandacht voor onderdelen
		0	Aandacht voor enkele onderdelen
		+	Aandacht voor vrijwel alle onderdelen
		++	Aandacht voor alle onderdelen
Meetbaar	Het document stelt vast hoe de gewenste nieuwe situatie voorgesteld moet worden	--	Geen beschrijving gewenst verschil tussen begin- en eindsituatie
		-	Nauwelijks een beschrijving van gewenst verschil tussen begin- en eindsituatie
		0	Beperkt beschreven gewenst verschil tussen begin- en eindsituatie
		+	beschrijving van gewenst verschil tussen begin- en eindsituatie
		++	Uitgebreide beschrijving van gewenst verschil tussen begin- en eindsituatie
Acceptabel	Beleidsdocument heeft aandacht voor mogelijke conflicten tussen voorgesteld beleid en bestaande kaders en normeringen	--	Geen aandacht voor mogelijke conflicten tussen voorgesteld beleid en bestaande kaders en normeringen
		-	Beperkt/indirect aandacht voor mogelijke conflicten tussen voorgesteld beleid en bestaande kaders en normeringen
		0	Voldoende aandacht voor mogelijke conflicten tussen voorgesteld beleid en bestaande kaders en normeringen
		+	Adequate aandacht voor mogelijke conflicten tussen voorgesteld beleid en bestaande kaders en normeringen
		++	Uitgebreid aandacht voor mogelijke conflicten tussen voorgesteld beleid en bestaande kaders en normeringen

Relevant	Plan werkt beleid uit dat bijdraagt aan de resultaten die met de milieudoelstelling worden beoogd	--	Voorgesteld beleid draagt in het geheel niet bij aan het behalen van het doel
		-	Het beleid draagt niet of nauwelijks bij aan het behalen van het doel
		0	Het beleid levert mogelijk beperkte bijdrage aan het behalen van het doel
		+	Het beleid levert zeker een bijdrage aan het behalen van het doel
		++	Het beleid levert zeker een grote bijdrage aan het behalen van het doel
Tijdsgebonden	Plan stelt een tijdsframe waarbinnen onderdelen beoogd worden te bereikt	--	Plan stelt geen tijdsframe
		-	Plan stelt tijdsframe voor enkel onderdeel
		0	Plan stelt tijdsframe voor meerdere onderdelen
		+	Plan stelt tijdsframe voor bijna alle onderdelen
		++	Plan stelt tijdsframe voor alle onderdelen

Tabel 7. Voorbeeld SMART invulling SUMP doel 'milieu'.

5.5 Het verbeteren van de efficiency en de kosteneffectiviteit van de mobiliteit voor mens en goederen.

De vierde inhoudelijke SUMP doelstelling luidt: “Het verbeteren van de efficiency en de kosteneffectiviteit van de mobiliteit voor mens en goederen” en wordt gerelateerd aan de manier waarop met kosten die achter het mobiliteitsbeleid liggen wordt omgegaan. Dit doel wordt in het onderzoek aangeduid met ‘kostenefficiëntie’.
De capaciteit van transportsystemen in steden staat onder druk als gevolg van een toenemende vraag naar vervoer. Anderzijds vragen maatschappelijke ontwikkelingen om een duurzaam en zuiniger mobiliteitssysteem. Dit vraagt om afgewogen financiële beslissingen met betrekking tot het uitbreiden van het netwerk of het anders benutten van de al bestaande infrastructuur. Dat geldt ook voor de manier waarop met financiële middelen wordt omgegaan. Het inrichten van het stedelijk mobiliteitsnetwerk en de manier waarop daarvan gebruik gemaakt wordt, vraagt om een afweging van maximale efficiëntie van kosten en opbrengsten, afgestemd voor de verschillende middelen van vervoer. Op die manier moet het draagvermogen van het huidig mobiliteitssysteem geoptimaliseerd blijven (CROW-KpVV, 2012; J. de Haan, persoonlijke communicatie. 31 maart 2016).
Er dient in een SUMP rekening te worden gehouden met de kosten die de verschillende mobiliteitsopgaven omvatten, door het presenteren van een integrale set van oplossingsrichtingen gericht op kosteneffectieve resultaten (Europese Unie, 2011).
De SUMP richtlijnen beogen een integrale aanpak van mobiliteitsbeleid, dat meerdere beleidsterreinen raakt. Echter is het in de praktijk het geval dat er geen integrale kostenverdeling in stedelijk beleid terug te vinden is. Budgetten zijn niet toereikend, gesplitst en ongelijk verdeeld over de verschillende beleidsterreinen die met de SUMP richtlijnen gemoeid zijn. Een invulling van de manier waarop met kosten wordt omgegaan is daarom een belangrijk onderdeel in de inhoud van een SUMP document (A. Kapteijns, persoonlijke communicatie, 15 april 2016; I.Cré, persoonlijke communicatie, 1 april 2016).
Uit de SUMP richtlijnen is op te maken dat in het stedelijk mobiliteitsbeleid rekening moet worden gehouden met twee soorten kosten. In de eerste plaats dienen beslissingen met betrekking tot mobiliteit en de kosten die hieraan verbonden zijn vroegtijdig te worden opgenomen in de beleidsvorming. Dat betekent dat er in het beleidsdocument een ex ante overweging wordt meegenomen over de kosten en baten die een doelstelling mogelijk oplevert. Dit kan bijvoorbeeld geregeld worden in een uitvoeringsparagraaf, ter ondersteuning van het mobiliteitsbeleid. Beleidsmakers kunnen zich hierdoor niet beperken tot enkel het stellen van doelen, maar hebben de taak om de kosteneffectiviteit van de maatregelen te verantwoorden in een vroeg stadium van het beleidsproces en niet zoals vaak gebruikelijk; op een later moment in een uitvoeringsplan (J. de Haan, persoonlijke communicatie. 31 maart 2016).
Naast de kwantificeerbare afweging van kosten en baten achter het mobiliteitsbeleid, dienen ook verborgen en achterliggende kosten in acht te worden genomen. De kosten die ontstaan als effect van het mobiliteitsbeleid zijn minder eenvoudig in cijfers uit te drukken, maar worden in een SUMP wel afgewogen. Het gaat dan bijvoorbeeld om de kosten die luchtvervuiling, geluidshinder en congestie veroorzaken voor de maatschappij (Europese Unie, 2011).

SMART Criteria	Kern SMART criterium		Score SUMP doel 'kosteneffectiviteit'
Specifiek	Het document gaat specifiek in op efficiency en kosteneffectiviteit	--	Geen aandacht voor efficiency en kosteneffectiviteit van mobiliteit
		-	Indirect aandacht voor efficiency en kosteneffectiviteit van mobiliteit
		0	Beperkte aandacht voor efficiency en kosteneffectiviteit van mobiliteit
		+	Specifiek aandacht voor efficiency en kosteneffectiviteit van mobiliteit
		++	Uitgebreide aandacht voor efficiency en kosteneffectiviteit van mobiliteit
Meetbaar	Het document stelt vast hoe het kosteneffectief mobiliteitsbeleid voorgesteld moet worden	--	Geen uitwerking van kosten van mobiliteitsbeleid
		-	Indirecte/minimale uitwerking van kosten van mobiliteitsbeleid
		0	Beperkte uitwerking van kosten van mobiliteitsbeleid
		+	Goede uitwerking van kosten van mobiliteitsbeleid
		++	Uitgebreide uitwerking van kosten van mobiliteitsbeleid
Acceptabel	Beleidsdocument heeft aandacht voor mogelijke conflicten tussen voorgesteld beleid en bestaande kaders en normeringen	--	Geen aandacht voor mogelijke conflicten tussen voorgesteld beleid en bestaande kaders en normeringen
		-	Beperkt/indirect aandacht voor mogelijke conflicten tussen voorgesteld beleid en bestaande kaders en normeringen
		0	Voldoende aandacht voor mogelijke conflicten tussen voorgesteld beleid en bestaande kaders en normeringen
		+	Adequate aandacht voor mogelijke conflicten tussen voorgesteld beleid en bestaande kaders en normeringen
		++	Uitgebreid aandacht voor mogelijke conflicten tussen voorgesteld beleid en bestaande kaders en normeringen

Relevant	Plan werkt beleid uit dat bijdraagt aan de resultaten die met de 'kosteneffectiviteit' doelstelling worden beoogd	--	Voorgesteld beleid draagt in het geheel niet bij aan een kostenefficiënt mobiliteitsbeleid
		-	Het beleid draagt niet of nauwelijks bij aan een kostenefficiënt mobiliteitsbeleid
		0	Het beleid levert mogelijk beperkte bijdrage aan een kostenefficiënt mobiliteitsbeleid
		+	Het beleid levert zeker een bijdrage aan een kostenefficiënt mobiliteitsbeleid
		++	Het beleid levert zeker een grote bijdrage aan een kostenefficiënt mobiliteitsbeleid
Tijdsgebonden	Plan stelt een tijdsframe	--	Plan stelt uitvoering kostenefficiëntie niet af tegen een tijdsframe
		-	Plan geeft onduidelijk en niet concreet tijdsframe
		0	Plan stelt in beperkte mate tijdsframe voor enkele onderdelen van kostenefficiëntie
		+	Plan zet tijdsframe voor kostenefficiëntie en efficiency
		++	Plan stelt uitvoerig tijdsframe voor alle kosten en budgetten af

Tabel 8. Voorbeeld SMART invulling SUMP doel 'kosteneffectiviteit'.

5.6 Bijdragen aan een aantrekkelijk en hoogwaardig verblijfsklimaat en buitenruimte in de stad

De laatste doelstelling luidt: “Bijdragen aan een aantrekkelijk en hoogwaardig verblijfsklimaat en buitenruimte in de stad” en heeft betrekking op de ‘leefbaarheid’ in steden. Daarmee omvat dit onderdeel essentiële aspecten uit de vier voorgaande doelstellingen. Het behoud van een leefbare omgeving in steden is in toenemende mate een uitdaging, als gevolg van een toenemend aantal inwoners in steden. De druk die dit legt op het mobiliteitssysteem stijgt en is van invloed op de manier waarop het dagelijks leven in de stad eruit komt te zien (Pardo, 2021).
Een aantrekkelijk en hoogwaardig verblijfsklimaat is eveneens niet eenvoudig te definiëren. Het komt neer op het feit dat het in het beleid van steden, rekening wordt gehouden met de rol die het mobiliteitssysteem in neemt in het geheel van functioneren van de stad (I.Cré, persoonlijke communicatie, 1 april 2016).
Een belangrijke eigenschap van stedelijk mobiliteitsbeleid is daarom de synergie met het beleid dat gericht is op ruimtelijke ordening en gebiedsontwikkeling. De afhankelijkheid van deze domeinen vraagt om een goede afstemming van verschillende functies die een gebied heeft en de vervoersstromen die daarin tot stand komen. Mobiliteitsbeleid moet hierin een manier vinden om de verschillende gebieden te verbinden, zonder dat dit een beperking oplevert voor het functioneren van deze en tussenliggende gebieden. Noodzakelijke verkeersstromen tussen verschillende locaties hebben in een ideaal systeem geen negatieve invloed op tussenliggende gebieden. Dit vraagt om een overweging van de gebied specifieke kenmerken en passende vervoersmogelijkheden als onderdeel van beslissingen binnen het mobiliteitsbeleid. Op die manier kan mobiliteitsbeleid bijdragen aan een leefbaar en efficiënt stedelijk leefklimaat in de stad.(J. de Haan, persoonlijke communicatie, 1 april 2016).
Het functioneren van de buitenruimte van de stad is eveneens een onderdeel van deze doelstelling. Beslissingen met betrekking tot mobiliteit en het vervoersnetwerk in de stad, zouden rekening moeten houden met de omliggende niet-stedelijke gebieden. Het is van belang dat verder wordt gekeken dan de stadsgrenzen. In het verbinden van binnenstedelijk gebied met omliggende regio’s, is een afweging van de vervoersstromen die tot stand komen als gevolg van interactie tussen deze gebieden noodzakelijk. In het opstellen van mobiliteitsbeleid dient daarom rekening te worden gehouden met de functionele relatie tussen stad en omliggend gebied en de vervoersstromen die hiertussen bestaan. Beslissingen met betrekking tot mobiliteit in de relatie tot omliggende gebieden, dienen de effecten op de leefbaarheid in de deze gebieden in overweging te nemen (CROW-KpVV, 2012).

SMART Criteria	Kern SMART criterium		Score SUMP doel 'Leefbaarheid'
Specifiek	Het document gaat specifiek in op het belang van een goede afstemming van mobiliteitsbeleid met de ruimtelijke ordening ten behoeve van de leefbaarheid	--	Geen aandacht voor het behoud van leefbaarheid
		-	Nauwelijks aandacht voor afstemming van mobiliteitsbeleid met de ruimtelijke ordening
		0	Beperkte aandacht voor afstemming van mobiliteitsbeleid met de ruimtelijke ordening
		+	Specifieke aandacht voor afstemming van mobiliteitsbeleid met de ruimtelijke ordening
		++	Uitgebreide aandacht voor afstemming van mobiliteitsbeleid met de ruimtelijke ordening
Meetbaar	Het document stelt vast hoe de gewenste nieuwe situatie gericht op leefbaarheid wordt uitgewerkt	--	Geen beschrijving gewenst verschil tussen begin- en eindsituatie
		-	Nauwelijks een beschrijving van gewenst verschil tussen begin- en eindsituatie
		0	Beperkt beschreven mogelijkheid tot vaststellen van gewenst verschil tussen begin- en eindsituatie
		+	Specifieke beschrijving van mogelijkheid tot vaststellen gewenst verschil tussen begin- en eindsituatie
		++	Uitgebreide beschrijving van mogelijkheid tot vaststellen gewenst verschil tussen begin- en eindsituatie
Acceptabel	Beleidsdocument heeft aandacht voor mogelijke conflicten tussen voorgesteld beleid en bestaande kaders en normeringen	--	Geen aandacht voor afstemming van mobiliteitsbeleid met de ruimtelijke ordening
		-	Uitwerking past niet binnen algemeen acceptabele kaders en normeringen van afstemming van mobiliteitsbeleid met de ruimtelijke ordening
		0	Uitwerking draagt beperkt bij aan afstemming van mobiliteitsbeleid met de ruimtelijke ordening
		+	Uitwerking draagt bij aan afstemming van mobiliteitsbeleid met de ruimtelijke ordening Uitwerking draagt bij volledig bij aan
		++	Afstemming van mobiliteitsbeleid met de

			ruimtelijke ordening is uitgebreid en draagt volledig bij aan de leefbaarheid
Relevant	Het beleid draagt effectief bij aan het doel om afstemming van mobiliteitsbeleid met de ruimtelijke ordening te waarborgen	--	Het beleid hanteert geen methoden
		-	Het beleid beschrijft een of weinig methoden die bijdragen aan afstemming van mobiliteitsbeleid met de ruimtelijke ordening
		0	Het beleid beschrijft een aantal methoden, dat bijdraagt aan afstemming van mobiliteitsbeleid met de ruimtelijke ordening
		+	Het beleid sluit aan met de ambities dat het SUMP doel beoogt
		++	Het beleid sluit sterk aan met de ambities dat het SUMP doel beoogt.
Tijdsgebonden	Plan stelt een tijdsframe	--	Plan stelt geen tijdsframe
		-	Plan geeft een onduidelijk en niet concreet tijdsframe
		0	Plan stelt in beperkte mate tijdsframe voor enkele aspecten
		+	Plan zet tijdsframe voor uitvoering realiseren doelen
		++	Plan stelt uitvoerig tijdsframe

Tabel 9. Voorbeeld SMART invulling SUMP doel 'Leefbaarheid'.

6. Analyse GVVP Amersfoort

In het vorige hoofdstuk is op basis van literatuur, interviews en verschillende beleidsdocumenten een overzicht gegeven van de thematiek achter de SUMP doelstellingen. In dit hoofdstuk wordt getoetst in welke mate de formuleringen in een GVVP aansluiten op de thematiek van de SUMP doelstellingen. Indien er sprake is van aansluiting, worden de formuleringen in het GVVP geanalyseerd op basis van SMART criteria. In dit hoofdstuk wordt een analyse van het GVVP van Amersfoort gegeven.

Amersfoort is een stad in de provincie Utrecht, met in 2016 een inwoneraantal van meer dan 153.000. De stad wordt ontsloten door de A1 en A28 via het knooppunt Hoevelaken. Daarnaast vervult de stad een belangrijke rol als OV knooppunt voor treinreizigers tussen de Randstad en het oosten van het land.
Het verkeer- en vervoersbeleid van Amersfoort is vastgelegd in het Verkeer- en Vervoerplan Amersfoort gepubliceerd in 2013. In dit beleidsdocument beschrijft de gemeente Amersfoort haar visie op het verkeer en vervoer in de stad tot 2030.
In het GVVP merkt de gemeente op dat de grenzen aan de groei van de stad bereikt zijn. In een tijd waarin het discours op duurzaamheid komt te liggen, de stedelijke bevolking en daarmee de mobiliteitsvraag toeneemt, moet daarom anders worden gekeken naar de manier waarop het mobiliteitsbeleid wordt ingericht.
Het GVVP beschrijft de ambitie om ruimte te creëren voor een multifunctioneel mobiliteitssysteem, met aandacht voor multimodaliteit en alternatieven voor het huidige autogebruik. Er wordt ingezet op een duurzaam verkeer- en vervoersbeleid, waarbij op basis van een gebiedsgerichte benadering, inpassing wordt gezocht voor verhoging van fietsgebruik en de intensiteit van openbaar vervoer. Daarnaast vormt ook automobiliteit een belangrijk onderdeel in het GVVP.
Het doel dat Amersfoort met het GVVP voor ogen heeft, is het bijdragen aan een blijvend vitale stad, door creatief en toekomstgericht te werken aan nieuwe oplossingen voor de aan mobiliteit gerelateerde vraagstukken.

Een belangrijk onderdeel waarop beslissingen in het GVVP zijn gebaseerd, is de inzet op de vijf V's als basis voor het mobiliteitsbeleid.
De gemeente richt zich daarmee de komende jaren op een efficiënt en schoon gebruik van het mobiliteitsnetwerk en zet in op de volgende punten:

- Voorkomen: Het voorkomen van onnodige verplaatsingen. Wanneer bijvoorbeeld thuiswerken een optie is om een rit te voorkomen. Dat draagt bij aan het efficiënt gebruiken van het vervoersnetwerk.
- Verkorten: Het aanleggen en verbeteren van directe verbindingen om het netwerk zo kort mogelijk te belasten. Bijvoorbeeld het aanleggen van fietsbruggen en tunnels.
- Veranderen: Met het aansporen van reizigers om gebruik te maken van duurzame vervoermiddelen, carpoolen en het reizen en het reizen op andere tijdstippen worden de bereikbaarheid en de leefbaarheid gewaarborgd.
- Verschonen: Met de inzet op schonere voertuigen wordt het geprobeerd het milieu zo min mogelijk te belasten.

- Verstillen: Met het stimuleren van stille voertuigen en het aanleggen van stille infrastructuur wordt de hinder voor de woonomgeving zo veel mogelijk beperkt.

In de uitwerking van de inhoud van het GVVP en de aansluiting op de SUMP doelstellingen, zal blijken dat vijf V's op meerdere manieren terug komen.
De volgende paragraaf gaat in op de inhoud van het GVVP, en de aansluiting hiervan op de onderdelen uit de eerste SUMP doelstelling. Het hoofdstuk sluit af met een conclusie en een overzicht van de totale SMART score van het GVVP op de SUMP doelstellingen.

6.1 Het waarborgen van een mobiliteitssysteem dat ontplooiingsmogelijkheden biedt aan een ieder

De eerste SUMP doelstelling is gericht op 'ontplooiing' en het behoud van de mogelijkheid tot het bereiken van essentiële plaatsen voor alle inwoners van een stad. Hoewel de Europese richtlijn feitelijk niet van toepassing is geweest op het beleidsproces, lijkt het GVVP van Amersfoort deels aan te sluiten op de aspecten uit de eerste SUMP doelstelling. In de uitwerking hiervan, wordt een tweedeling gemaakt in het gebruik van OV en het fietsgebruik.

"Aanvullend worden in het kader van dit VVP nu activiteiten en maatregelen gepresenteerd die de toekomstige bereikbaarheid en mobiliteit in de stad en regio 'sturen' in de richting van keuzevrijheid in de mogelijkheden voor reizen en in de richting van alternatieve mogelijkheden ter vervanging van huidige autoverplaatsingen." (GVVP Amersfoort, 2013, p.6).

De verwachte demografische ontwikkelingen hebben invloed op de vervoersvraag, de doorstroming en daarmee de bereikbaarheid van voorzieningen in de stad. Voornamelijk de principes Verkorten en Veranderen, zoals in de uitwerking van de vijf V's, worden door de gemeente ingezet in een poging hier een passend antwoord op te vinden.
Om te voorzien in het behoud van een goede bereikbaarheid stelt het GVVP zichzelf in de eerste plaats de volgende doelstellingen met betrekking tot het openbaar vervoer.

"In 2020 en 2030 moet het aandeel OV in de regionale mobiliteit met respectievelijk 5 en 10 procentpunt omhoog gaan, om de groeiende mobiliteitsvraag op te vangen."

"De kwaliteit van het lokale openbaar-vervoernetwerk binnen Amersfoort moet verbeteren ten opzichte van 2012." (GVVP Amersfoort, 2013, p.23).

Met het verhogen van het aandeel OV binnen het totaal aantal verplaatsingen van zowel verkeer binnen Amersfoort als extern verkeer vanuit de regio, wordt ingezet op het opvangen van de toenemende vervoersvraag

Om deze doelstellingen te realiseren, wil de stad zich richten op het efficiënter gebruik maken van de bestaande mogelijkheden die het OV netwerk biedt. De spoorlijn die door de stad loopt kan een belangrijke rol spelen, in de vorm van een verhoging van het aantal treinen en de intensiteit van het aantal ritten. Ook wordt gezocht naar mogelijkheden om het busnetwerk anders in te richten, zodat de bereikbaarheid van belangrijke plaatsen verbetert.

"Het gaat om betere benutting van de bestaande stations, verbeteren van de overstapmogelijkheden zoals Park&Ride en het verbeteren van de loop-, OV- en fietsroutes tussen de stations en de wijken. Zo neemt het aantal keuzemogelijkheden voor een reiziger verder toe" (GVVP Amersfoort, 2013, p.23).

Om meer personen aan te sporen om te kiezen voor het OV, wordt begonnen met het verbeteren van de kwaliteit en toegankelijkheid van stations en overstappunten. Daarnaast moet het gebruik van OV eenvoudiger en aantrekkelijk worden, door verschillende OV diensten te koppelen aan de

hand van knooppuntontwikkeling en het toevoegen van haltes op plaatsen waar dit gewenst is. Het GVVP benoemt met dit doel tevens de ambitie om het aantal P+R zones te verhogen, om automobilisten op die manier te verleiden om gebruik te maken van de mogelijkheden die het OV biedt en om daarmee de plaatsen die gevoelig zijn voor congestie te ontlasten.

Naast het feit dat de automobiliteit als belangrijk onderdeel van het mobiliteitsbeleid blijft bestaan, zet de gemeente in op het verhogen van het aandeel van de fiets in de totale toename van de vraag naar mobiliteit en verplaatsingen.

"In 2020 en 2030 moet het aandeel fiets in de totale mobiliteit voor verplaatsingen binnen Amersfoort met respectievelijk 4 en 8 procentpunt omhoog gaan, om de groeiende mobiliteitsvraag op te vangen. De focus ligt daarbij op het opvangen van de verwachte groei van het autoverkeer voor korte verplaatsingen (tot 7,5 km)"

"In 2020 en 2030 moet het aandeel fiets in de totale mobiliteit met respectievelijk 5 en 10 procentpunt omhoog gaan, om de groeiende mobiliteitsvraag op te vangen voor regionaal verkeer. De focus ligt daarbij op het opvangen van de verwachte groei van het regionale autoverkeer (verplaatsingen 7,5 – 15 km)" (GVVP Amersfoort, 2013, p.22).

De fiets als vervoersoptie voor verplaatsen is het meest voordelig, omdat deze het minst overlast heeft op het ruimtebeslag, de lucht- en geluidskwaliteit. Om die reden probeert de gemeente fietsgebruik te stimuleren op kort afstanden tot 7,5 km en binnen de regio tot 15km, als serieus alternatief voor de auto. De doelstelling die de gemeente heeft, is een toename van het aandeel fiets in de binnenstedelijke mobiliteit tot 8% in 2030 en een toename hiervan tot 10% in de gehele regionale mobiliteit. Het gaat dan achtereenvolgens om binnenstedelijke verplaatsingen tot 7,5 km en om regionale verplaatsingen van 7,5 km tot 15 km die per fiets worden afgelegd.

"Het vaststellen van een fietsnetwerk heeft als doel het vastleggen van bestaande verbindingen, gewenste verbindingen en ontbrekende schakels om te zorgen voor een compleet fietsnetwerk voor een optimale fietsbereikbaarheid van de hele stad"(GVVP Amersfoort, 2013, p.51).

Daarnaast zijn niet-fysieke maatregelen noodzakelijk in het verhogen van het aandeel fiets in het vervoersaandeel. Daartoe voorziet de gemeente in deelname aan programma's als Beter Benutten, waarmee doelgroepen in het bedrijfsleven worden aangespoord om andere vervoerskeuzen te overwegen.

"Het landelijk programma Beter Benutten waarbij het bedrijfsleven bijdraagt aan maatregelen om de bereikbaarheid te verbeteren" (GVVP Amersfoort, 2012, p.35).

Het GVVP heeft tot slot aandacht voor het gebruik van het netwerk door personen met scootmobiels. Hiermee toont de gemeente aan rekening te houden met personen met een beperkte mogelijkheid tot het bereiken van functionele plaatsen. Verdere aandacht voor personen met een beperking blijft achterwege in het GVVP.

"Het basis- en hoofdnetwerk fiets moet toegankelijk zijn voor scootmobiels. Dit houdt in dat ze voldoende breed moeten zijn zodat fietsers en scootmobiels elkaar kunnen passeren"(GVVP Amersfoort, 2013, p.55).

Aansluiting tot SUMP doel 'ontplooiing'.

Specifiek Het GVVP stelt zich tot doel om het waarborgen van de bereikbaarheid en de groeiende vraag naar mobiliteit, op te vangen op basis van het OV en fietsgebruik.
Het verbeteren van de kwaliteit en frequentie van het openbaar vervoer netwerk, moet resulteren in een toegankelijk en aantrekkelijk alternatief voor vervoer. Hiervoor dient in overleg met gemeente en OV bedrijven gekeken te worden naar de mogelijkheden om het systeem aan te passen op de wensen die vanuit de maatschappij aan het netwerk worden gesteld. De gedachte is dat een aantrekkelijk en toegankelijk systeem moet resulteren in een verhoging van het vervoersaandeel OV in de stad en de regio.
Het tweede onderdeel is gericht op doelstelling die voorziet in de fiets als alternatief vervoersmiddel voor binnenstedelijke en regionale verplaatsingen naar werklocaties of de binnenstad. Op die manier hoopt de gemeente een zo groot mogelijke groep aan te spreken. De vraag is in welke mate dit effectief kan bijdragen aan het daadwerkelijk waarborgen van ontplooiingsmogelijkheden van een ieder, omdat de maatregelen slechts indirect aansluiten.
Een concrete formulering die aansluit op de ontplooiingsdoelstelling ontbreekt.
Opvallend is wel de aandacht voor personen met een scootmobiel. De aandacht voor deze groep sluit aan op de gedachte dat het beleid moet gelden voor ieder persoon, ook voor personen met een beperkte mobiliteit. De uitwerking van beleid voor deze groep is echter beperkt. Op basis hiervan moet vastgesteld worden dat de invulling van het ontplooiingsdoel weinig specifiek is.
Meetbaar De aanname is dat het uitwerken van de doelstellingen bijdraagt aan het waarborgen van een bereikbare stad. Voor het onderdeel met betrekking tot OV is vastgesteld dat het vervoersaandeel OV in de regionale mobiliteit moet toenemen met 5 tot 10 procentpunten. Het vervolg van het doel met betrekking tot OV gaat in op de kwaliteit van het OV in de stad. Dit moet verbeterd worden ten opzichte van 2012. Een vergelijkbare doelstelling wordt gesteld met betrekking tot het aandeel fietsgebruik in het totaal aantal verplaatsingen.
Een verandering binnen vervoersaandelen, betekent echter niet dat er ook uitspraken kunnen worden gedaan over de gewenste eindsituatie met betrekking tot de ontplooiingsmogelijkheden van alle personen. Dit betekent dat er in aansluiting op de ontplooiing doelstelling geen meetbare invulling is gegeven.
Acceptabel In het uitwerken van de OV doelstelling, moet rekening worden gehouden met de afstemming van gemeentelijke mobiliteitswensen met de manier waarop vervoerssystemen zijn ingericht. Dit vraag mogelijk om samenwerking met andere overheden en vervoersbedrijven. Dit legt beperkingen voor de uiteindelijke haalbaarheid. In het GVVP wordt de noodzaak hiervan erkend.
In de doelomschrijving met betrekking tot het fietsgebruik blijkt dat het aanleggen van een fietsnetwerk voor een substantieel aandeel werkende personen en centrumbezoekers een stimulans

is om fietsgebruik te overwegen. In de uitwerking van de GVVP inhoud bleek al dat een structurele gedragsverandering gepaard gaat met meer dan alleen fysieke maatregelen in de infrastructuur. Het GVVP beschrijft dat in samenwerking met bedrijven en op basis van burgerparticipatie wordt gewerkt aan experimenten ten behoeve van de gedragsverandering van reizigers. Zo wordt een situatie gecreëerd die uitnodigend is om alternatieve vervoersmiddelen te overwegen. De maatregelen zoals beschreven bij dit doel lijken daarmee een effectieve bijdrage te kunnen leveren in de gedragsverandering, die noodzakelijk is om vervoersaandelen te veranderen.
Hiermee wordt echter geen specifiek beleid uitgewerkt dat gericht is op de ontplooiingsmogelijkheden die gelden voor alle personen. De aandacht voor personen met beperkte vervoersmogelijkheden is klein. De focus op personen met een scootmobiel vormt hier een uitzondering op, maar ook de aandacht en uitwerking van beleid voor deze groep is beperkt. Daarom wordt vastgesteld dat het GVVP geen aandacht heeft voor mogelijke conflicten tussen het voorgestelde beleid en de bestaande kaders en normeringen.
Relevant De OV-doelstelling en fietsdoelstelling spelen in op de toenemende mobiliteitsvraag, maar leiden niet direct tot het verbeteren van de mobiliteit voor eenieder. Maatregelen zullen er niet direct toe leiden dat de toegankelijkheid van plaatsen voor personen met een handicap wordt verbeterd.
In het kader van de relevantie voor het inzetten op een toename van het OV- en fietsgebruik, kan gesteld worden dat het geen relevant onderdeel is in relatie tot de eerste SUMP doelstelling. Er wordt immers niet effectief bijgedragen aan behalen van het doel gericht op ontplooiing.
De uitwerking van het doel met betrekking tot scootmobiels, is feitelijk het enige onderdeel in het GVVP, dat werkelijk relevant is in het kader van ontplooiingsmogelijkheden. Het uitwerken van deze ambitie zal kunnen resulteren in het vergroten van de verplaatsingsmogelijkheden van personen in scootmobiels.
Tijdsgebonden In het GVVP wordt ingegaan op een tijdscomponent waarbinnen doelrealisatie met betrekking tot OV en fiets beoogd wordt. De vraag blijft in dit geval in hoeverre deze onderdelen relevant zullen zijn in het uiteindelijk waarborgen van de verplaatsingsmogelijkheden van ieder persoon.
Dat geldt niet voor de ambitie voor het gebruik van scootmobiels. Er wordt hier geen tijdsgebonden component voor gegeven. Daarmee moet vastgesteld worden dat in het kader van SMART formuleren, geen heldere invulling is gegeven aan de tijdsgebondenheid.

Op basis hiervan moet vastgesteld worden dat de aansluiting van de GVVP formuleringen met de eerste SUMP doelstelling niet sterk is.

SMART Criterium	Omschrijving	Scores	Toelichting
Specifiek	Het document gaat specifiek in op het waarborgen van een mobiliteitssysteem dat ontplooiingsmogelijkheden biedt aan een ieder	-	Nee, indirect wordt er een poging gedaan de bereikbaarheid te waarborgen door verhoging van vervoersaandeel OV en fiets. Wel beperkt aandacht voor bereikbaarheid voor minder validen en scootmobiels.
Meetbaar	Het document stelt vast hoe de gewenste nieuwe situatie voorgesteld moet worden	--	Nee, er is geen visie op de sociale functie van mobiliteit.
Acceptabel	Beleidsdocument heeft aandacht voor mogelijke conflicten tussen voorgesteld beleid en bestaande kaders en normeringen.	0	Haalbaarheid hangt sterk af van gedragsverandering onder reizigers en de afstemming met betrokken partijen. Het GVVP houdt hier rekening mee. Echter is er meer nodig dan de beperkte aandacht voor scootmobiels om gewenste invulling aan eerste SUMP doel te geven.
Relevant	Het beleid draagt effectief bij aan het behalen van het doel gericht op ontplooiing	-	De vraag is in hoeverre genoemde middelen bijdragen aan het waarborgen van ontplooiingsmogelijkheden. De aandacht voor minder validen is wel direct relevant.
Tijdsgebonden	Plan stelt een tijdsframe waarbinnen gestelde dienen te worden gerealiseerd	-	Er is geen expliciete doelstelling die goed aansluit op het SUMP doel. Wel is er een tijdsgebonden indirect doel voor een toename van het vervoersaandeel gericht op 2030, met tussenstap in 2020.

Tabel 10. SMART Invulling SUMP doel 'ontplooiing'.

6.2 Het verbeteren van veiligheid

Het tweede SUMP doel is gericht op het verbeteren van de objectieve en subjectieve veiligheid aan de hand van het mobiliteitsbeleid.

Het GVVP van Amersfoort gaat uitgebreid in op het verbeteren van de veiligheid van het verkeer. Daarbij stelt ze in de eerste plaats de volgende doelstelling.

"In 2020 zijn er in Amersfoort geen blackspots en is het aantal ongevallen onder het niveau van 2007 (laagste aantal ongevallen in registratie)" (GVVP Amersfoort, 2013, p.24).

Een hoge verkeersveiligheid is een belangrijke voorwaarde voor een prettige leefomgeving. Het beleid zet daarom in op verschillende maatregelen die moeten bijdragen aan het behoud en het verbeteren van de veiligheid. Hierin is het creëren van bewustwording en gewenst gedrag door middel van educatie onder risicogroepen een belangrijk aspect.

"Voor alle leeftijdscategoriën worden jaarlijks cursussen georganiseerd en stadsbrede voorlichtingscampagnes verspreid. Dit om alle verkeersdeelnemers bewuster te maken van eigen gedrag zodat zij veilig kunnen deelnemen aan het verkeer" (GVVP Amersfoort, 2012, p.36).

Ook binnen de fysieke context worden voorstellen ten behoeve van de veiligheid benoemd. Een voorbeeld is het verminderen van het aantal verkeersborden, waardoor er voor verkeersdeelnemers een overzichtelijker en daarmee veiliger systeem ontstaat. Op stukken waar over het algemeen veel verkeersongevallen plaatsvinden of waar veel kwetsbare groepen zijn, wordt op basis van fysieke aanpassingen van de infrastructuur geprobeerd om een vermindering van gevaarlijke situaties te bereiken. De bedoeling is dat daarmee een afname van het aantal verkeersongevallen wordt gerealiseerd en dat blackspots verdwijnen.

"Door pro-actief beleid te voeren via educatie en een goede monitoring van de ongevalsgegevens kunnen we efficiënt en effectief werken aan een betere verkeersveiligheid in de stad. De subjectieve verkeersveiligheid speelt hierin ook een rol"(GVVP Amersfoort, 2013, p.24).

"Subjectieve veiligheid wordt als steeds belangrijker ervaren. Amersfoort zet zich in om de subjectieve verkeersveiligheid daar waar mogelijk en daar waar nodig te verbeteren"(GVVP Amersfoort, 2013, p.37).

Het meenemen van de subjectieve veiligheid in beleid wordt in het GVVP gezien als een algemene trend. De beleving van veiligheid als deelnemer aan het verkeer wordt daarmee steeds belangrijker. Shared space wordt genoemd als methode om door middel van een op het oog onveilige situatie, een verkeersveilige beleving te creëren. Daarnaast wil de gemeente op basis van peilingen onder inwoners, proberen om waar mogelijk maatregelen te treffen ten behoeve van de subjectieve verkeersveiligheid om zo de veiligheidsbeleving te versterken.

"Het monitoren van ongevallencijfers, de stadspeiling, klachten en vragen over de verkeersveiligheid in de verschillende wijken geven inzicht in de objectieve en subjectieve verkeersveiligheid. De analyse

hiervan geeft aan of en waar er maatregelen getroffen moeten worden om de verkeersveiligheid te verbeteren. De analyse vindt jaarlijks plaats. "(GVVP Amersfoort, 2013, p.37).

Daarmee belicht het GVVP de verkeersveiligheid vanuit een aantal optieken. De aansluiting tot het tweede SUMP doel wordt in het volgende onderdeel uitgewerkt.

Aansluiting tot SUMP doel 'veiligheid'

Specifiek In de uitwerking van het veiligheidsdoel blijkt dat de aandacht voor veiligheid in dit GVVP uitgebreid is. De gemeente stelt in de eerste plaats het doel dat het aantal blackspots op nul moet uitkomen. Daarnaast wordt ingezet het verhogen van zowel de subjectieve als de objectieve veiligheid. Het GVVP richt zich vooral op maatregelen voor kwetsbare groepen als jongeren en ouderen. Er is een duidelijk en begrijpelijk beleid geformuleerd voor wat betreft de verkeersveiligheid. Dit sluit goed aan op de inhoud van de tweede SUMP doelstelling en is daarmee specifiek.

Meetbaar De doelformulering gericht op verkeersveiligheid stelt vast hoe de eindsituatie voorgesteld moet worden. De verbetering van de verkeersveiligheid wordt uitgedrukt in het aantal blackspots en er is sprake van doelbereiking wanneer hiervan geen sprake meer is. Daarnaast is het jaarlijks aantal ongevallen een kwantitatieve indicator voor de argumentatie van het verschil tussen de beginsituatie en de eindmeting.

Voor het vaststellen van de subjectieve verkeersveiligheid wordt in het GVVP gesteld dat door middel van enquêtering kan worden bepaald in welke zin hierin een gewenste verandering is opgetreden. Wel moet opgemerkt worden dat de subjectieve veiligheid uitgaat van een gevoel dat niet eenvoudig te operationaliseren is. Op basis van deze notities, wordt vastgesteld dat dit doel uitgebreid meetbaar geformuleerd is.

Acceptabel Een trend met betrekking tot verkeersveiligheid in Amersfoort is het feit dat er in de afgelopen 10 jaar sprake is geweest van een afname van het aantal verkeersongevallen en blackspots, als gevolg van maatregelen die de gemeente treft. Daarnaast richt de gemeente zich op het verbeteren van de subjectieve veiligheid.

De voorbeelden die naar voren komen en de expliciete aandacht voor zwakkere verkeersdeelnemers weerspiegelen de aandacht voor mogelijke conflicten tussen het voorgestelde beleid en algemeen geaccepteerde kaders. Het uitwerken van het doel gericht op verbeteren van de verkeersveiligheid op gemeentelijk niveau is daarmee een acceptabel en aannemelijk haalbaar doel.

Relevant Het feit dat 2007 geldt als jaar met het laagste aantal verkeersslachtoffers, impliceert dat er de afgelopen jaren een toename is geweest. Daarnaast laten in het verleden behaalde resultaten zien dat maatregelen die de gemeente treft, effectief kunnen bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. De uitgebreide uitwerking gericht op zwakkere verkeersdeelnemers en voorbeelden vormt een goede aanvulling op de gemeentelijke doelstelling. Het beleid bewijst hiermee effectief bij te kunnen dragen aan de gewenste situatie. De invulling van het doel voor verkeersveiligheid is erg relevant.

Genoteerd moet worden dat uitvoering van dit doel mogelijk doorwerking heeft op de beleving van veiligheid van personen, dus daarmee indirect ook de subjectieve veiligheid ten goede komt.

Tijdsgebonden Het doel stelt geen tijdsplan vast, maar gaat wel uit van een bepaald tijdsframe waarbinnen doelrealisatie wordt verwacht; namelijk dat in 2020 sprake is van mobiliteitssysteem dat geen blackspots kent en het aantal verkeersongevallen onder het 2007 niveau is.

SMART Invulling SUMP doel 'veiligheid'

SMART Criterium	Omschrijving	Score	Toelichting
Specifiek	Het document gaat specifiek in op objectieve en subjectieve verkeersveiligheid	++	Specifieke doelstelling met betrekking tot objectieve verkeersveiligheid en daarnaast aandacht voor subjectieve veiligheid
Meetbaar	Het document stelt vast hoe de gewenste nieuwe situatie voorgesteld moet worden	++	Meetbare doelstelling geformuleerd voor objectieve veiligheid: geen blackspots en aantal ongevallen onder 2007 niveau. Indirect heeft dit effect op subjectieve veiligheid.
Acceptabel	Beleidsdocument heeft aandacht voor mogelijke conflicten tussen voorgesteld beleid en bestaande kaders en normeringen	++	Doelbereiking bouwt voort op eerder behaalde resultaten en trends. Voorbeelden en aandacht voor zwakkeren beschrijft aandacht voor mogelijke conflicten tussen voorgesteld beleid en kaders en normering.
Relevant	Het beleid draagt effectief bij aan het behalen van het doel gericht op veiligheid	++	2007 als laagste niveau impliceert een toename in de afgelopen jaren. Daartoe worden veel maatregelen genoemd die effectief zijn en passen binnen de gemeentelijke context. Het beleid draagt sterk bij aan het bereiken van de gewenste situatie
Tijdsgebonden	Wat is het tijdsframe waarbinnen de beleidsuitwerking wordt gerealiseerd?	0	Geen tijdsframe, wel een eindmoment vastgesteld in 2020.

Tabel 11. SMART Invulling SUMP doel 'veiligheid'.

6.3 Het verminderen van luchtverontreiniging, geluidhinder, CO2-emmissies en energieverbruik

De derde SUMP doelstelling is gericht op het verminderen van de negatieve effecten van mobiliteit op de omgevingskwaliteit.
In de eerste plaats komt naar voren dat het GVVP geen concrete of directe doelstelling heeft, die verband lijkt te houden met de derde SUMP doelstelling. Wel kan in het kader van de vijf V's (zie inleidende paragraaf) een verband worden gelegd met de ambitie om middels het GVVP het verkeer en de omgeving te verschonen en te verstillen.
De doelstellingen die in de uitwerking van het eerste SUMP doel aan bod zijn gekomen, vinden ook in dit onderdeel terugslag. Het uitwerken van deze doelen vormt een onmiskenbaar onderdeel in het verbeteren van de omgevingskwaliteit van Amersfoort.

In het GVVP wordt gesteld dat de gemeente wil inspelen op de verwachte groei van het aantal inwoners en de daaraan gerelateerde vraag naar vervoer. De inzet op openbaar vervoer en fietsgebruik als alternatief voor automobiliteit lijken te kunnen bijdragen aan het verschonen en verstillen van de leefomgeving, op basis van het mobiliteitssysteem dat onder druk ligt van een toenemende vraag naar mobiliteit.

"De duurzame vervoermiddelen moeten een aantrekkelijk alternatief vormen, door de kwaliteit hiervan te verbeteren en deze vervoerswijzen te stimuleren" (GVVP Amersfoort, 2013, p.21).

Om de toenemende druk op het vervoersnetwerk op te vangen, wordt in het GVVP ingezet op een breed aanbod van vervoersmiddelen, met aandacht voor duurzame alternatieven voor automobiliteit en het stimuleren van OV en het gebruik van de fiets.
Op die manier kan aan de vervoersvraag worden voldaan, zonder dat een toename van het aantal auto's als negatief effect optreedt.

"Voor alle verplaatsingen in de gemeente moet gelden dat deze op een veilige en comfortabele manier kunnen plaatsvinden Dit geldt ook voor verplaatsingen van het langzaam verkeer. Deze vorm van verplaatsen is het meest voordelig, omdat er de minste overlast - zowel qua ruimtebeslag, geluid en lucht wordt veroorzaakt"(GVVP Amersfoort, 2013, p.22).

Een onderdeel in het bereiken van multimodaliteit gaat in op gedragsverandering en bestaat uit het beschikbaar stellen van de juiste informatie over vervoersmogelijkheden, waarbij voornamelijk op de korte termijn reisbeslissingen wordt ingespeeld. Er wordt gesteld dat er een overdaad aan informatie beschikbaar is, als gevolg van de toenemende ontwikkelingen binnen de ICT. Dit overaanbod heeft als gevolg dat het voor een reiziger onaantrekkelijk is, om op basis hiervan een keuze te maken over de manier waarop hij of zij de verplaatsing zal ondernemen. Dit leidt er toe dat afwegingen over bepaalde vervoersmiddelen achterwege blijven, waardoor het autogebruik vaak de voorkeur geniet. Er wordt in het GVVP een aparte doelstelling gewijd aan het bieden van informatie ten behoeve van het stimuleren van een gewenst reisgedrag.

"We willen de reiziger verleiden om gebruik te maken van de duurzame vervoermiddelen. Daarbij richten we ons voor de interne verplaatsingen vooral op de fiets en voor de externe verplaatsingen op de fiets en het openbaar vervoer. Om mensen te verleiden is er meer nodig dan alleen een goed product" (GVVP Amersfoort, 2013, p.32).

"In 2017 moeten de inwoners van Amersfoort beschikken over brede informatie waarmee ze een bewuste keuze kunnen maken in hun reisgedrag" (GVVP Amersfoort, 2013, p.25).

Het aanbieden van informatie is gestoeld op het sturen van reizigers, gericht op het verwezenlijken van een verandering in de verdeling van vervoersmiddelen over het totale vervoersaandeel. De nadruk ligt op het gebruik van duurzame alternatieven voor automobiliteit.
In een analyse van het GVVP komt naar voren dat er geen concreet doel gesteld wordt dat lijkt op het SUMP doel, maar kan beredeneerd worden dat de geformuleerde doelen en maatregelen in principe een indirect positief effect hebben op de luchtverontreiniging, geluidhinder en CO2-emmissie en daarmee op de omgevingskwaliteit van Amersfoort.

Aansluiting tot SUMP doelstelling 'milieu'
Specifiek Het ontbreekt in het GVVP aan een expliciete doelstelling die kan worden gerelateerd aan de derde SUMP doelstelling. Wel kan vastgesteld worden dat de ambities met betrekking tot het stimuleren van fietsgebruik en openbaar vervoer als alternatief voor automobiliteit mede zijn ingegeven door een – grotendeels impliciete – doelstelling gericht op duurzaamheid, waaronder onder andere luchtkwaliteit en duurzaamheid wordt begrepen. Hiermee is geen sprake van een specifieke aansluiting tot het derde SUMP doel, maar is slechts sprake van indirecte invulling hiervan.
Meetbaar Er is geen meetbare component omschreven voor de vermindering van de uitstoot van schadelijke stoffen en geluid als gevolg van het mobiliteitsbeleid. Wel is er is de mate waarin het aandeel fiets- en OV verplaatsingen wordt beoogd te stijgen, dat meetbaar is. Deze onderdelen hebben slechts een indirect effect op de omgevingskwaliteit en zijn niet relevant voor de SMART beoordeling. Er wordt zodoende geen concrete omschrijving gegeven van de gewenste situatie met betrekking tot de SUMP milieudoelstelling.
Acceptabel Er wordt naast indirecte doelstellingen gericht op alternatieve vervoersmiddelen, een brede informatievoorziening voorgesteld die voorziet in het maken van verantwoorde reiskeuzes. Het bieden van sturende informatie is in het GVVP een aparte doelstelling. Opgemerkt moet worden dat het de vraag is in welke mate dit daadwerkelijk bijdraagt aan het verminderen van autogebruik. Daarnaast lijkt het bieden van informatie eerder een middel dan een aparte doelstelling gericht op het milieu. Er is in die zin sprake van een conflict tussen het voorgestelde beleid en de kaders die worden gesteld in de SUMP richtlijn. Er is geen acceptabel e invulling van het SUMP milieu doel.
Relevant In het GVVP wordt benoemd dat het voeren van beleid gericht op alternatieve vervoersmiddelen en het geven van de juiste informatie, bijdraagt aan een verduurzaming van het mobiliteitssysteem. Er is vastgesteld dat het gaat om indirect beleid. Echter is het ontbreken van een directe doelstelling een beperking voor de aannemelijkheid van een beleid gerelateerd aan de milieudoelstelling. Het voorgestelde beleid werkt formuleringen uit die niet of nauwelijks zullen bijdragen aan het behalen van het milieudoel. Dit is een niet relevante invulling van de SUMP milieudoelstelling.
Tijdsgebonden Aan de doelstellingen gericht op het gebruik van openbaar vervoer en de fiets is een tijdsgebonden component verbonden. Datzelfde geldt voor doelstelling gericht op het voorzien van informatie, namelijk een realisatie in 2017.
Echter vormt er door het ontbreken van een directe doelstelling, hier een beperking in de mogelijkheid om een tijdsaspect te kunnen vaststellen. Er is geen tijdsframe vastgesteld waarbinnen aan de milieudoelstelling gerelateerde onderdelen worden behaald.

SMART Invulling SUMP doel 'milieu'

SMART Criterium	Omschrijving	Score	Toelichting
Specifiek	Plan gaat beschrijft specifiek beleid voor verschillende onderdelen van de milieudoelstelling	--	Ontbreekt. Wel een hieraan gerelateerd doel met betrekking tot modal shift dat duidelijk is gespecificeerd.
Meetbaar	Het document stelt vast hoe de gewenste nieuwe situatie voorgesteld moet worden	--	Geen meetbare component geformuleerd gerelateerd aan SUMP doel. Afgeleide doelen zijn wel meetbaar gemaakt, maar kunnen geen inzicht geven in een verandering van de uitstoot en luchtkwaliteit etc.
Acceptabel	Beleidsdocument heeft aandacht voor mogelijke conflicten tussen voorgesteld beleid en bestaande kaders en normeringen	--	Haalbaarheid afgeleide doelen hangt sterk af van gedragsverandering onder reizigers, Informatie als middel is niet overtuigend en ontoereikend in een poging om autoverkeer te ontmoedigen.
Relevant	Plan werkt beleid uit dat bijdraagt aan de resultaten die met de milieudoelstelling worden beoogd	-	Veronderstelde maatschappelijke ontwikkelingen zouden leiden tot stijging autogebruik en hebben daarmee negatief effect op omgevingskwaliteit. Voorgestelde maatregelen zijn in die zin relevant.
Tijdsgebonden	Wat is het tijdsframe waarbinnen de beleidsuitwerking wordt gerealiseerd?	--	Afgeleide doelen hebben tijdsframe, er is geen daadwerkelijk tijdsgebonden doel voor dit thema.

Tabel 12. SMART Invulling SUMP doel 'milieu'.

6.4 Het verbeteren van de efficiency en de kosteneffectiviteit van de mobiliteit voor mens en goed

Het vierde SUMP doel gaat in op het verbeteren van de efficiëntie en kosteneffectiviteit van mobiliteit in steden. Er moet worden uitgegaan van een zo efficiënt mogelijke omgang met de kosten en baten die met het mobiliteitsbeleid gemoeid zijn.

"Insteek is het inzetten op een efficiënt gebruik van het mobiliteitsnetwerk" (GVVP Amersfoort, 2012, p.39).

Met het inspelen op de toenemende vraag naar vervoer, stelt het GVVP dat zoveel mogelijk moet kunnen worden opgevangen door het geheel van vervoersmogelijkheden en worden slechts beperkte infrastructurele maatregelen genomen. Dat vraagt om een veranderend en efficiënter gebruik van het bestaande mobiliteitsnetwerk. Hiertoe voorziet de gemeente onder andere in projecten als Beter Benutten.

"…het feit dat we de bestaande infrastructuur (wegen, parkeerplaatsen, openbaar vervoer, etc.) nog onvoldoende benutten. Er is meer dan voldoende ruimte, alleen niet wanneer we er allemaal tegelijk gebruik van willen maken" (GVVP Amersfoort, 2012, p.16).

Een belangrijk onderdeel in de uitwerking van het vierde SUMP doel, is de ex ante verantwoording van de manier waarop omgegaan wordt met kosten en baten die gemoeid zijn met mobiliteitsbeslissingen.
De gemeente Amersfoort heeft in zekere mate aandacht voor de kosten en budgetten die gerelateerd zijn aan het mobiliteitsbeleid. Daaruit blijkt dat voor een realistische uitwerking van het beleid onvoldoende financiële middelen beschikbaar zijn.

"Er zijn momenteel geen middelen beschikbaar voor de uitvoering van het verkeer- en vervoerbeleid anders dan belegd is de huidige taken en budgetten voor verkeer en vervoer" (GVVP Amersfoort, 2012, p.78).

"Ook door combinaties te maken met plannen en projecten vanuit andere disciplines dan Verkeer kunnen we stapjes zetten om onze doelstellingen te realiseren. Daarbij hebben we wel het besef dat ook binnen die combinatie de budgetten beperkt zijn. Door keuzes daarin scherp neer te zetten kan op dat gebied in ieder geval een bewuste keuze worden gemaakt" (GVVP Amersfoort, 2012, p.78).

Dat betekent voor de gemeente dat de voorgestelde doelen en maatregelen grotendeels blijven hangen in ambities. In een poging deze ambities te realiseren, stelt de gemeente dat aansluiting moet worden gezocht met andere beleidsterreinen en partijen, om invulling te kunnen geven aan het beleid. Ook voorziet de gemeente daarin in een nieuwe rol, namelijk het bij elkaar brengen en managen van partijen die onderling de realisatie van projecten moeten kunnen uitvoeren. Het gaat om projecten als Beter Benutten, maar worden grote infrastructurele projecten vanwege de beperkte budgetten niet aannemelijk geacht.

"De belangrijkste bronnen zijn RSV, VERDER en beter benutten" (GVVP Amersfoort, 2012, p.78).

"Daarnaast kan de financiële situatie in de toekomst verbeteren, waardoor we zelf beter kunnen sturen op onze doelstellingen. Monitoring moet op dat gebied inzicht geven in de ontwikkeling ten opzichte van onze doelstellingen en eventuele bijstelling daarvan" (GVVP Amersfoort, 2012, p78).

Het GVVP heeft daarmee aandacht voor het verbeteren van de manier waarop het inrichten van het huidige vervoersnetwerk efficiënter kan worden geregeld en wordt daarnaast een realistisch beeld gegeven van de manier waarop met budgetten voor de financiering van ambities kan worden omgegaan.

Aansluiting tot SUMP doel 'kosteneffectiviteit'

Specifiek In aansluiting op het SUMP doel kunnen een aantal dingen worden opgemerkt. Het GVVP heeft aandacht voor het efficiënter omgaan met de bestaande infrastructuur. Dit is deels een noodzaak, omdat blijkt dat de budgetten voor het voeren van het mobiliteitsbeleid beperkt zijn. Er wordt met diverse projecten als Beter Benutten een poging gedaan het autogebruik te veranderen, maar ook kostenefficiënter te werk te gaan. Daarnaast schetst de gemeente in de kostenparagraaf op basis van haar financiële middelen hoe ze tot realisatie van de GVVP doelen denkt te komen. Het onderwerp efficiency en kosteneffectiviteit wordt hiermee voldoende specifiek naar voren gebracht in het GVVP.

Meetbaar Er wordt gesteld dat in de toekomst budgetten mogelijk kunnen toenemen, maar dat het beleid momenteel nog in ambities blijft hangen. Tevens heeft het GVVP aandacht voor de herkomst van budgetten in de toekomst. Daarnaast is er een overzichtelijke uitwerking van de manier waarop met kosten en budgetten wordt omgegaan. Het document schetst een impressie van hoe kosteneffectief mobiliteitsbeleid in Amersfoort voorgesteld moet worden. Dit past binnen de kaders van een goede uitwerking van de kosten van meetbaar mobiliteitsbeleid volgens de SMART uitwerking in dit onderzoek.

Acceptabel Uit de kostenparagraaf in het GVVP blijkt dat in het kader van de haalbaarheid, slechts ingezet kan worden op niet-materiële maatregelen. Financiële middelen zijn simpelweg ontoereikend, om de gewenste eindvisie van de gemeente te realiseren, dat wordt in het GVVP erkend. Ondanks het feit dat de financiële daadkracht niet voldoende is, is er wel sprake van een acceptabele uitwerking van de manier waarop met budgetten wordt omgegaan. Het GVVP heeft namelijk aandacht voor de mogelijke beperkingen die aan het voorgestelde beleid worden gesteld en zoekt hierin naar oplossingen.

Relevant Omdat uitvoering van de gemeentelijke plannen moeilijk realiseerbaar is, zal er weinig kunnen veranderen aan de bestaande situatie in Amersfoort. Toch wordt er geprobeerd met zo min mogelijk middelen, zo veel mogelijk te bereiken op basis van verschillende projecten, waaronder Beter Benutten. De verantwoording van de omgang met kosten is in die zin relevant, omdat het plan beleid uit werkt dat bijdraagt aan de resultaten die met de kosteneffectiviteit van mobiliteitsbeleid worden beoogd, ook al blijft dit mogelijk hangen in ambities.

Tijdsgebonden Er zijn geen indicaties te herleiden naar tijdsgebondenheid voor de manier waarop met kosten en efficiëntie wordt omgegaan in het kader van SMART formuleringen.

SMART Invulling SUMP doel 'kosteneffectiviteit'

SMART Criterium	Omschrijving	Score	Toelichting
Specifiek	Het document gaat specifiek in op efficiency en kosteneffectiviteit	+	Specifieke aandacht voor de kosten die gemoeid zijn met het beleid. Daarbij ook erkenning voor het feit dat het beleid grotendeels blijft hangen in ambities.
Meetbaar	Het document stelt vast hoe het kosteneffectief mobiliteitsbeleid voorgesteld moet worden	+	Goede uitwerking van kosten van het mobiliteitsbeleid. Vastgesteld kan worden dat beleid niet tot volledige uitwerking zal komen.
Acceptabel	Beleidsdocument heeft aandacht voor mogelijke conflicten tussen voorgesteld beleid en bestaande kaders en normeringen	+	Kostenparagraaf verklaart dat middelen beperkt zijn en daarmee doelen blijven hangen in ambities. Uitwerking van de manier waarop met kosten wordt omgegaan is degelijk.
Relevant	Plan werkt beleid uit dat bijdraagt aan de resultaten die met de 'kosteneffectiviteit' doelstelling worden beoogd	+	Stellen van doelen gerelateerd aan SUMP doel niet heel relevant, doordat erkend wordt dat haalbaarheid niet reëel is. Wel relevantie in het feit dat kostenparagraaf aantoont hoe het beleid in ambitie blijft hangen.
Tijdsgebonden	Plan stelt een tijdsframe	--	Er wordt geen tijdsframe benoemd.

Tabel 13. SMART Invulling SUMP doel 'kosteneffectiviteit'.

6.5 Bijdragen aan een aantrekkelijk en hoogwaardig verblijfsklimaat en buitenruimte in de stad

"We kiezen voor een gebiedsgerichte benadering. Per gebied wordt gekeken hoe binnen de kaders van vitaal, bereikbaar en leefbaar een evenwicht kan worden bereikt. Dit vertaalt zich in een keuze om bepaalde vervoerwijzen te stimuleren, zonder dat we vervoerwijzen onmogelijk maken" (GVVP Amersfoort, 2012, p.19).

Een onderdeel dat belangrijk is in de uitwerking van het SUMP doel gericht op leefbaarheid, is de afstemming tussen de bestaande ruimte en het mobiliteitsbeleid. In het vinden van aansluiting tot de SUMP richtlijn, is het volgende citaat interessant:

"In 2020 is de openbare ruimte in Amersfoort ingericht naar zijn gebiedsgerichte wensbeeld, zodat het voor mobilisten duidelijk is welk gedrag van ze verwacht wordt.
De gebiedsgerichte benadering leidt ertoe dat de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de gebieden verbetert" (GVVP Amersfoort, 2012, p.21).

"Zo zijn de oudere wijken sterk gericht op het centrumgebied en is de ruimte voor verkeer en parkeren beperkt. De nieuwere stad is meer een autonoom gebied en kent sterkere externe relaties.
Door beleid te ontwikkelen op de verschillende gebieden wordt recht gedaan aan de specifieke behoeften van inwoners en bedrijven in het gebied" (GVVP Amersfoort, 2012, p.64).

De gemeente maakt per stadsdeel een afweging over de leefbaarheid en veiligheid. Het is daarbij de vraag hoe dit kan worden behouden of verbeterd, aan de hand van het mobiliteitsbeleid. Op basis van gebied specifieke kenmerken, wordt gezocht naar evenwichtige afstemming tussen mobiliteit en functionele kenmerken van een gebied, waarbij duidelijk moet worden welk reisgedrag het gewenste resultaat oplevert. Er wordt gekozen voor een gebied specifieke benadering omdat er duidelijk sprake is van onderlinge verschillen tussen de gebieden en de effecten die mobiliteitsbeleid hierop heeft.

"De openbare ruimte is gevuld met gebouwen, groen, wegen en pleinen. Naast de afzonderlijke kwaliteit van die onderdelen en het gebruik ervan, is een goede samenhang belangrijk voor de leefbaarheid en beleving van de ruimte. Er zal daarom meer oog moeten zijn voor inpassing van verkeerselementen" (GVVP Amersfoort, 2012, p.64).

Het GVVP heeft uitgebreide aandacht voor wat een gewenste afstemming van mobiliteit en leefbaarheid per gebied zou moeten zijn. De oudere en centrale gebieden kennen ruimtelijke beperkingen voor wat betreft doorstroming en parkeren. In tegenstelling tot de nieuwere zones aan de rand van Amersfoort, waar de interactie met omliggende gebieden een belangrijke rol speelt en waar meer ruimte is. Dit leidt er toe dat er in het centrum voornamelijk wordt ingezet op het beter gebruiken van de bestaande ruimte. In het GVVP worden daarom de fiets en het openbaar vervoer genoemd als belangrijke vervoersmiddelen voor binnenstedelijke verplaatsingen in de oudere centrale gebieden. De volgende citaten zijn gericht op het centrum en het oude centrale gebied.

"Voor verplaatsingen binnen het centrum is de fiets (of te voet) de beleidsinzet. Voor verplaatsingen binnen Amersfoort is de fiets en het openbaar vervoer (met name voor verplaatsingen langer dan 5 km) de inzet. Een goede bereikbaarheid per auto voor de regionale autobezoeker is inzet van het

beleid. Daarbij wordt de bezoeker die meerdere uren in het centrum wil verblijven gestimuleerd om de auto op grotere afstand te parkeren (Park&Ride)" (GVVP Amersfoort, 2012, p.67).

"Om binnen Amersfoort te reizen faciliteren we in de oudere stad de fiets en de voetganger. Met de fiets kan snel naar de binnenstad en het station worden gereisd. Voor verplaatsingen buiten Amersfoort worden zowel de auto, de trein en bus als de fiets gefaciliteerd" (GVVP Amersfoort, 2012, p.67).

Opties voor openbaar vervoer worden in het beleid overwogen voor stadsgrensoverschrijdende verplaatsingen van en naar de centrale zones. Het stimuleren van fietsgebruik en openbaar vervoer ten behoeve van een afname van het autogebruik in deze gebieden, moet op die manier zorgen voor een verbetering van de verkeersveiligheid en moet daarnaast bijdragen aan het verhogen van de leefbaarheid in deze gebieden.

"In de nieuwere stad wordt autoverkeer geaccommodeerd op enkele hoofdroutes. Op buurt- en woonstraatniveau staat de verkeersleefbaarheid voorop: geen doorgaand autoverkeer en zo veel mogelijk geconcentreerd parkeren. Het gebruik van de fiets wordt gestimuleerd door goede routes naar buurt- en wijkvoorzieningen. Voor externe verplaatsingen wordt getracht het gebruik van openbaar vervoer te stimuleren" (GVVP Amersfoort, 2012, p.73).

Voor wat betreft de gebieden die om het centrum van de stad liggen wordt vooral gezocht naar een aantal manieren om het autoverkeer beter en veiliger te reguleren. Deze gebieden hebben te maken met de effecten van in- en uitstromend verkeer van en naar de omliggende regio richting en centrale gebieden. Een goede aansluiting van wegen op het regionale en nationale vervoersnetwerk is van belang, omdat de problemen indirect doorwerken op de centrale zones van de stad. Naast de sterke focus op autogebruik, is er ook aandacht voor de mogelijkheden die het openbaar vervoer biedt voor de verplaatsingen op dit niveau. Een goede afstemming met regionale bus- en treinverbindingen is daarbij van belang.

"De gemeente Amersfoort heeft zelf beperkte invloed op hoe de lijnen van het openbaar vervoer lopen. Maar door de weginfrastructuur en haltevoorzieningen beschikbaar te stellen, levert de gemeente wel een belangrijke bijdrage aan de kwaliteit van het openbaar vervoer" (GVVP Amersfoort, 2012, p.58).

De omliggende gebieden spelen indirect ook een rol voor de leefbaarheid en veiligheid in de centraler gelegen gebieden. Het verkeer in dit gebied wordt vooral via hoofdwegen en al bestaande wegen geleid, waarbij woonwijken en dichtbevolkte zones geen onderdeel uitmaken van de hoofdroutes naar het centrum. Geprobeerd wordt om door middel van P+R en P+B zones het autogebruik in de centrale gebieden zoveel mogelijk te beperken, door auto's buiten de centrumring te parkeren en hiervoor duurzame alternatieven als de fiets of openbaar vervoer te bieden.

"Voor de toekomst zien wij locaties langs de rand van de stad voor Park & Bike in combinatie met OV als kansrijk" (GVVP Amersfoort, 2012, p.62).

Op basis van een gebiedsgerichte aanpak, moet voor personen die zich verplaatsen duidelijk worden

wat van ze verwacht wordt. Daarbij is het noodzakelijk rekening te houden met de effecten die beslissingen hebben op andere gebieden. Zo kan mobiliteitsbeleid bijdragen aan de leefbaarheid en verkeersveiligheid in een bepaald gebied.

Aansluiting tot SUMP doel 'leefbaarheid'

Specifiek Ondanks het feit dat het begrip 'leefbaarheid' niet duidelijk gedefinieerd wordt, zijn een aantal maatregelen in het GVVP erop gericht de leefbaarheid te verbeteren. Hierin voorziet de gemeente door in te gaan op de gebied specifieke eigenschappen en het mobiliteitsbeleid dat daar bij past. Daarmee wordt een situatie gerealiseerd waarbij het gedrag en de vervoerskeuzen van reizigers passen bij de omgeving en bijdragen aan een veilige en leefbare stad. Het komt er op neer dat de toenemende vraag naar mobiliteit in harmonie moet zijn met manier waarop een gebied is ingericht. Er mag geen afbreuk worden gedaan aan de manier waarop een gebied functioneert. De formulering en uitwerking van de doelstelling in het GVVP is uitgebreid en specifiek.

Meetbaar De openbare ruimte moet op een zodanige manier zijn ingericht, dat het voor mobilisten duidelijk is welke gedraging gepast is. Dit moet dan vervolgens bijdragen aan de veiligheid en leefbaarheid van een gebied. De gemeente formuleert daarmee een voorstelling van de gewenste eindsituatie die ermee beoogd is. Er is in die zin sprake van een meetbaar geformuleerde beleidsuitwerking.

Acceptabel Om de haalbaarheid van de ambitie en doelstelling om een aantrekkelijk en leefbaar klimaat te realiseren aannemelijker te maken, is gekozen voor een gebiedsgerichte aanpak. Daarmee wordt tegemoet gekomen aan het feit dat de verschillende eigenschappen van de stadsdelen, kunnen resulteren in verschillende uitwerkingen van het beleid. Er wordt daarmee dus rekening gehouden met de beperkingen waar de gemeente mee te maken heeft en daarmee wordt tegemoet gekomen aan de kaders van wat algemeen acceptabel is. Door te kiezen voor een dergelijke aanpak, zal de kans slagen van het doel in elk geval realistischer zijn.

Echter moet genoteerd worden dat de context waarbinnen dit doel gesteld wordt niet geheel aan de gemeente toegeschreven kan worden. In een poging de leefbaarheid te verbeteren op basis van het mobiliteitsbeleid, dient ook gekeken te worden naar het vervoersnetwerk in een groter geheel. Dat betekent dat er een goede afstemming met provinciale en nationale partijen noodzakelijk is. Hiertoe voorziet het GVVP in een aparte paragraaf en erkent zij het belang hiervan voor de haalbaarheid van de ambities. Daarmee is sprake van een acceptabele beleidsuitwerking.

Relevant Uitvoering van de verschillende maatregelen kan effectief bijdragen aan de bestaande situatie in Amersfoort. De toenemende vervoersvraag leidt ertoe dat de leefbaarheid en veiligheid in de stad onder druk komt te staan. Het gebiedsgericht anticiperen op deze druk met verschillende maatregelen, vormt uiteindelijk een goede mogelijkheid om de leefbaarheid en veiligheid in het geheel van de stad te waarborgen. Er kan daarom worden vastgesteld dat het GVVP een relevante invulling geeft aan het vijfde SUMP doel.

Tijdsgebonden Voor wat betreft de tijdsgebondenheid is er geen sprake van een tijdsplan. Wel is 2020 als eindmoment vastgesteld, voor wanneer de gewenste situatie per gebied gerealiseerd zou moeten zijn. In het kader van SMART formulering kan daarom geconcludeerd worden dat dit een beperkt tijdgebonden doelstelling is

SMART Invulling SUMP doel 'leefbaarheid'

SMART Criterium	Omschrijving	Score	Toelichting
Specifiek	Het document gaat specifiek in op het belang van een goede afstemming van mobiliteitsbeleid met de ruimtelijke ordening ten behoeve van de leefbaarheid	++	Specifieke doelstelling gericht op het waarborgen van de leefbaarheid op basis van mobiliteitsbeleid. Daarbij aandacht voor gebiedsgerichte uitwerking van het beleid.
Meetbaar	Het document stelt vast hoe de gewenste nieuwe situatie gericht op leefbaarheid wordt uitgewerkt	+	Er wordt een gewenste eindsituatie beschreven, waarbij per gebied gekeken wordt naar de mogelijke invulling van het mobiliteitsbeleid.
Acceptabel	Beleidsdocument heeft aandacht voor mogelijke conflicten tussen voorgesteld beleid en bestaande kaders en normeringen	++	Gebiedsgerichte aanpak om mobiliteitsbeleid met specifieke kenmerken te koppelen. Werken vanuit gemeentelijke context schiet mogelijk tekort in verwezenlijken ambities. Het GVVP voorziet hierin in een aparte paragraaf.
Relevant	Het beleid draagt effectief bij aan het doel om afstemming van mobiliteitsbeleid met de ruimtelijke ordening te waarborgen	++	Leefbaarheid staat onder druk als gevolg van ontwikkelingen. Beleidsuitwerking levert functionele bijdrage aan de situatie.
Tijdsgebonden	Plan stelt een tijdsframe	-	Geen tijdsplan, wel een eindmoment vastgesteld op 2020.

Tabel 14. SMART Invulling SUMP doel 'leefbaarheid.

6.6 Conclusie GVVP Amersfoort

Op basis van de analyse van het GVVP van Amersfoort, kan het volgende worden vastgesteld over de aansluiting tot de SUMP doelstellingen.
Het eerste dat naar voren komt in de uitwerking van de ontplooiingsdoelstelling, is het feit dat de indirecte maatregelen die genoemd worden, geen realistische en effectieve bijdrage kunnen leveren aan het behoud of de verbetering van- de verplaatsingsmogelijkheden van ieder persoon. Het GVVP sluit daarmee niet aan op de doelstelling. Hoofdzakelijk het sturen op mogelijkheden voor mobiliteit van personen met scootmobiels is een relevant aspect in het behouden van ontplooiingsmogelijkheden. Er wordt verder geen duidelijke invulling gegeven aan de ontplooiingsdoelstelling.
De uitwerking van de GVVP doelstellingen in relatie tot het tweede SUMP doel 'veiligheid' is sterk. Meerdere GVVP onderdelen sluiten aan op de verschillende aspecten die de SUMP richtlijnen toeschrijven aan een verkeersveilig mobiliteitssysteem. Wat opvalt, is dat realistische en specifieke doelen worden gesteld met betrekking tot het aantal verkeersongevallen en (dodelijke) verkeersslachtoffers. Naast educatieve, gedrags- en fysieke maatregelen ten behoeve van de objectieve veiligheid, wordt er ingegaan op het verhogen van de waarneming op veiligheid van inwoners. Hiermee komt de subjectieve veiligheid en het verbeteren daarvan in sterke mate aan bod in het GVVP. De aansluiting tot de veiligheidsdoelstelling is sterk.
Verschillende onderdelen van het GVVP lijken aansluiting te hebben tot het derde SUMP doel, gericht op het verminderen van luchtverontreiniging, geluidhinder, CO2-emmissies en energieverbruik. Echter moet wel opgemerkt worden dat uit de formulering van de doelstellingen blijkt dat er slechts indirect sprake is van aansluiting. De maatregelen die in het GVVP worden gesteld zijn voornamelijk gericht op het bereikbaar houden van het mobiliteitsnetwerk door middel van het stimuleren van alternatieve vervoersmiddelen als fiets en OV. Daarnaast ziet het GVVP mogelijkheden in het aanbieden van sturende informatie. Er moet dus worden genoteerd dat een concrete klimaatdoelstelling met betrekking tot luchtverontreiniging, geluidhinder en CO2-uitstoot ontbreekt. De GVVP doelstellingen hebben hier slechts een afgeleid effect op. Er is geen aansluiting op de milieudoelstelling.
Het verbeteren van de efficiëntie en kosteneffectiviteit van mobiliteit is het vierde SUMP doel. De kosteneffectiviteit van het mobiliteitsbeleid is in de uitwerking van de GVVP doelstellingen over het algemeen niet terug te vinden. Wel wordt in een kostenparagraaf een uitgebreid ex ante overzicht gegeven van de kosten die met het bereiken van de doelstellingen gemoeid zullen zijn. Daaruit blijkt dat het over het algemeen bij doelstellingen blijft, omdat voor daadwerkelijke uitvoering hiervan een gebrek aan financiële middelen is. Er wordt een beeld geschetst van de gewenste eindsituatie. Voor het budget dat de gemeente tekort komt, wordt gezocht naar alternatieven. Er wordt vastgesteld dat er een sterk SMART ingevuld beleid is geformuleerd, gericht op kosteneffectief mobiliteitsbeleid.
Het vijfde SUMP doel is gericht op het bijdragen aan een aantrekkelijk en hoogwaardig verblijfsklimaat en buitenruimte in de stad. Voor dit thema is in het GVVP ruime aandacht, in de vorm van gebiedsgerichte oplossingen die worden gezocht voor mobiliteitsvraagstukken. De bestaande situatie wordt in de afzonderlijke gebieden heroverwogen en er wordt gezocht naar passende maatregelen en vervoersoplossingen. Dit resulteert in een mobiliteitssyteem waarbij de intensiteit van bepaalde vervoersmodi per stadsdeel verschilt, maar waar wel een poging wordt gedaan de leefbaarheid te waarborgen.

Ook hier geldt als beperking dat het GVVP voorbij gaat aan de complexiteit van de overkoepelende context waarin het stedelijk mobiliteitsnetwerk zich bevindt.

Uit de totaalscore blijkt dat het GVVP van Amersfoort sterk scoort op SUMP doel 2, doel 4 en doel 5, gericht op verkeersveiligheid, kosteneffectiviteit en leefbaarheid. Ondanks het feit dat het GVVP meermaals benoemd dat een schone en duurzame omgeving een essentieel onderdeel van het beleid is, blijkt dat het plan op dit punt een onvoldoende relatie legt tussen het beleid met betrekking tot modal shift en de mogelijke bijdrage aan milieu- en energiedoelstellingen. Datzelfde geldt ook voor het ontplooiingsdoel. Er worden nauwelijks concrete maatregelen benoemd, die hierop aansluiten.

SMART/ SUMP Doel	S	M	A	R	T	SUMP score
Ontplooiing	-	--	0	-	-	**-5**
Veiligheid	++	++	++	++	0	**8**
Milieu	--	--	-	--	--	**-9**
Kosteneffectiviteit	+	+	+	+	--	**2**
Leefbaarheid	++	+	++	++	-	**6**
SMART score	**2**	**-5**	**3**	**4**	**-5**	

Tabel 15. Totaalscore GVVP Amersfoort.

7. Analyse GVVP Eindhoven

Eindhoven is een gemeente in het zuidoosten van de provincie Noord-Brabant. De gemeente heeft een inwoneraantal van 225.000 inwoners, gemeten op 1 april 2016. De verwachting is dat dit aantal in 2020 oploopt tot 231.000.
Eindhoven is voor het autoverkeer ontsloten door de rand- en ringwegen. Dit bestaat uit een traject van autowegen en autosnelwegen dat ten zuiden, westen en noorden van de stad is uitgerold. Het traject vormt de belangrijkste verbinding met snelwegen A50, A58 en A67 en tevens met regionale verkeersaansluitingen.
Op het gebied van openbaar vervoer is Eindhoven ruim voorzien. De stad heeft 2 treinstations, waarmee het verbonden is met onder andere Limburg en de Randstad.
Daarnaast bestaat het systeem uit diverse buslijnen, waaronder reguliere busverbindingen, maar ook 2 lijnen van hoogwaardig openbaar vervoer.
Het mobiliteitsbeleid van Eindhoven is vastgelegd in het document *Eindhoven op Weg: duurzaam verbinden van mensen en locaties in Eindhoven veelzijdige stad,* uitgebracht in 2013. In dit beleidsdocument zet de gemeente haar belangrijkste mobiliteitsoverwegingen uiteen tot 2040. Uitgangspunt is het sturen op een integraal beleid met aandacht voor duurzaamheid, economische ontwikkeling en bereikbaarheid van de stad.

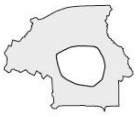
"Eindhoven op Weg versterkt de ambities van onze stad: Brainport met een uitstekende (inter)nationale bereikbaarheid, een aantrekkelijk centrum, een duurzame, leefbare en innovatieve stad waar bewoners, bezoekers en werknemers prettig verblijven" (GVVP Eindhoven, 2013, p.42).

Met *Eindhoven op weg* zet de stad in op:

"• Aantrekkelijk vestigingsklimaat voor Brainport: multimodale bereikbaarheid van de economische toplocaties draagt bij aan een uitstekend vestigingsklimaat voor bedrijven en instellingen in de stad en regio.
• Aantrekkelijk leefklimaat: het centrum, woon- en verblijfsgebieden zijn vrij van hinder en overlast van het verkeer en de kwaliteit van de openbare ruimte en het groen is goed. Het is er plezierig wonen, werken en verblijven.
• Gezond, schoon, groen en sociaal: de lucht is schoon en het geluid van een aangenaam niveau. Sociale cohesie is gegroeid door meer en aantrekkelijkere ruimtes voor ontmoeten en ontspannen en het gebruik van gedeelde voorzieningen in het vervoer. Ingekochte of geproduceerde materialen zijn op een eerlijk manier gewonnen of tot stand gekomen.
• Energieneutraal in 2040: energiebesparing in het verkeer en een transitie naar het gebruik van duurzame brandstoffen.
• Veilig: een stad met zo min mogelijk verkeersslachtoffers.
• Duurzame mobiliteit: een stad, met waar het kan meer lopen, fietsen en gebruik van het openbaar en waar het moet prioriteit voor de auto"

(GVVP Eindhoven, 2013, p.7)

Belangrijk in het begrijpen van het beleid en daaraan gekoppelde keuzes is het onderscheid in vier ruimtelijke schaalniveaus en de samenhang tussen de mobiliteitsbeslissingen per niveau.
De samenhang tussen ruimte en mobiliteit en de daaraan verbonden beleidskeuzes worden in onderstaande matrix uiteen gezet. De hoekpunten van de matrix worden gevormd door de 'bestaande stad' (het hier en nu), de 'veelzijdige stad' (het toekomstbeeld) en de principes 'slow motion – fast forward' en 'plaats maken'. De zijden van de matrix zijn opgebouwd langs vier ruimtelijke schaalniveaus (van binnen naar buiten, ofwel van het Centrum naar de Regio) en de vier hoofdvervoerswijzen op de prioriteitsvolgorde: voetganger, fiets, OV reiziger en automobilist.

veelzijdige stad	**centrum en binnenring** aantrekkelijk, levendig en gezond centrum	**stadsdelen en radialen** historisch radialen ontlasten, moderne radialen intensiveren	**stadsdelen en ring** ring als herkenbare centrale verdeelroute in de auto-ontsluiting van de stad	**regio en randweg** verzorgt de verbinding van de stad met de (inter)nationale netwerken	plaats maken
voetganger voetganger ter plekke het belangrijkst	fijnmazig netwerk van straten en stoepen, gecombineerd met verschillend ingerichte pleinen	voetganger ter plekke meest belangrijk ontwikkelen van nieuw routes ten gunste van nieuwe dynamiek	beperken barrièrewerking ring, met name bij de historische radialen	campussen zijn de nieuwe dorpen voetgangersnetwerk ter plekke linken aan recreatieve routes	
fietser belangrijkste verkeersdeelnemer in het verbinden van plekken	binnenring belangrijkste verbindende fietsroute in het centrum voldoende en ruimtelijk goed ingepast fietsparkeren	snelfietsroutes via de historische radialen als bijdrage aan de 'levensader' van het stadsdeel	radiale snelfietsroutes als bijdrage aan stedelijk leven stadsdelen handhaven en verbeteren fietsoversteken Ring	Slowlane Brainport Avenue snelfietsroutes naar omliggende kernen	
(H)OV reiziger snel, hoogfrequent, comfortabel en betrouwbaar reizen op langere afstand voor grotere stromen	HOV tweezijdig via de binnenring Neckerspoel/NS station als vervoersknoop en stadsentree	HOV-corridors als drager voor stedelijke ontwikkeling maatwerk openbaar vervoer voor doelgroepen en gebieden	HOV-corridors verbinden 'places to be' HOV zo mogelijk ongelijkvloers kruisen met de Ring	duurzame landzijdige ontsluiting Eindhoven Airport afgestemde ov-netwerken met naadloze overstap aansluiting op (inter)nationaal netwerk hogesnelheidslijnen	
automobilist bewuste gebruikers: minder vaak, schoner, hoofdroutes, parkeren op afstand	loslaten binnenring als aaneengesloten autoroute geen uitbreiding bezoekers parkeren in het centrum	30 km/u binnen de Ring en de 'auto te gast' m.u.v. moderne en nieuwe radialen	minder en/of eenvoudiger aansluitingen op de Ring vierde categorie in de wegencategorisering: buurt-/wijkontsluitingswegen	optimaliseren (inter)nationaal wegennetwerk, afgestemd op stedelijke bereikbaarheid	
slowmotion-fast forward					bestaande stad

Tabel 16. Afstemming beleidskeuzen (GVVP Eindhoven, 2013, p.6).

Onderdelen uit deze matrix komen in de analyse van het GVVP naar voren. Met deze matrix wordt richting gegeven aan het mobiliteitsbeleid van Eindhoven.

7.1 Het waarborgen van een mobiliteitssysteem dat ontplooiingsmogelijkheden biedt aan een ieder

Het eerste SUMP doel is gericht op de mogelijkheid tot ontplooiing voor alle inwoners van een stad. Het zal blijken dat het GVVP in gaat op het bereikbaar houden van voorzieningen, maar de aandacht voor personen met beperkte vervoersmogelijkheden blijft beperkt.

Omdat de verwachting is dat het aantal inwoners zal toenemen, houdt het GVVP rekening met een toenemende vervoersvraag. Om dit niet te laten resulteren in een toenemende congestie en daarmee een afname van de bereikbaarheid van voorzieningen, wordt ingezet op een verandering in het gebruik van vervoersmiddelen. Dit zou moeten bijdragen aan het waarborgen van de bereikbaarheid hiervan.
Met het oog op de doorstroming wordt daarom een streven naar een verandering in het gebruik van de verschillende vervoersmiddelen geformuleerd, voor de periode 2012-2025. Voorgesteld wordt een groei van het aandeel voetgangers met 10%, een groei van het aandeel fietsers met 10% en een groei van het OV gebruik met 50% van het totaal aantal verplaatsingen. Het aandeel autogebruik wordt beoogd af te nemen met 9%.

"Het is vooral een zaak van de juiste combinaties en ketens. Daarvoor zijn de verkeersvoorzieningen goed op elkaar afgestemd, vullen ze elkaar aan, is er flexibiliteit en zijn er keuzemogelijkheden en is overstappen drempelloos" (GVVP Eindhoven, 2013, p.11).

Eveneens wordt gesteld dat in de toekomst een verschuiving plaatsvindt van het accommoderen van bezit van vervoersmiddelen naar een het aanbieden van een systeem dat inspeelt op de verplaatsingsbehoefte van de inwoners van de stad. De intentie ligt op het stimuleren van alternatieven voor enkel het autogebruik, naar een systeem waarbinnen modaliteiten elkaar versterken en efficiënter gebruik wordt gemaakt van het al bestaande vervoersnetwerk. Voorbeelden daarvan zijn de straatauto en leenfietsen.

"Sociale cohesie is gegroeid door maatregelen voor gedeelde, schone voorzieningen: straatauto, autodate, stedelijke distributie, leenfietsen. Er heeft een verschuiving plaatsgevonden van het bezit van vervoermiddelen naar een aanbod naar behoefte" (GVVP Eindhoven, 2013, p.9).

"Een betere verdeling van de vervoersvraag over de uren van de dag voorkomt spitsproblemen" (GVVP Eindhoven, 2013, p.32).

Om de gewenste veranderingen mogelijk te maken, wordt in het GVVP ingegaan op het belang van samenwerking met verschillende partijen, door te investeren in gedragsverandering programma's en nauwere samenwerking met bijvoorbeeld werknemers en bedrijven.

"Conform de netwerken 'Slim Werken, Slim Reizen' en 'Beter Benutten' wordt ingezet op afname van het spitsvervoer en filedruk. Dit kan worden bereikt door het voorkómen van reizen (het Nieuwe Werken), meer reizigerskilometers op de (e-)fiets en met het openbaar vervoer, gebruik van P+R, carpoolen, deelauto's, leenfietsen en dergelijke"(GVVP Eindhoven, 2013, p.39).

Dit gaat slechts in op het efficiënter gebruik maken van het bestaande systeem, waardoor in de toekomst de bereikbaarheid van nuttige plaatsen gegarandeerd wordt. Dit zegt nog weinig over personen die beperkte mogelijkheden hebben om zich te verplaatsen.
Het GVVP gaat kort in op het waarborgen van een toegankelijk mobiliteitssysteem dat eveneens rekening houdt met personen met beperkte mobiliteitsmogelijkheden.

"Openbaar vervoer voorziet ook in de behoefte tot verplaatsen voor degenen die geen auto tot hun beschikking hebben of die niet of moeilijk van andere alternatieven gebruik kunnen maken. Daarmee zijn ook gelijk de bovenkant en de onderkant van de markt gedefinieerd. In de veelzijdige stad worden beide goed bediend" (GVVP Eindhoven, 2013, p.31).

Er wordt in het citaat ingegaan op de sociaal-maatschappelijke functie van het OV. Daarbij gaat het om ontsluitende buslijnen, voor vervoer van personen zonder vervoersalternatief. Deze OV diensten zijn echter onrendabel en vragen om een efficiëntere inzet. De stad richt zich in de toekomst op het bieden van maatwerk OV in relevante gebieden, dat voldoet aan de klantbehoefte en flexibel is. Op die manier kan de vraag naar vervoer door minder mobiele personen op een efficiënte manier worden opgevangen en wordt een optimale bereikbaarheid van voorzieningen gewaarborgd. De manier waarop deze aspecten passen binnen het eerste SUMP doel, wordt in het volgende onderdeel uiteengezet.

Aansluiting tot SUMP doel 'ontplooiing'
Specifiek In het GVVP komt naar voren dat de bevolking van Eindhoven in de komende jaren zal toenemen en dat dit de druk op het vervoerssysteem zal versterken. Een toenemende druk op dit systeem resulteert in een verslechtering van de doorstroming en daarmee de bereikbaarheid van voorzieningen in de stad.
Om plaatsen bereikbaar te houden wordt een toename van het aandeel voetganger, fiets en openbaar vervoer in het totaal aantal verplaatsingen beoogd. Daarnaast mag de toenemende bevolking niet resulteren in een toename van het autogebruik door de daarmee stijgende vraag naar vervoer.
Voor de bereikbaarheid van personen met een beperkte mobiliteit, wordt enkel gekeken naar de mogelijkheden van het aanbieden van vervoer op maat, om zo een optimale bereikbaarheid te garanderen. De formulering lijkt echter meer gericht op marktinefficiëntie, in plaats van een sociaal uitgangspunt. De aandacht die daarmee uitgaat naar de essentie van de ontplooiingsdoelstelling is gering en niet specifiek uitgewerkt in het GVVP.
Meetbaar Voor het waarborgen van mobiliteit van de personen met een beperkte mobiliteitskeuze, maar ook voor bezoekers en bewoners van de stad wordt een beschrijving gegeven van een beoogde mobiliteitsoplossingen. Het is echter niet eenvoudig om op basis daarvan te beschrijven of het mobiliteitssysteem uiteindelijk ook 'voldoet' aan deze visie.
Wel is het deels mogelijk om de uitwerking van de doelstelling met betrekking tot het vergroten van het vervoersaandeel van alternatieven meetbaar te maken, door te kijken naar de groei van het aandeel verplaatsingen per vervoersmiddel in het totaal aantal verplaatsingen in de vastgestelde periode tussen 2012 en 2025. Deze doelen hebben echter geen aanwijsbare effecten op het waarborgen van een mobiliteitssysteem dat ontplooiingsmogelijkheden biedt aan een ieder. Er is zodoende geen meetbare component beschreven die hierop van toepassing is.

Acceptabel In het behoud van bereikbaarheid erkent de gemeente in samenwerking met verschillende partners en bedrijven, waarmee middels aanpassingen in de infrastructuur en gedrag gezocht wordt naar mogelijkheden om de doorstroming optimaal te houden. Dit zegt veel over de potentiële haalbaarheid van het plan, maar gaat niet direct in op minder mobiele personen.
Het GVVP ziet het waarborgen van mobiliteit voor personen met beperkte vervoersmogelijkheden als iets dat via de OV bedrijven kan worden opgelost. Ze richt zich daarmee op 'de onderkant' van de markt. Het schrappen van onrendabele buslijnen biedt kansen voor het aanbieden van vervoer op maat, maar lijkt daarmee voornamelijk gericht op personen in afgelegen gebieden. In het perspectief van de ontplooiingsdoelstelling heeft de gemeente daarmee maar een beperkt acceptabel beleid geformuleerd.
Relevant De inhoud van het GVVP heeft een beperkte aansluiting op de ontplooiingsdoelstelling. De toenemende bevolking en oplossingen voor het behoud van de bereikbaarheid van locaties zijn een belangrijk onderdeel. Inzetten op het koppelen van verschillende vervoermiddelen en het aanpassen van infrastructuur ten behoeve hiervan, kan gezien worden als relevant, maar levert niet direct effect op de doelgroep waar het in dit geval om gaat; iedereen, dus ook de personen met een beperkte mobiliteit.
Voor wat betreft de aandacht voor de bereikbaarheid van locaties door personen met een beperkte optie tot mobiliteit, moet worden vastgesteld dat het beleid niet effectief bijdraagt aan het verbeteren van de situatie.
Het beleid van Amersfoort draagt niet of nauwelijks bij aan het behalen van de doelstelling gericht op ontplooiing.
Tijdsgebonden Voor de doelstelling gericht op het verhogen van het aandeel alternatieve vervoersmiddelen in het totaal aantal verplaatsingen geldt een looptijd van 2012-2025, waarmee eveneens een tijdsgebonden onderdeel beschreven wordt.
Concreet beleid gericht op ontplooiing blijft echter achter wege en heeft daarmee geen tijdsframe.

Op basis van bovenstaande SMART uitwerking van de GVVP inhoud in relatie tot de thematiek van het eerste SUMP doel, kan beargumenteerd worden dat er specifieke aandacht is voor het behoud van bereikbaarheid van bepaalde voorzieningen.

SMART Invulling SUMP doel 'ontplooiing'

SMART Criterium	Omschrijving	Scores	Toelichting
Specifiek	Het document gaat specifiek in op het waarborgen van een mobiliteitssysteem dat ontplooiingsmogelijkheden biedt aan een ieder	-	Er wordt een poging gedaan de bereikbaarheid te waarborgen door inzet op multimodaliteit. Zeer weinig aandacht voor vervoer op maat voor minder validen en voor de mate waarin autoloze personen momenteel worden bediend door openbaar vervoer.
Meetbaar	Het document stelt vast hoe de gewenste nieuwe situatie voorgesteld moet worden	--	Geen uitwerking van de gewenste situatie met betrekking tot ontplooiing.
Acceptabel	Beleidsdocument heeft aandacht voor mogelijke conflicten tussen voorgesteld beleid en bestaande kaders en normeringen	-	Het beleid gaat beperkt in op de thematiek en richt zich met de oplossingsrichting op samenwerkingspartners, maar niet op de groepen die traditioneel weinig aandacht krijgen in verkeer en vervoersbeleid, zoals minder validen.
Relevant	Het beleid draagt effectief bij aan het behalen van het doel gericht op ontplooiing	-	Uitwerking van beleid gericht op minder mobiele personen draagt niet of nauwelijks bij aan het behoud van ontplooiingsmogelijkheden.
Tijdsgebonden	Plan stelt een tijdsframe waarbinnen gestelde dienen te worden gerealiseerd	--	Voor het verhogen van het aandeel alternatieve vervoersmiddelen in het totaal aantal verplaatsingen geldt een looptijd van 2012-2025. Geen tijdsframe vastgesteld dat gericht is op ontplooiing

Tabel 17. SMART Invulling SUMP doel 'ontplooiing'.

7.2 Het verbeteren van veiligheid

Het tweede SUMP doel is gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid. Objectieve en subjectieve verkeersveiligheid zijn in de uitwerking van dit doel belangrijke onderdelen.
Het verbeteren van de verkeersveiligheid is een belangrijk onderdeel in het GVVP van Eindhoven. In de eerste plaats komt dit terug in de ambitie om de vervoersmiddelen in de stad te duurzaam te verbinden. Dit zou er toe bijdragen dat de interactie tussen autoverkeer en kwetsbare weggebruikers minder snel kan leiden tot gevaarlijke situaties of ongevallen.
In het stimuleren van de bereikbare stad zoals in het eerste onderdeel van de beschouwing, wordt daarnaast ten behoeve van de veiligheid gekozen voor een geconcentreerde afvloeiing van het autoverkeer. Er wordt gekozen voor verkeersafwikkeling van het doorgaand verkeer via de hoofdstructuren, waarbij kwetsbare gebieden als woonwijken en centra zoveel mogelijk vermeden worden.

"Autoverkeer wordt zoveel mogelijk geconcentreerd op de belangrijke verkeersroutes om de leefbaarheid en veiligheid in woon- en verblijfgebieden te waarborgen (GVVP Eindhoven, 2013, p32).

Omdat gebiedsontsluitingswegen onvoldoende benut worden voor de afwikkeling van doorgaand verkeer, hebben woonwijken te maken met wijkvreemd verkeer. De gemeente zet de komende jaren in op het wegnemen van dit soort verkeer en neemt maatregelen om ontsluiting via de hoofdwegen te verbeteren. Op die manier wordt geprobeerd een leefbare en verkeersveilige situatie in woongebieden te waarborgen. Het slow motion – fast forward principe vormt hierin een belangrijk onderdeel. Hierbij wordt afhankelijk van de gebied specifieke kenmerken gekeken of de focus moet liggen op voorrang voor langzaam verkeer, of dat de aandacht uit moet gaan naar een goede afwikkeling van snel verkeer.

"De toepassing van het principe 'slow motion – fast forward' voor aanpak van de Ring en Radialen biedt ook een oplossing voor de aanpak van de black spots"(GVVP Eindhoven, 2013,p.39).

Voor het verbeteren van de verkeersveiligheid, wordt in het GVVP de volgende doelstelling gesteld.

"In 2040 is Eindhoven is een veilige stad met een zo laag mogelijk aantal verkeersslachtoffers. Het doel is het terugbrengen van het aantal ernstige verkeerslachtoffers met 10% per jaar"(GVVP Eindhoven, 2013, p.9).

Om in deze doelstelling te voorzien, kiest de gemeente voor een gecategoriseerde indeling van wegen, waarbij maatregelen afhankelijk van de wegencategorie of locatie binnen of buiten de kom genomen worden.
De grootste prioriteit voor wat betreft de verkeersveiligheid ligt bij de knelpunten op de stedelijke hoofdwegenstructuur, daar gebeuren de meeste ongevallen en zijn een aantal blackspots. Het gaat dan om kruisingen van de stadsring, met de radialen die de stad ontsluiten.
Een oplossing die wordt toegepast is het vereenvoudigen van de verkeersregels op de kruisingen. Dit zou ertoe moeten leiden dat er minder conflicten ontstaan en daarmee een afname van het aantal verkeersongevallen kan worden gerealiseerd.

"Het vereenvoudigen van kruisingen op de Ring leidt tot minder conflicten en daarmee tot verhoging van de veiligheid" (GVVP Eindhoven, 2013, p.39).

Om in de veiligheidsdoelstellingen te voorzien richt het GVVP zich tevens op een veiligheidsbeleid voor de meest kwetsbare doelgroepen. Hierin wordt gesteld dat in de veiligheidsaanpak gekeken wordt naar groepen die een verhoogd risico lopen om een ongeval te krijgen. Daarvoor wordt met statistieken gewerkt en wordt ingegrepen wanneer dat noodzakelijk is. In de kern komt het erop neer dat de groepen die het meest onder de aandacht staan, oudere fietsers en jongeren zijn.

"Om de doelstellingen te halen, richten we ons specifiek op die risicogroepen die uit de cijfers opvallen: op dit moment zijn dat (oudere) fietsers in de categorie ernstig gewonden en jongeren in de categorie doden" (GVVP Eindhoven, 2013, p.39).

Het GVVP formuleert zodoende een uitgebreid beleid gericht op het behoud of het verbeteren van de veiligheid.

Aansluiting tot SUMP doel 'veiligheid'
Specifiek Het beleid is gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid en het doen afnemen van het aantal ernstige verkeersslachtoffers met 10% per jaar. Daarnaast is de aanpak van blackspots een belangrijk onderdeel in het GVVP. Er worden in het document meerdere maatregelen genoemd die bijdragen aan het behalen van deze doelstellingen. Zo wordt er onder andere gefocust op maatregelen gekoppeld aan de wegencategorisering, veiligheidsbeleid voor risicogroepen en de concentratie van automobiliteit over de hoofdstructuren.
Echter moet wel opgemerkt worden dat het GVVP niet ingaat op het onderscheid tussen objectieve en subjectieve veiligheid. De doelen die gesteld worden dragen direct bij aan het verbeteren van de objectieve veiligheid, maar worden niet in verband gebracht met het gevoel van veiligheid, dat daar vanuit gaat. De aandacht voor objectieve veiligheid is specifiek beschreven.
Meetbaar De formulering van de visie die de gemeente heeft met betrekking tot verkeersveiligheid is meetbaar geformuleerd. Vastgesteld kan worden hoe het aantal ernstige verkeersslachtoffers is veranderd. Tevens is het aantal blackspots een indicator voor de mate waarin de verkeersveiligheid al dan niet verbeterd wordt. Er is een beschrijving van het gewenste verschil tussen begin- en eindsituatie gegeven. De aandacht voor subjectieve veiligheid blijft in het GVVP achterwege.
Acceptabel Het wordt in het GVVP niet duidelijk hoe de gemeente rekening houdt met deze kaders en normeringen. Er wordt vanuit meerdere ruimtelijke schaalniveaus gewerkt, waarbij wordt geprobeerd maatregelen af te stemmen die het beste passen bij een bepaalde situatie. Daarnaast worden niet-fysieke maatregelen toegepast in een poging de veiligheid onder kwetsbare weggebruikers als oudere fietsers en jongeren te verhogen. Dit dient daarmee bij te dragen aan de haalbaarheid van de doelstelling om de verkeersveiligheid te verbeteren.
Relevant Het feit dat er nog altijd sprake is van ernstige verkeersslachtoffers en blackspots, geeft aan dat er verkeersonveilige situaties in de stad bestaan. De uitgebreide beleidsformulering lijkt een positief effect te kunnen hebben op de situatie met betrekking tot verkeersveiligheid. Daarbij gaat het in essentie om objectieve veiligheid, maar beredeneerd kan worden dat ook de subjectieve veiligheid hier mee gemoeid is. Het GVVP levert zeker een bijdrage aan het behalen van het veiligheidsdoel. Het is daarom, tevens met het oog op de SUMP richtlijnen een relevant onderdeel van het GVVP.

Tijdsgebonden De specifieke doelstelling gericht op het doen afnemen van het aantal ernstige verkeersslachtoffers, heeft in principe een looptijd tot 2040, maar daarbinnen wordt per jaar ingezet op een afname van 10% hiervan. Daarmee is een duidelijk tijdsgebonden doel geformuleerd.
Voor de verdere invulling van het thema verkeersveiligheid, waaronder de aanpak van blackspots en risicogroepen, is geen duidelijk tijdsgebondenheid te identificeren.

Het tweede SUMP doel is concreet voor wat betreft het verbeteren van de veiligheid, aan de hand van het mobiliteitsbeleid. Maatregelen die in het GVVP worden voorgesteld dragen hier volledig aan bij en er is sprake van een sterke thematische uitwerking in het kader van de veiligheidsdoelstelling.

SMART Invulling SUMP doel 'veiligheid'

SMART Criterium	Omschrijving	Scores	Uitwerking
Specifiek	Het document gaat specifiek in op objectieve en subjectieve verkeersveiligheid	0	Specifieke doelstellingen met betrekking tot objectieve verkeersveiligheid. Geen specifieke aandacht voor subjectieve veiligheid.
Meetbaar	Het document stelt vast hoe de gewenste nieuwe situatie voorgesteld moet worden	0	Meetbare doelstelling geformuleerd voor objectieve veiligheid. Aantal verkeersslachtoffers en blackspots kan worden vastgesteld.
Acceptabel	Beleidsdocument heeft aandacht voor mogelijke conflicten tussen voorgesteld beleid en bestaande kaders en normeringen	+	Het GVVP presenteert een gebiedsgerichte veiligheidsaanpak, waarmee beargumenteerd kan worden dat de gemeente op die manier zelf kaders en normeringen vaststelt.
Relevant	Het beleid draagt effectief bij aan het behalen van de gewenste nieuwe veilige situatie	++	Aanpak op basis van ruimtelijke schaalniveaus en nadrukkelijk aandacht voor kwetsbare groepen maken haalbaarheid aannemelijk.
Tijdsgebonden	Plan stelt een tijdsframe waarbinnen veiligheidsdoelen worden bereikt	+	Tussenstappen van 10% per jaar binnen de looptijd van het GVVP.

Tabel 18. SMART Invulling SUMP doel 'veiligheid'.

7.3 Het verminderen van luchtverontreiniging, geluidhinder, CO2-emmissies en energieverbruik

De derde SUMP doelstelling is gericht op het verminderen van de negatieve effecten van het verkeer op het milieu.
Duurzaamheid in het mobiliteitsbeleid van Eindhoven is een thema dat vrijwel in het hele GVVP naar voren komt.
Het verkeer in Eindhoven is verantwoordelijk voor 20% van het stedelijk energieverbruik en is met een aandeel van 27% de grootste bron van CO2 uitstoot in de stad. Ondanks een verschoning van voertuigen de komende jaren, moet op basis van een aantrekkende economie toch rekening worden gehouden met een groei van het verkeer. Meerdere maatregelen en ambities zijn gericht op het verbeteren van de leefomgeving en een afname van schadelijke stoffen die vrijkomen als gevolg van toenemende verkeersstromen. Het gaat om de vraag hoe duurzaam mobiliteitsbeleid bijdraagt aan het verbeteren van de situatie in de stad.

"In Eindhoven is jaarlijks 2% energie in het verkeer bespaard en heeft transitie plaats gevonden naar het gebruik van duurzame brandstoffen. Wij zijn in 2040 energieneutraal en onafhankelijk van fossiele brandstoffen geworden. De benodigde energie is afkomstig van hernieuwbare bronnen" (GVVP Eindhoven, 2013, p.9.)

Om dit te realiseren is onder andere het doel gesteld om in 2040 volledig te zijn overgestapt op het gebruik van duurzame brandstoffen, afkomstig uit hernieuwbare bronnen. Daarmee wordt geprobeerd een jaarlijkse energiebesparing van 2% in het verkeer te realiseren.
De stad streeft naar een schonere en stillere omgeving met een minimale uitstoot van CO2, NOX, ultra fijnstof en roetdeeltjes. Europese en nationale beleidskaders worden in het beleid als norm gesteld.
Maatregelen die worden ingezet zijn in de eerste instantie gericht op vergroening en anders benutten van de bestaande infrastructuur en vervoersmiddelen. Er kan gedacht worden aan het inrichten van groene zones en het bannen van verkeer door 'het vervangen van niet-noodzakelijke verharding, om zo de gezondheid van inwoners te verbeteren en het landschap en ecologie te ontzien'. De methode die wordt gehanteerd, noemt de gemeente 'Duurzaam verbinden'.

"In Eindhoven op Weg wordt een denken en aanpak voorgesteld om mensen en locaties op een duurzame wijze met elkaar te verbinden: beter voor het milieu, beter voor de mensen, beter voor de stad. Dit duurzaam verbinden is belangrijk voor Eindhoven om in de toekomst te kunnen functioneren als een veelzijdige stad waarin het aantrekkelijk en gezond wonen, werken en recreëren is in het licht van Brainport" (GVVP Eindhoven, 2013, p.7).

In het behalen van de doelstellingen die het GVVP stelt, worden Europese regelgeving en normstelling in acht genomen. Uitwerking hiervan wordt gegeven in het document Programma Luchtkwaliteit en Mobiliteit 2007, waarin de gemeente op basis van juridische kaders haar beleid vorm geeft met betrekking tot dit thema.

"Op grond van Europese wet- en regelgeving moet in 2015 worden voldaan aan de Europese normering voor de luchtkwaliteit. Door uitvoering van het Programma Luchtkwaliteit en Mobiliteit (2007) wordt deze opgave naar verwachting gerealiseerd" (GVVP Eindhoven, 2013, p.38).

"Het actueel bewaken van milieudoelen is ook onderdeel van de verkeersmanagementstrategie" (GVVP Eindhoven, 2013. P32).

De verwachting die in het GVVP wordt uitgesproken is dat het doel om binnen de normeringen te blijven zal worden gehaald en dat er rekening moet worden gehouden met verscherping van de Europese normen, volgend op de 2015 doelstellingen.
Naast de inzet op duurzaam verbinden en Europese en nationale beleidskaders, worden ook gezamenlijke afspraken over het toepassen van schone vervoersmiddelen gemaakt. Er worden overheden, bedrijven en kennisinstituten bijeen gebracht, om tot de beste beleidskeuzes voor onder andere elektrisch rijden, goederen vervoer en openbaar vervoer te komen.

"Werkgevers maken gezamenlijk met de gemeente afspraken over het toepassen van schonere en duurzamere technieken. Met kennispartners en bedrijven wordt via pilots in Eindhoven als 'living lab' gericht gewerkt aan de praktische implementatie en de verbetering van nieuwe technieken" (GVVP Eindhoven, 2013, p.38).

Aansluiting tot SUMP doel 'milieu'
Specifiek De derde SUMP doelstelling is gericht op het doen afnemen van luchtverontreiniging, geluidshinder en CO2 uitstoot aan de hand van het mobiliteitsbeleid.
In relatie tot de uitwerking van deze milieudoelstelling, wordt in het GVVP een doelstelling beschreven die sterk aan de thematiek gerelateerd is. Dit doel is erop gericht om de omgeving te verschonen en te verstillen, met aandacht voor het verminderen van uitstoot van schadelijke stoffen. Realisatie hiervan volgt op basis van een gebiedsgerichte aanpak en een aantal maatregelen, waarbij het GVVP stelt dat de vermindering van de uitstoot past binnen de nationale en Europese normstelling.
Een doel gericht op klimaat en de leefomgeving wordt in het GVVP specifiek geformuleerd en uitgewerkt en daarmee is sprake van een specifieke aansluiting op het SUMP doel.
Meetbaar Een meetbare component voor de verschillende milieuaspecten is niet concreet geformuleerd, behalve voor de energiebesparing van 2% die per jaar gerealiseerd moet worden. Wel is het mogelijk om de eventuele vermindering van de uitstoot meetbaar te maken en te beoordelen of het resultaat past binnen de normstelling die daarvoor geldt. Er kan vastgesteld worden hoe de gewenste nieuwe situatie voorgesteld zou moeten worden. Daarom geldt dat er sprake is van een beperkt meetbare formulering van het beleid.
Acceptabel De toenemende druk op het vervoersnetwerk en anderzijds het groeiend belang van duurzaamheid en klimaat in steden is moeilijk te verenigen. Met de formuleringen in het GVVP zet het beleid zich in om hier een passend antwoord op te vinden. Onder andere het belang van duurzaam verbinden, technologische ontwikkeling en vraagstuk gerelateerde afspraken met verschillende partijen dragen bij aan het realiseren en waarborgen en verbeteren van de omgevingskwaliteit in Eindhoven. Door te zich schikken binnen de Europese en nationale kaders die gelden voor de luchtkwaliteit en geluid, kan worden beargumenteerd dat de gemeente in het GVVP

een realistische en acceptabele visie heeft op de thematiek van de derde SUMP doelstelling.
Als aanvulling op de beoordeling van de potentiële haalbaarheid kan beargumenteerd worden dat het uitwerkingsplan uit 2007, dat eveneens rekening houdt met de wettelijke kaders en normeringen een realistische weergave van de uitwerking van de thematiek geeft, door de prioriteitsvolgorde die aan een aantal projecten wordt gegeven.
Relevant De inhoud en visie van de gemeente is in het kader van de demografische en ecologische ontwikkelingen relevant. De druk op het mobiliteitssysteem zal als gevolg van bevolkingsgroei toenemen en daarmee congestie in de hand helpen. Om een gezonde situatie te waarborgen, worden maatregelen genomen die direct bij kunnen dragen aan het verminderen van uitstoot en geluidsoverlast. Op basis van eerdere resultaten is aangetoond dat het GVVP deze ambities kan waarmaken, rekening houden met de daarvoor geldende wettelijke kaders.
Het kan daarom beargumenteerd worden dat de beleidsuitwerking een effectieve bijdrage kan leveren aan het invullen van de derde SUMP doelstelling. Daarom wordt vastgesteld dat de beleidsformulering relevant is.
Tijdsgebonden Het GVVP is uitgebracht in 2013 en gaat onder meer in op de uitvoering van het programma Luchtkwaliteit en Mobiliteit (2007) waarin ze doelen stelt met betrekking tot 2015. Deze doelen worden naar verwachting gerealiseerd. Op de energiebesparing van 2% per jaar na, worden in het GVVP geen tijdsframes genoemd. Daarmee is geen concrete tijdsgebonden component voor het behalen van de doelen gerateerd aan de derde SUMP doelstelling geformuleerd.

Het GVVP sluit voor wat betreft inhoud en thematiek aan op de uitwerking van de derde SUMP doelstelling. Het GVVP vult veel aspecten waaruit de SUMP doelstelling uiteen valt op een acceptabele en relevante manier in, specifiek wordt gekeken naar de rol die mobiliteit speelt en de Europese en nationale kaders die daarvoor zijn opgesteld.

SMART Invulling SUMP doel 'milieu'

SMART Criterium	Omschrijving	Score	Toelichting
Specifiek	Plan gaat beschrijft specifiek beleid voor verschillende onderdelen van de milieudoelstelling	+	Breed geformuleerde GVVP doelstelling voor afname geluid en uitstoot door verkeer. Daarmee wordt aansluiting op milieu doel vast gesteld
Meetbaar	Het document stelt vast hoe de gewenste nieuwe situatie voorgesteld moet worden	0	Geen direct meetbare component geformuleerd, behalve voor de jaarlijkse energiebesparing. Verder gelden kaders die opgesteld zijn met betrekking tot dit thema, die het mogelijk maken een voorstelling te maken van de gewenste situatie
Acceptabel	Beleidsdocument heeft aandacht voor mogelijke conflicten tussen voorgesteld beleid en bestaande kaders en normeringen	++	Er wordt rekening gehouden met Europese en nationale kaders met betrekking tot dit thema. Daarnaast is aandacht voor samenwerking met betrokken partijen en biedt het uitwerkingsplan een beeld van de haalbaarheid
Relevant	Plan werkt beleid uit dat bijdraagt aan de resultaten die met de milieudoelstelling worden beoogd	+	Veronderstelde maatschappelijke ontwikkelingen hebben negatief effect op omgevingskwaliteit. Voorgestelde maatregelen en in het verleden behaalde resultaten maken beleidsuitwerking relevant
Tijdsgebonden	Plan stelt een tijdsframe waarbinnen onderdelen beoogd worden te bereikt	-	Geen duidelijk tijdsframe, behalve voor de energiebesparing van 2% per jaar.

Tabel 19. SMART Invulling SUMP doel 'milieu'.

7.4 Het verbeteren van de efficiency en de kosteneffectiviteit van de mobiliteit voor mens en goed

Het vierde SUMP doel gaat in op het verbeteren van de efficiëntie en kosteneffectiviteit van mobiliteit in steden. Er moet worden uitgegaan van een zo efficiënt mogelijke omgang met de kosten en baten die met het mobiliteitsbeleid gemoeid zijn.
Economische en demografische trends dragen ertoe bij dat in de toekomst de frictie tussen schaarse ruimte en de vraag naar vervoer in Eindhoven zal toenemen. Dit vraagt om een efficiënt beleid ten opzichte van de inrichting van het mobiliteitssysteem, doorstroming en de kosten die hieraan verbonden zijn.

Vastgesteld moet worden dat het GVVP niet uitgebreid in gaat op de aspecten die aan de vierde SUMP doelstelling gerelateerd zijn.

In de uitwerking van de eerste doelstelling kwam naar voren dat de gemeente zoekt naar een efficiëntere manier om het OV voor doelgroepenvervoer anders in te richten. Het behoud van deze OV diensten is echter onrendabel. De stad richt zich in de toekomst op het bieden van maatwerk OV in relevante gebieden, dat voldoet aan de klantbehoefte en flexibel is. Op die manier moet de kostenefficiëntie van het OV verbeteren.

"Traditionele buslijndiensten met grote bussen hebben wat dit betreft niet de toekomst. Voor relevante gebieden wordt maatwerk openbaar vervoer ontwikkeld dat voldoet aan de behoefte van de klant, flexibel is en gemakkelijk fysiek inpasbaar. In combinatie met andere sociale vervoersvragen leidt dit tot een efficiëntere inzet van de beschikbare middelen" (GVVP Eindhoven, 2013, p.31).

Ook binnen het vervoer van goederen is indirect aandacht een hogere efficiëntie, door het stimuleren van duurzame transportconcepten. De gemeente stelt zichzelf een regisserende rol voor als het gaat om het initiëren en begeleiden van marktpartijen in de afstemming van goederenvervoer. Daarbij kunnen maatregelen gericht zijn op het verduurzamen en verkorten van verplaatsingen, maar ook het veranderen van vervoersmiddelen en het gebruik van schone brandstoffen.

"In overleg met bedrijven, vervoerders en verladers worden innovatieve logistieke concepten met schone voertuigen ontwikkeld en ingezet. Eventuele kosten daarvoor worden teniet gedaan door de efficiëntere inzet van het vervoer" (GVVP Eindhoven, 2013, p.39).

Ten behoeve van de financiering van de ambities die in het GVVP worden voorgesteld, is in het document een financieringsparagraaf opgenomen. Hierin komt naar voren dat voor de financiering van diverse projecten wordt ingezet op eigen middelen, onder andere een meerjarig investeringsprogramma en meeropbrengsten uit het parkeerbeleid.
De gemeente erkent dat in de uitvoering van de maatregelen die in het GVVP beschreven worden, cofinanciering van derden een essentiële eis is. Daartoe richt zij zich op de noodzaak van publiek private samenwerking en cofinanciering door hogere overheden om een haalbare uitwerking te kunnen geven aan de uitvoering van het beleid.

"Voor de uitvoering van maatregelen is de gemeente in nagenoeg alle gevallen mede aangewezen op co-financiering van derden" (GVVP Eindhoven, 2013, p.42).

"De uitvoering van Eindhoven op Weg gebeurt in nauwe samenwerking met partners in de stad en met andere overheden. Onder andere via de vorming van strategische allianties en daaraan gekoppelde nieuwe financieringsvormen die de gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de ontwikkeling van de stad weerspiegelen" (GVVP Eindhoven, 2013, p.42).

Daarmee toont de gemeente zich bewust van de kosten die aan de maatregelen in het mobiliteitsbeleid verbonden zijn, maar wordt geen uitgebreide uitwerking op dit thema gegeven. Er is dus geen sprake van efficiënt en kosteneffectief beleid.

Aansluiting tot SUMP doel 'kosteneffectiviteit'

Specifiek Voor de financiering van de uitvoering van het mobiliteitsbeleid is een aparte paragraaf opgesteld. De gemeente beschrijft hierin haar visie op de mogelijkheden tot financiering van het beleid. Er worden meerde financieringsmogelijkheden benoemd en er wordt vastgesteld dat dat cofinanciering essentieel is in het uitvoeren van het beleid.
Daarnaast richt de gemeente zich op het verhogen van de kostenefficiëntie van goederenvervoer en het openbaar vervoer. Hiertoe worden echter slechts indirecte maatregelen voorgesteld.
Er is daarmee in het GVVP beperkte aandacht voor de efficiency en kosteneffectiviteit van het mobiliteitsbeleid.
Meetbaar Er ontbreekt een concrete formulering met betrekking tot het vierde SUMP thema, het is daarom niet eenvoudig om vast te stellen of de gewenste resultaten behaald worden. Er zijn enkele inhoudelijke onderdelen in het GVVP naar voren gekomen, die van invloed zijn op de efficiëntie en kosten effectiviteit van het mobiliteitssysteem. Dit en het beeld dat in de kostenparagraaf wordt geschetst, geeft een beperkte mogelijkheid tot het voorstellen de gewenste uitkomst van het voorgestelde beleid.
Acceptabel Er worden in het GVVP geen concrete formuleringen gedaan die aansluiten op de SUMP richtlijn. In het GVVP wordt wel ingegaan op de kostenefficiëntie van het openbaar vervoer in relevante gebieden en voor bepaalde doelgroepen. Er wordt vastgesteld dat de sociaal maatschappelijke functie die het OV heeft behouden moet worden, maar dat er moet worden gekeken naar een vraag gestuurd systeem, waarbij maatregelen op maat worden aangeboden. Dit zou moeten resulteren in een efficiënter vervoerssysteem voor doelgroepen.
Daarnaast is de kostenparagraaf een essentieel onderdeel in het vaststellen van de haalbaarheid van de wensen van de gemeente. Er wordt genoteerd dat de uitvoering van maatregelen niet haalbaar is, zonder dat daarvoor financiële partners worden gevonden in de vorm van PPS of hogere overheden. Gezamenlijke financiering moet op die manier bijdragen aan de haalbaarheid van een efficiënter en kosteneffectief mobiliteitssysteem. Hiermee is een acceptabel kostenbeleid beschreven.
Relevant In het beschouwen van inhoud van het GVVP en de aansluiting daarop tot de vierde SUMP doelstelling, komen zoals eerder beschreven verschillende maatregelen naar voren die in de uitvoering een mogelijk essentieel, maar indirect verschil kunnen maken op de bestaande situatie. Het feit dat de gemeente stil staat bij de financiering hiervan, geeft aan dat er nagedacht wordt over enerzijds de haalbaarheid van het beleid, maar laat ook zien dat het uitwerken van het beleid alleen relevant is wanneer ook andere partijen betrokken worden. Het beleid van de gemeente resulteert niet in een efficiënt en kosteneffectief mobiliteitssysteem.
Tijdsgebonden Voor de uitvoering van de maatregelen in het beleid wordt geen concrete

tijdsindicatie gegeven. Daarom wordt uitgegaan van de looptijd tot 2040, waarbinnen de ambities van de gemeente verwezenlijkt zouden moeten worden.

In het kader van efficiënt en kosteneffectief mobiliteitsbeleid worden in het GVVP verschillende maatregelen genoemd die deels of indirect aansluiten op de thematiek van de SUMP richtlijnen. Ook is in aansluiting op het SUMP doel, een kostenparagraaf meegenomen waarin wordt gekeken naar de manieren om de uitwerking van de gemeentelijke plannen te kunnen financieren.

SMART Invulling SUMP doel 'kosteneffectiviteit'

SMART Criterium	Omschrijving	Score	Uitwerking
Specifiek	Het document gaat specifiek in op efficiency en kosteneffectiviteit	0	Specifieke aandacht voor efficiënt en kosteneffectief mobiliteitsbeleid. Er worden (indirecte) maatregelen beschreven die bijdragen aan de aansluiting op het doel gericht op kosteneffectiviteit. Een concrete doelstelling ontbreekt.
Meetbaar	Het document stelt vast hoe het kosteneffectief mobiliteitsbeleid voorgesteld moet worden	-	Er wordt in het GVVP een kostenparagraaf uitgewerkt waarin uitgewerkt wordt hoe het beleid gefinancierd zou moeten worden. Daarnaast is aandacht voor de financiering van doelgroepenvervoer. Er wordt een beeld geschetst van de gewenste eindsituatie, al blijkt dat er geen sprake is van kostenefficiënt beleid
Acceptabel	Beleidsdocument heeft aandacht voor mogelijke conflicten tussen voorgesteld beleid en bestaande kaders en normeringen	+	Er kan wordt vastgesteld dat de gemeente in samenwerking met verschillende partijen probeert om een zo efficiënt mogelijk systeem te garanderen. Kostenparagraaf geeft aan dat haalbaarheid slechts realistisch is wanneer financiering door meerdere partijen ondernomen wordt.
Relevant	Het beleid draagt effectief bij aan het behalen van het doel gericht op kosteneffectiviteit	-	Voorgestelde maatregelen zijn indirect relevant en passen binnen de context. Echter zijn deze pas werkelijk relevant wanneer financiering rond wordt gemaakt.
Tijdsgebonden	Wat is het tijdsframe waarbinnen de beleidsuitwerking wordt gerealiseerd?	--	Geen concreet tijdsframe.

Tabel 20. SMART Invulling SUMP doel kosteneffectiviteit.

7.5 Bijdragen aan een aantrekkelijk en hoogwaardig verblijfsklimaat en buitenruimte in de stad

De vijfde SUMP doelstelling is gericht op de afstemming tussen het mobiliteitsbeleid en de functies de bestaande ruimte in de stad, om zo een aangenaam verblijfsklimaat te garanderen.

"De woonwijken en het centrum zijn vrij van hinder en overlast van het verkeer. De kwaliteit van de inrichting van de openbare ruimte is verbeterd. Fietsen en lopen is aantrekkelijk, zowel in de stadse omgeving als in het groen. In Eindhoven is het plezierig wonen en verblijven" (GVVP Eindhoven, 2012, p.13).

Het GVVP van Eindhoven stelt zichzelf het doel om naast economische ontwikkeling, een aantrekkelijk verblijfsklimaat te realiseren en heeft aandacht voor de rol die het mobiliteitsbeleid hierin speelt. Uit de doelomschrijving komt naar voren dat de woonwijken en het centrum vrij van verkeershinder en overlast zouden moeten zijn en dat de kwaliteit van de inrichting van de open ruimte wordt verbeterd. Het idee van 'plaats maken' is een sterk vertegenwoordigd onderdeel, dat zich richt op het behoud van groen en open ruimte. Enkele leefbaarheidsindicatoren worden als volgt omschreven in het GVVP:

"Eindhovenaren zijn gezond doordat de lucht schoon is en het geluid zich op een aangenaam niveau bevindt. De omgeving is zo ingericht dat lichamelijke beweging maximaal gestimuleerd wordt. Lopen en fietsen zijn in Eindhoven een vanzelfsprekende keuze" (GVVP Eindhoven, 2013, p.9).

Opgemerkt moet worden dat in het GVVP, leefbaarheid overlapt met andere SUMP doelen. Met name de SUMP milieudoelstelling komt hierin terug.

Een belangrijk onderdeel in het GVVP vormt de ambitie om de afstemming tussen enerzijds de functies en specifieke kenmerken van een gebied te koppelen aan het mobiliteitsbeleid dat het best past bij de eisen die de gemeente aan een leefbare omgeving stelt.

"De samenhang tussen ruimte (veelzijdige stad) en mobiliteit (duurzaam verbinden) is veelomvattend en complex. Er is samenhang tussen de gebouwde omgeving, het specifieke gebruik daarvan, de bereikbaarheid van bestemmingen en de inrichting en het gebruik van de openbare ruimte"(GVVP Eindhoven, 2013, p23).

Om hier richting aan te kunnen geven, wordt gewerkt vanuit een gebiedsgerichte benadering, waarop keuzes en mobiliteitsopgaven worden afgestemd op de mate waarin deze het meeste bijdragen aan de leefbaarheid in de stad. Deze zijn tegen elkaar afgezet in de matrix die naar voren kwam in het inleidende deel van dit hoofdstuk.
De gemeente onderscheidt in haar beleid vier ruimtelijke schaalniveaus, waarbij van centrumgebied naar regionale zones wordt gewerkt. Beleidskeuzes worden afgestemd op de locatie specifieke kenmerken en de prioriteit die een vervoersoptie daarbinnen heeft. Er wordt in de centraler gelegen gebieden onderscheid gemaakt in voetganger, fiets, (H)OV en auto op volgorde van prioriteit, maar ligt de nadruk op de afwikkeling van automobiliteit op de ring- en randgebieden van de stad.

"Woonbuurten hebben te kampen met wijkvreemd autoverkeer waardoor de leefbaarheid en verkeersveiligheid wordt aangetast".(GVVP Eindhoven, 2013, p.11).

Het doel is dat op deze manier het mobiliteitsbeleid bijdraagt aan de eisen die aan een leefbare situatie per ruimtelijk schaalniveau worden gesteld. Zo wordt bijvoorbeeld in het centrum en de binnenring ingezet op het verminderen of verduurzamen van auto- en goederen verkeer, een strenger parkeerbeleid, P+R zones en het beter faciliteren van voetgangers, fiets en OV, ten einde bij te dragen aan een aantrekkelijk, levendig en gezond centrum.
Maatregelen die hierop een positief effect hebben zijn onder andere gericht op het beter verbinden van verschillende alternatieve vervoersmiddelen op knooppunten in de vorm van 'duurzaam verbinden' en het 'slow motion –fast forward' principe.

Aansluiting tot SUMP doel 'leefbaarheid'
Specifiek De formulering van leefbaarheidsindicatoren als 'het is plezierig wonen, werken en verblijven' lijkt in de eerste plaats niet erg specifiek. Echter wordt hier inhoudelijk een meer expliciete invulling aan gegeven in de uitwerking van het GVVP. Er wordt onder andere vastgesteld, dat overlast en negatieve effecten van het verkeer beperkt moeten worden en dat fietsen en lopen ten behoeve van de gezondheid wordt gestimuleerd. Het beleid richt zich in de uitwerking op een gebiedsgerichte benadering, waarin de afstemming tussen functies en kenmerken van een gebied, gekoppeld worden aan het mobiliteitsbeleid dat past bij het behoud van leefbaarheid.
Daarmee geeft het GVVP een specifieke invulling aan de aspecten van de vijfde SUMP doelstelling.
Meetbaar Er worden enkele indicatoren genoemd die het vaststellen van leefbaarheid mogelijk maken. Het feit dat er sprake is van overlap met andere doelstellingen, biedt in zekere zin de mogelijkheid om een meetbare component in de doelstelling te identificeren. Het blijkt dat richtlijnen voor geluidsoverlast en schone lucht een essentieel onderdeel vormen in het uitwerken van de leefbaarheid doelstelling. De manier waarop deze onderdelen veranderen onder het mobiliteitsbeleid dat wordt gevoerd, kan inzicht geven in de mate waarin de leefbaarheid gewaarborgd wordt. In die zin wordt er een beperkt beschreven gewenst verschil tussen begin- en eindsituatie wordt voorgesteld in het GVVP.
Acceptabel In het uitvoeren van de maatregelen die nodig zijn om de doelstelling te behalen, ziet de gemeente belang in een goede afstemming van het mobiliteitsbeleid met de bestaande functies en ruimtelijke ontwikkeling in de stad. Een gebiedsgerichte benadering biedt de mogelijkheid om effectiever richting te geven aan beslissingen die passen bij de kenmerken en ambities binnen een bepaald gebied en de noodzakelijke eisen met betrekking tot mobiliteit die hieruit voort vloeien.
De uitwerking van de doelstelling die gericht is op het versterken van de leefbaarheid is daarmee acceptabel geformuleerd.
Relevant De maatschappelijke ontwikkelingen en de toenemende druk op het vervoerssysteem zullen mogelijk een negatief effect hebben op de leefbaarheid. Het formuleren van ambities en een doelstelling met betrekking tot dit thema is een noodzakelijk onderdeel in het GVVP. Een aanpak op basis van ruimtelijke schaalniveaus en bijpassende oplossingen die hiertoe bijdragen is in die zin relevant en het levert een functionele bijdrage aan het bereiken van de gewenste eindsituatie.
Tijdsgebonden In de formulering van dit doel wordt geen tijdsframe waarbinnen doelbereiking wordt beoogd genoemd. Wederom kan hier worden uitgegaan van de looptijd van het GVVP tot 2040, maar dit is niet meegenomen in de beleidsformulering. Er is geen sprake van een duidelijke tijdsgebondenheid binnen het beleid gericht op leefbaarheid.

Voor wat betreft de aansluiting tot het vijfde SUMP doel, kan worden vastgesteld dat er een specifieke uitwerking wordt gegeven aan het ´plezierig´ verblijfsklimaat dat middels het mobiliteitsbeleid wordt geprobeerd te realiseren. De uitwerkingsmaatregelen dragen bij aan de haalbaarheid en er is sprake van een relevantie. Echter is er sprake van een indirecte meetbaarheid en wordt het tijdsaspect niet meegenomen in de doelstelling.

SMART Invulling SUMP doel 'leefbaarheid'

SMART Criterium	Omschrijving	Score	Toelichting
Specifiek	Het document gaat specifiek in op het belang van een goede afstemming van mobiliteitsbeleid met de ruimtelijke ordening ten behoeve van de leefbaarheid	++	Niet specifieke doelformulering, echter wel sprake van een specifieke uitwerking van de aan de richtlijn gerelateerde onderdelen
Meetbaar	Het document stelt vast hoe de gewenste nieuwe situatie gericht op leefbaarheid wordt uitgewerkt	0	Geen concrete meetbare component geformuleerd. Uitwerking en overlap met andere doelen geeft mogelijkheid componenten te meten
Acceptabel	Beleidsdocument heeft aandacht voor mogelijke conflicten tussen voorgesteld beleid en bestaande kaders en normeringen	++	Gebiedsgerichte aanpak om doelbereiking te genereren door afstemming mobiliteitsbeleid met gebied specifieke kenmerken
Relevant	Het beleid draagt effectief bij aan het doel om afstemming van mobiliteitsbeleid met de ruimtelijke ordening te waarborgen	++	Leefbaarheid staat onder druk als gevolg van ontwikkelingen. Beleidsuitwerking op basis van gebied specifieke kenmerken levert functionele bijdrage aan de situatie
Tijdsgebonden	Plan stelt een tijdsframe	--	Geen tijdsplan voor doelstelling vastgesteld

Tabel 21. SMART Invulling SUMP doel 'leefbaarheid'.

7.6 Conclusie GVVP Eindhoven

Op basis van de analyse van het GVVP van Eindhoven, kan het volgende worden geconcludeerd over de aansluiting tot de SUMP doelstellingen.
In relatie tot de ontplooiingsdoelstelling, moet worden vastgesteld dat de invulling van een SMART geformuleerd beleid dat in gaat op de sociaal maatschappelijke functie van mobiliteit en daarmee ook de mobiliteit van personen met beperkte vervoersmogelijkheden ontbreekt. Dit thema komt slechts kort naar voren. Er wordt in dit kader gesteld dat gezocht wordt naar mogelijkheden om vervoer op maat te bieden aan doelgroepen en in daartoe relevante gebieden. Deze uitwerking is niet toereikend en niet SMART uitgewerkt. Verdere aandacht voor het onderwerp ontbreekt. Er is in die zin geen aansluiting van het GVVP met de SUMP doelstelling gericht op het waarborgen van ontplooiingsmogelijkheden voor ieder persoon.
Het verbeteren van de verkeersveiligheid vormt een belangrijk onderdeel in het GVVP. Er wordt hiervoor een bijna volledige SMART doelstelling geformuleerd en tevens worden verschillende maatregelen naar voren gebracht die hieraan bijdragen. Echter gaat het document in de formulering van een doel hoofdzakelijk in op de verbetering van de objectieve verkeersveiligheid. Daarnaast wordt niet geformuleerd dat er rekening wordt gehouden met bestaande kaders en normeringen op dit gebied. Toch moet opgemerkt worden dat verkeersveiligheid een duidelijke en belangrijke plaats inneemt in het mobiliteitsbeleid van Eindhoven en dat de score die is toegekend in tabel 22 een vertekend beeld schetst.
Mobiliteitsbeleid dat gericht is op het verbeteren van de geluid- en luchtkwaliteit vormt in het GVVP een belangrijk onderdeel. Hierin is in de analyse aansluiting op de milieudoelstelling aangetoond. Ondanks het ontbreken van concrete doelstellingen, wordt in de uitwerking van het GVVP rekening gehouden met nationale en Europese kaders die gesteld worden aan de uitstoot van schadelijke stoffen. De aandacht voor het milieu en de invloed daarvan op het mobiliteitsbeleid is substantieel en grotendeels SMART uitgewerkt. Er is daarmee sprake van een goede aansluiting op het derde SUMP doel in het GVVP. Voornamelijk het feit dat er geen tijdsgebonden formulering is gegeven, draagt bij aan de relatief lage SMART score. Onderdelen uit de milieudoelstelling spelen echter wel een belangrijke rol in de motivering van het beleid. De lage score geeft hierdoor een licht vertekend beeld.
Voor het verbeteren van de efficiëntie en de kosteneffectiviteit van het vervoer van goederen in personen worden verschillende maatregelen besproken. Er wordt hiertoe echter geen concreet beleid geformuleerd. Het GVVP is niet specifiek gericht op het voeren van kosteneffectief mobiliteitsbeleid. Er wordt geen visie op dit thema beschreven. De uitwerking van de kostenparagraaf geeft aan dat haalbaarheid van het beleid slechts realistisch is wanneer financiering door meerdere partijen ondernomen wordt. Geconcludeerd wordt dat er slechts een beperkte invulling wordt gegeven aan de SUMP doelstelling met betrekking tot kosteneffectiviteit.
In relatie tot de vijfde SUMP doelstelling, kan een link worden gelegd met een GVVP doelstelling die in gaat op de leefbaarheid. In de uitwerking van dit doel, wordt een set indicatoren en een gebiedsgerichte benadering toegepast die sterke aansluiting op de SUMP doelstelling aantonen. Daarbij moet opgemerkt worden dat de indicatoren voortkomen uit andere GVVP doelstellingen, en dat sommige onderdelen in het GVVP als indirect aansluiten op het vijfde SUMP doel. Desondanks vormt de gebiedsgerichte afstemming van het mobiliteitsbeleid met de ruimtelijke ordening een regelmatig terugkerend onderwerp, dat in het GVVP al vroeg naar voren wordt gebracht, zoals in de

in de introductie van dit hoofdstuk. Ondanks de score, is dit thema een essentieel onderdeel in het GVVP.

SMART/ SUMPDoel	S	M	A	R	T	SUMP score
Ontplooiing	-	--	-	-	--	**-7**
Veiligheid	0	0	+	++	+	**4**
Milieu	++	0	+	+	-	**3**
Kosteneffectiviteit	0	-	+	-	--	**-3**
Leefbaarheid	++	0	++	++	--	**4**
SMART score	***4***	***-3***	***4***	***3***	***-6***	

Tabel 22. Totaalscore GVVP Eindhoven

De totale score van het GVVP op de doelstellingen van de SUMP richtlijnen, is op basis van SMART formulering weergegeven in tabel 22. Hiermee kan worden geconcludeerd dat het GVVP van Eindhoven over het algemeen sterk aansluit op de SUMP richtlijnen voor wat betreft veiligheid, milieu en leefbaarheid. Wat achter blijft is de aandacht voor de sociale functie van mobiliteit en het formuleren van een kosteneffectief beleid.

8. Analyse GVVP Emmen

Emmen is een gemeente in het zuidoosten van de provincie Drenthe. De gemeente telt in 2016 meer dan 107.000 inwoners.

Emmen wordt ontsloten via een rondweg bestaande uit de N34 en N391, welke het grootste deel van de verkeersstroming rondom de stad voor zijn rekening neemt.
Het openbaar vervoer in Emmen bestaat uit een aantal buslijnen en daarnaast is de gemeente via een spoorlijn verbonden met onder andere Zwolle.

Het verkeer- en vervoersbeleid van Emmen is vastgelegd in het Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan 2012 – 2020: Oog voor mobiliteit. In dit beleidsdocument wordt aansluiting gelegd met de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en het Provinciaal Verkeer- en Vervoersplan uit 2007. Uit het GVVP blijkt dat de gemeente haar beleid hoofdzakelijk baseert op maatschappelijke trends, marktontwikkeling en demografische ontwikkelingen. Deze trends zijn van invloed op de manier waarop het verkeer- en vervoerssysteem in de toekomst zal functioneren.
Gepaard met het GVVP gaat een uitvoeringsplan waarin bepaalde beleidskeuzes worden uitgewerkt. In de analyse van het GVVP zal ook het uitvoeringsdocument worden beschouwd voor het beoordelen van de aansluiting tot de SUMP richtlijnen.

De gemeente krijgt in de komende jaren te maken met bevolkingskrimp. Deze krimp is doet afbreuk aan de intensiteit waarin functionele gebieden en voorzieningen worden bezocht. Dit vraagt om een herindeling van locaties en functies en daarmee ook de vervoersbewegingen die dergelijke locaties verbinden. Datzelfde speelt binnen de marktsector in de gemeente, die te maken krijgt met verdere leegstand als gevolg van de krimp, maar ook door de toenemende invloed van internet zullen winkels en voorzieningen moeten sluiten. Dit heeft invloed op de vervoersbewegingen in de stad.

“Concreet gaan er de komende jaren veel scholen sluiten en gaan we ook voor de andere gemeentelijke accommodaties uit van grotere multifunctionele accommodaties. Dergelijke ontwikkelingen zien we ook bij medische voorzieningen. Dit proces van minder voorzieningen en meer concentratie van voorzieningen op één plek, leidt tot meer vervoersbewegingen” (GVVP Emmen, 2012, p.9).

“Multimodaal handelen wordt het sleutelwoord in het beleid” (GVVP Emmen, 2012, p.4).

De gemeente zet in op duurzaamheid, veiligheid en leefbaarheid als uitgangspunt voor de manier waarop met de veranderende verkeersstructuur zal worden omgegaan. Een speerpunt is het beter benutten van de bestaande infrastructuur op basis van het stimuleren van multimodaliteit.

8.1 Het waarborgen van een mobiliteitssysteem dat ontplooiingsmogelijkheden biedt aan een ieder

Demografische veranderingen hebben invloed op de manier waarop het mobiliteitsbeleid van Emmen er de komende jaren uit zal zien. De bevolkingskrimp in de stad heeft invloed op de spreiding van voorzieningen. Als gevolg van noodzakelijke schaalvergroting of het wijzigen van arbeidsplaatsen, veranderen werkvoorzieningen van locatie. Daarnaast zorgt vergrijzing voor een veranderende vraag naar vervoer en bereikbaarheid van bepaalde plaatsen.

De gemeente stelt zich ten doel te voorzien in oplossingen voor de veranderende mobiliteitsopgaven in haar stad. In het kader van de ontplooiingsdoelstelling is het van belang dat het beleid bijdraagt een vervoersysteem dat iedere inwoner de mogelijkheid biedt om belangrijke plaatsen te bereiken.

Het GVVP van Emmen onderkent het belang van een goede bereikbaarheid. Bereikbaarheid is gericht op de mogelijkheid om te kunnen verplaatsen naar essentiële plaatsen met een economische of sociale en maatschappelijke functie. Daarbij wordt bereikbaarheid afgewogen in een 'acceptabele reistijd'.

"Bereikbaarheid: de bereikbaarheid (acceptabele reistijden) van zowel de economische knooppunten als de belangrijkste sociale en maatschappelijke voorzieningen, moet gegarandeerd blijven. (GVVP Emmen, 2012, p.5).

Om in een goede bereikbaarheid te voorzien voor iedere inwoner, wordt ingezet op multimodaliteit, waarbij het aandeel van alternatieven voor automobiliteit wordt vergroot en het openbaar vervoer als essentieel onderdeel van een toegankelijk systeem wordt gezien. De gemeente streeft naar een zo groot mogelijke toegankelijkheid. Toegankelijkheid is daarbij gericht op de toegang tot vervoersmiddelen voor alle inwoners.

Toegankelijkheid: Toegankelijkheid: iedereen moet een zo groot mogelijke toegang krijgen tot de beschikbare vervoerswijzen" (GVVP Emmen, 2012, p.5).

In het GVVP stelt de gemeente het volgende met betrekking tot het openbaar vervoer en de kansen die dit biedt voor de bereikbaarheid:

"Het openbaar vervoer heeft een sociale functie en een bereikbaarheidsfunctie. Het openbaar vervoer is het belangrijkste vervoersalternatief voor zogenoemde niet-keuze-reizigers. Dit zijn mensen die zich – om welke reden dan ook – niet zelfstandig per auto, fiets of per voet kunnen verplaatsen" (GVVP Emmen, 2012, p15).

Het streven van de gemeente gaat uit naar een zo groot mogelijke toegang tot vervoersmiddelen voor iedereen, om zo een optimale bereikbaarheid van voorzieningen te kunnen garanderen.
Er is speciale aandacht voor gehandicapten en chronisch zieken en de wet 'Gelijke behandeling'. De gemeente stelt zich daarbij het doel om de uitwerking van het mobiliteitsbeleid te toetsen aan richtlijnen die voorzien in het behoud van toegankelijkheid voor personen met een beperking. Daarbij moet opgemerkt worden dat er voorbij gegaan wordt aan personen die niet gehandicapt zijn,

maar niet per se een auto ter beschikking hebben. Ook deze groep heeft ten slotte behoefte aan het openbaar vervoer om over een grotere afstand te kunnen verplaatsen.

"Om de toegankelijkheid van de openbare ruimte te waarborgen gaan we samen met de WMO-raad richtlijnen opstellen waaraan inrichtingsplannen voor de openbare ruimte kunnen worden getoetst. In het kader van de wet 'Gelijke behandeling gehandicapten en chronisch zieken' gaan we veel haltes fysiek toegankelijk maken"(GVVP Emmen, 2012, p.33).

Het probleem met het openbaar vervoer is echter de toegankelijkheid en de mate waarin het bijdraagt aan de bereikbaarheid. Vooral het busvervoer in Emmen vormt een inefficiënt, duur en onaantrekkelijk systeem en neemt volgens het GVVP daardoor slechts 3% van het totaal aantal verplaatsingen voor zijn rekening.

"Dat is circa 3% van het totaal aantal ritten binnen de stad Emmen. Door de stedenbouwkundige structuur moeten de stadsdiensten veel kilometers afleggen"(GVVP Emmen, 2012, p.15).

Dit lage aandeel kan volgens de gemeente worden toegeschreven aan de stedenbouwkundige structuur in combinatie met de lange afstanden en de relatief hoge tarieven als gevolg van de prijs kilometer. Dit resulteert in onevenredig lange en dure busritten voor de reiziger.

"Op dezelfde voet doorgaan zet de bereikbaarheid van Emmen per openbaar vervoer verder onder druk. Dat geldt ook voor de sociale functie van het openbaar vervoer; de mobiliteit van bepaalde groepen inwoners zal afnemen" (GVVP Emmen, 2012, p.15).

Om deze problematiek het hoofd te bieden en een toegankelijk mobiliteitssysteem te behouden, wordt in het GVVP een aantal oplossingen aangedragen.

"…van autogericht denken naar multimodaal handelen: We willen bereikbaarheid en leefbaarheid blijven waarborgen en tegelijkertijd de beschikbare middelen zo efficiënt mogelijk inzetten" (GVVP Emmen, 2012, p.23).

Multimodaliteit is een belangrijk onderdeel in een poging de bereikbaarheid van voorzieningen in Emmen te waarborgen. Daarbij wordt uitgegaan van een andere verdeling van het gebruik van modaliteiten in het totaal aantal verplaatsingen. Het uitgangspunt is dat een toename van het gebruik van het openbaar vervoer, moet resulteren in een toename van de bereikbaarheid van essentiële plaatsen.

"We kunnen daaraan op bijdragen door het openbaar vervoer een aantrekkelijk alternatief te laten zijn. Tegelijkertijd willen we het autogebruik enigszins ontmoedigen.
Op deze wijze kan ook de sociale functie van het openbaar vervoer door toenemend gebruik in stand worden gehouden"(GVVP Emmen, 2012, p.27).

Om dit te bereiken, dient een omslag plaats te vinden in het mobiliteitsgedrag van personen. Daartoe is het de visie van de gemeente om hogere frequenties, groter reiscomfort en lagere prijzen aan te bieden en het autogebruik te ontmoedigen door middel van hogere parkeertarieven. Door het OV

beter te faciliteren en als alternatief aantrekkelijker te maken, hoopt de gemeente dat het aandeel hiervan in de totale mobiliteit zal toenemen, waarmee het vervoerssysteem in de toekomst efficiënt haar sociale rol kan blijven vervullen.

Aansluiting tot SUMP doel 'ontplooiing'

Specifiek Het GVVP van Emmen gaat uitgebreid in op het belang van een goed functionerend mobiliteitssysteem voor de bereikbaarheid van sociale en maatschappelijke voorzieningen voor 'niet-keuze-reizigers'. Om de problematiek die speelt met betrekking tot het waarborgen van dit systeem tegen te gaan, is vooral het aantrekkelijk maken van het OV een gewenste oplossing. Echter, dit is enkel alleen mogelijk en betaalbaar wanneer ook een verandering in het mobiliteitsgedrag plaatsvindt.

Er wordt eveneens ingegaan op de thematiek met betrekking tot het waarborgen van de mobiliteit van personen met een beperkte mobiliteit. Daarin komt naar voren dat in het kader van gelijke behandeling, hier in de beleidsuitwerking rekening mee wordt gehouden. Opgemerkt moet worden dat het GVVP vooral ingaat op personen met een handicap. Er kan beargumenteerd worden dat ook personen die niet elke dag een auto ter beschikking hebben, behoefte hebben aan verplaatsing via het openbaar vervoer. Daarmee is de aandacht voor ontplooiingsmogelijkheden beperkt.

Meetbaar Er wordt enkel gesteld dat het verbeteren van de multimodaliteit als doelstelling een direct effect heeft op het behoud van de bereikbaarheid van essentiële plaatsen.

Door in te zetten op multimodaliteit hoopt de gemeente de mogelijkheid tot deelname aan de maatschappij voor een specifieke groep zo groot mogelijk te maken. Het gewenst verschil tussen begin en eindsituatie is daarmee algemeen en indirect benoemd, maar niet volledig en blijft beperkt.

Acceptabel De thematiek gericht op het waarborgen van mobiliteit voor ieder persoon, komt in het GVVP uitgebreid naar voren. In het GVVP worden met het oog op het waarborgen van mobiliteit die voorziet in basisbehoeften maatregelen genoemd die hieraan bij zouden moeten dragen. Het stimuleren van multimodaliteit wordt hierin gezien als oplossing. Het OV wordt gezien als de meest toegankelijke vervoersmogelijkheid voor ieder persoon, met name voor mensen met een handicap. Het is de vraag of de ambitie om het OV gebruik te stimuleren effectief is. In het GVVP wordt gesproken van de problematiek die vooral het busvervoer duur en onaantrekkelijk maakt. Zo lang er geen veranderingen in de kwaliteit van het OV, mobiliteitsgedrag en het autogebruik plaatsvinden, is de haalbaarheid van de modal shift onzeker en is er geen sprake van een acceptabele beleidsformulering. Er wordt geen rekening gehouden met de mogelijke conflicten en beperkingen die dit kan opleveren.

Relevant Op het gebied van de aandacht die in een GVVP uitgaat naar ontplooiing, kan er voor het GVVP van Emmen in elk geval aansluiting tot SUMP richtlijnen op basis van thematiek worden vastgesteld. De gemeentelijke visie op dit thema past bij de aspecten uit de eerste SUMP doelstelling. De maatschappelijke veranderingen zorgen voor een verandering in de bereikbaarheid van nuttige plaatsen, het is daarmee dus relevant dat gekeken wordt naar de manier waarop hier in het kader van sociaal belang mee kan worden omgegaan. Het is echter onzeker of de middelen die de gemeente inzet, effectief bijdragen aan het gewenste eindresultaat. De gemeente stelt een aantal beleidsmaatregelen voor, waarvan het niet zeker is dat deze zullen en uitwerken en daarmee bij zullen dragen aan het behoud van ontplooiingsmogelijkheden.

Tijdsgebonden Het kader waarin doelen gerealiseerd moeten worden in het GVVP is vastgesteld in de periode 2012-2020. Er is daarmee geen directe tijdsfasering gegeven, maar er is een deadline

vastgesteld waarbinnen idealen gerealiseerd zouden moeten worden. In het kader van de SMART uitwerking, wordt vastgesteld dat er geen sprake is van een tijdsgebonden beleidsformulering.

De aandacht die uitgaat naar het ontplooiingsdoel is beperkt. De GVVP doelstelling gericht op multimodaliteit sluit inhoudelijk het meest op het waarborgen van ontplooiingsmogelijkheden Daarbij is hoofdzakelijk aandacht voor het waarborgen van de bereikbaarheid van essentiële plaatsen door niet-keuze reizigers. Omdat deze groep met name in verband wordt gebracht met gehandicapten en niet tot personen zonder beschikking tot een auto, is sprake van een niet volledige aansluiting tot het SUMP doel.

SMART Invulling SUMP doel 'ontplooiing'

SMART Criterium	Omschrijving	Score	Toelichting
Specifiek	Is het doel duidelijk en begrijpelijk geformuleerd?	+	Duidelijk voor wat betreft de sociale functie van mobiliteit en de rol van multimodaliteit. Focus op 'niet keuze reizigers' slaat echter het SUMP doel voorbij, omdat het niet de alle reizigers aangaat.
Meetbaar	Is vastgesteld hoe het verschil tussen huidige en gewenste nieuwe situatie voorgesteld moet worden?	-	Het gewenst verschil tussen begin en eindsituatie is algemeen en indirect benoemd in de vorm van de effecten die multimodaliteit kunnen hebben.
Acceptabel	Beleidsdocument heeft aandacht voor mogelijke conflicten tussen voorgesteld beleid en bestaande kaders en normeringen	--	Ondanks voldoende aandacht voor sociale functie van mobiliteit, is de haalbaarheid onzeker, want hangt sterk af van gedragsverandering onder reizigers. Dit wordt niet vastgesteld in het GVVP
Relevant	Het beleid draagt effectief bij aan het behalen van het doel gericht op ontplooiing	--	Toekomstige ontwikkelingen maken doelrealisatie in principe noodzakelijk, maatregelen dragen mogelijk effectief bij aan bestaande situatie, maar zijn onvolledig uitgewerkt en onzeker
Tijdsgebonden	Wat is het tijdsframe waarbinnen de beleidsuitwerking wordt gerealiseerd?	--	Geen tijdsgebonden formulering van beleid gericht op ontplooiing

Tabel 23. SMART Invulling SUMP doel 'ontplooiing'.

8.2 Het verbeteren van veiligheid

De tweede SUMP doelstelling is gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid. Het is van belang dat er adequate doelen worden gesteld met betrekking tot subjectieve en objectieve verkeersveiligheid.
In het GVVP wordt expliciet op het thema verkeersveiligheid ingegaan. In haar visie op dit thema geeft de gemeente aan wat er de afgelopen jaren op dit gebied bereikt is en wat gedaan wordt om hier vervolg aan te geven. Onder andere door verkeerseducatie, duidelijke verkeersregels en infrastructurele maatregelen is het aantal verkeersongevallen de afgelopen 10 jaar afgenomen. De gemeente stelt zich vervolgens het doel om de verkeersveiligheid verder te verbeteren, door het aantal ernstige verkeersslachtoffers in 2020 met 50% te reduceren ten opzichte van het aantal in 2008. Een ernstig verkeersslachtoffer is een persoon die als gevolg van een ongeval in een ziekenhuis behandeld moet worden. Het aantal verkeersslachtoffers moet in 2020 zijn terug gebracht tot maximaal 36. Hiermee stelt de gemeente een verscherpt doel ten opzichte van de doelstellingen die het Rijk met betrekking tot dit thema te bepaalt.

"Daarom willen wij het aantal ernstige verkeersslachtoffers (ziekenhuisbezoek) in 2020 met 50% terugbrengen ten opzichte van het aantal in 2008. Dit betekent in 2020 maximaal 36 ernstige slachtoffers in onze gemeente" (GVVP Emmen, 2012, p.37).

Om doelbereiking te verwezenlijken, wordt ingezet op een veelvoud aan projecten en maatregelen die de verkeersveiligheid ten goede moeten komen. Een aantal projecten met betrekking tot voorlichting en verkeerseducatie en het belonen van gewenst gedrag wordt in de komende jaren voortgezet. De gemeente wil daarnaast een strengere aanpak van asociale weggebruikers en legt tevens een focus op de kwetsbare doelgroepen als ouderen en kinderen, dat komt ook een onafhankelijke mobiliteit ten goede.

"Naast het opleiden van verkeersdeelnemers vinden we ook het 'beoordelen' van het rijgedrag belangrijk. Daarbij gaat het om het bekeuren van overtredingen, maar ook om aandacht voor het belonen van goed gedrag"(GVVP Emmen, 2012, p37).

"Daarom gaan we door met het uitvoeringsprogramma Verkeerseducatie dat we jaarlijks samen met onze buurgemeentes Borger-Odoorn en Coevorden en de provincie Drenthe opstellen" (GVVP Emmen, 2012, p37).

Een essentieel onderdeel voor het stimuleren van een bepaald gedrag is het belang van de inrichting van de fysieke ruimte en de invloed daarvan op de verkeersveiligheid. Op basis van de inrichting van de weg en een gebied, moet het voor de weggebruiker duidelijk worden welk gedrag er op een bepaalde locatie verwacht wordt. De gemeente sluit hiermee aan op Essentiële Herkenbaarheidskenmerken, die aan verschillende wegtypen worden gesteld.

"De weggebruiker moet aan de inrichting van de weg kunnen herkennen welk rijgedrag er van hem wordt verwacht"(GVVP Emmen, 2012, p.37).

Een ander onderdeel van het verkeersveiligheidsbeleid van Emmen is het aanbrengen van fysieke maatregelen ten behoeve van de regulering van snelheid. Een goede afstemming van toegestane snelheden per gebied, moet de interactie tussen kwetsbare en gemotoriseerde verkeersgebruikers veiliger maken. Daarnaast wordt ook ingespeeld op het geven van de juiste informatie over de snelheden die op een bepaalde weg worden toegestaan.

"Wij willen het oversteken van deze wegen voor langzaam verkeer verbeteren, bijvoorbeeld door het veiliger maken van de oversteekplaats of door het aanleggen van fietstunnels. Ook willen we de weggebruiker beter informeren over het snelheidsregime dat op deze wegen geldt"(GVVP Emmen, 2012, p.37).

Een laatste methode waarmee wordt ingezet op het verbeteren van de verkeersveiligheid, wordt toegepast in de vorm van de inrichting van bushaltes en de locatie waar deze aangelegd worden. Waar mogelijk worden bushaltes zodanig ingericht dat hier een snelheid remmende werking vanuit gaat.

"Bushaltes zetten we zoveel mogelijk in als 'snelheidsremmers'. Waar mogelijk combineren we de haltes met oversteekplaatsen, plateaus en wegversmallingen. Locaties nabij voorzieningen en scholen (waar snelheidsremmers vaak al gewenst zijn) zijn hiervoor geschikt" (GVVP Emmen, 2012, p.37).

Met de aparte veiligheidsparagraaf in het GVVP van Emmen, stelt de gemeente op basis van een verkeersveiligheidsdoelstelling verschillende fysieke en gedragsmatige veranderingen voor. Deze maatregelen zouden moeten dragen aan een veiliger verkeerssysteem in de gemeente.

Aansluiting tot SUMP doel 'veiligheid'

Specifiek In het GVVP wordt een specifiek doel gesteld met betrekking tot het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers. Daarbij worden tevens een aantal maatregelen genoemd die hiertoe moeten bijdragen. Ondanks het feit dat in de bewoording niet aan bod komt of het over objectieve of subjectieve veiligheid gaat, kan worden aangenomen dat de maatregelen die de gemeente neemt bijdragen aan de objectieve veiligheid. Concrete aandacht voor de veiligheidsbeleving en dus subjectieve veiligheid ontbreek. In het kader van SMART criteria kan daarmee worden vastgesteld dat het gaat om een specifieke doelstelling.

Meetbaar Aan de formulering van het doel wordt een duidelijke beschrijving gegeven van het gewenste verschil tussen de huidige en gewenste situatie. Het gaat om een halvering van het aantal verkeersongevallen over een periode van 12 jaar naar maximaal 36 per jaar. Een kwantitatieve specificatie voor doelbereiking is hiermee goed ge geven.

Acceptabel De gemeente stelt dat ze in samenwerking met buurtgemeentes en de provincie werkt aan het verbeteren van de algemene verkeersveiligheid. Gezamenlijke projecten gericht op verschillende doelgroepen komen tot stand in het Uitvoeringsprogramma Verkeerseducatie. Aan deze samenwerking wordt met dit GVVP vervolg gegeven. Er wordt daarmee een veelvoud aan maatregelen gepresenteerd die moeten helpen in het behalen van de doeleisen. Niet zeker is of het daarmee meteen een haalbare doelstelling is, al moet wel vast gesteld worden dat de aandacht die naar dit thema uitgaat en de middelen die daartoe beschikbaar zijn, hier in ieder geval aan bijdragen. De gemeente Emmen stelt in haar GVVP deze nationale kaders in overweging te hebben genomen en

hier een verdere uitwerking aan te hebben gegeven. Er is dus sprake van een acceptabele uitwerking van het veiligheidsdoel.
Relevant De relevantie van dit doel zit in de al behaalde resultaten. Het blijkt dat maatregelen in de afgelopen jaren hebben bewezen een essentiële bijdrage te kunnen leveren aan de verkeersveiligheid in Emmen. Het beleid wordt op basis van die resultaten voortgezet in de komende jaren. De uitwerking van maatregelen toont aan hoe het beleid past binnen de kaders en normen die hiertoe gelden. Dit maakt het een relevant en effectief beleid, dat zeker een bijdrage levert aan het doel gericht op de verkeersveiligheid.
Tijdsgebonden Een duidelijke tijdsgebondenheid is eveneens aan de uitwerking van dit SUMP doel gegeven. Binnen de periode 2008-2020 moet richting worden gegeven aan de maatregelen die bijdragen aan het bereiken van de gewenste situatie. Hiermee is een duidelijke deadline beschreven en is er sprake van een tijdgebonden doelstelling.

Ondanks het feit dat dit doel niet concreet onderscheid maakt in de verschillende vormen van verkeersveiligheid, kan er vastgesteld worden dat de formulering en uitwerking van dit doel voldoende SMART is en daarmee sterk aansluiting heeft op de thematiek uit de SUMP richtlijnen.

SMART Invulling SUMP doel 'veiligheid'

SMART Criterium	Omschrijving	Score	Toelichting
Specifiek	Is het doel duidelijk en begrijpelijk geformuleerd?	+	Specifieke doelstelling en beleidsuitwerking met betrekking tot objectieve verkeersveiligheid. Geen aandacht voor subjectieve veiligheid
Meetbaar	Het document stelt vast hoe de gewenste nieuwe situatie voorgesteld moet worden	++	Meetbare doelstelling geformuleerd, namelijk halvering van het aantal verkeersslachtoffers tot een maximaal aantal van 36.
Acceptabel	Beleidsdocument heeft aandacht voor mogelijke conflicten tussen voorgesteld beleid en bestaande kaders en normeringen	++	Het voorgestelde veelvoud aan maatregelen maken haalbaarheid aannemelijk. Aandacht voor de nationale kaders en normeringen die gesteld worden aan verkeersveilig mobiliteitsbeleid
Relevant	Het beleid draagt effectief bij aan het behalen van het doel gericht op veiligheid	++	Doelstelling en beleidsuitwerking zijn relevant en sluit aan op nationale kaders. In verleden behaalde resultaten worden voortgezet omdat bewezen is dat deze effectief bijdragen aan gewenste situatie.
Tijdsgebonden	Wat is het tijdsframe waarbinnen de beleidsuitwerking wordt gerealiseerd?	++	Er is een tijdsframe vastgesteld. doelstelling beoogd te behalen binnen de periode 2008-2020

Tabel 24. SMART Invulling SUMP doel 'veiligheid'.

8.3 Het verminderen van luchtverontreiniging, geluidhinder, CO2-emmissies en energieverbruik

In de uitwerking van de ontplooiingsdoelstelling is al naar voren gekomen dat de gemeente in de komende jaren wil richten op multimodaal verkeersbeleid. Een doelstelling die de gemeente zichzelf gesteld heeft is het vinden van een betere balans in het gebruik van verschillende vervoersmodaliteiten, door het aandeel fiets en OV te vergroten. Hiermee wordt een poging gedaan het belang van mobiliteit te verenigen met de omgevingskwaliteit waar dit gevolgen op heeft.

"Maatschappelijk gezien is mobiliteit erg belangrijk. Vanuit milieuoogpunt is het echter wenselijk mobiliteit zoveel mogelijk te beperken of er in elk geval voor te zorgen dat mensen een bewuste keuze maken voor een vervoersmodaliteit"(GVVP Emmen, 2012, p.38).

Te veel autogebruik zorgt naast een afname van de bereikbaarheid voor een verslechtering van de omgevingskwaliteit. Duurzame mobiliteit is daarom een belangrijk onderdeel in het GVVP. Om hier richting aan te geven, wordt vooral ingezet op het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer. Hiertoe zoekt de gemeente aansluiting tot andere gemeenten en partijen die hier invloed op kunnen uitoefenen. Het aantrekkelijk maken en beter faciliteren van deze vervoersmiddelen, in combinatie met het tegengaan van autogebruik, moet resulteren in een milieuvriendelijker leefklimaat in Emmen.

"In overleg met het OV-bureau Groningen Drenthe en werkgevers gaan we na welke mogelijkheden er zijn om aantrekkelijke OV– arrangementen samen te stellen voor woon-werkverkeer" (GVVP Emmen, 2012, p.38).

In een poging het vervoer te verduurzamen, erkent de gemeente eveneens het belang van een goede flankerende beleidsvoering. Verkeersmanagement en ruimtelijke ordening hebben hier een essentiële invloed op.

"Op grond van de Wet milieubeheer moet een planvoornemen beoordeeld worden op de effecten voor de luchtkwaliteit. Een verkeer- en vervoersplan wordt hierbij in het bijzonder genoemd" (GVVP Emmen, 2012, p.38).

Een belangrijke doelstelling van de gemeente is het streven naar een afname van het autogebruik en een toename van het OV- en fietsgebruik. Om het autogebruik per saldo ook niet te laten toenemen, wordt een eventuele groei van het aantal verplaatsingen getracht op te vangen op basis van deze duurzame alternatieven. Hiermee stelt de gemeente vast dat de luchtkwaliteit niet achteruit kan gaan, waarmee ze te gemoed wil komen aan de verplichtingen die in de Wet Milieubeheer worden gesteld. Daarbij is het uitgangspunt dat beslissingen met betrekking tot verkeer en vervoer niet mogen zorgen voor een toename van luchtverontreiniging met meer dan 3%. In het daadwerkelijk uitvoeren van de plannen werkt de gemeente met een verkeersmilieukaart, om de gevolgen die beslissingen op het klimaat hebben in de gaten te kunnen houden.
Een ander nationaal beleidskader waarbinnen het GVVP zich plaatst, is de Wet geluidshinder. Er wordt gesteld dat maatregelen gericht op multimodaliteit over het algemeen zullen leiden tot een afname van geluidsoverlast. Echter kan op wegvakniveau wel sprake zijn van toenemende overlast.

"Door de beoogde afname van het autoverkeer en de opkomst van de elektrisch aangedreven vervoersmiddelen, neemt de totale geluidsuitstoot van het autoverkeer af. Op wegvakniveau kan wel sprake zijn van een toename. Uiteraard nemen we hierbij de kaders van de Wet geluidhinder in acht" (GVVP Emmen, 2012, p.38).

Een andere ambitie die volgt uit het GVVP is gericht op een toename van het fietsgebruik. De uitwerking van het doel om meer mensen op de fiets te krijgen is vrij nauwkeurig geformuleerd. In de komende jaren wil de gemeente bereiken dat het vervoersaandeel van de fiets toeneemt van 36% naar 40% voor afstanden tot maximaal 7,5km. Voor afstanden van 7,5km of meer is een toename van 24% naar 26% gepland. Om dit te bereiken wordt ingezet op snelle en veilige verbindingen tussen voorzieningen, waarbij de maximale verhouding tussen hemelsbrede en absolute afstand niet groter is dan 1:1,2. Tevens moet educatie en voorlichting leiden tot het veranderen van verplaatsingsgewoonten.
De focus op multimodaliteit resulteert hiermee in een set maatregelen die indirect in dienst staan van de bescherming van het omgevingsklimaat. Een concrete formulering van gemeentelijke milieubescherming en verbeteringsplannen ontbreekt in het GVVP.

Aansluiting tot SUMP doel 'milieu'
Specifiek Het doel dat in het GVVP wordt gesteld met betrekking tot uitstoot en omgevingskwaliteit is erop gericht dat mobiliteitsbeslissingen in elk geval geen toename van luchtverontreiniging mogen veroorzaken en dat deze moeten passen in binnen de Wet geluidshinder.
Het voeren van mobiliteitsbeleid dat zich richt op multimodaliteit ten behoeve van het verminderen van lucht- en geluidsoverlast en CO2-uitstoot, kan worden gezien als indirect middel dat onder andere bijdraagt aan het verbeteren van de omgevingskwaliteit.
Meetbaar De doelen en maatregelen die hieruit voortkomen zijn gericht op verduurzaming van vervoerstromen en sluiten daarmee indirect aan op de thematiek van het derde SUMP doel. Met het uitwerken van beleid gericht op multimodaliteit wordt in elk geval rekening gehouden met de nationale beleidskaders die gelden voor geluid- en milieubelasting.
Er kan gemeten worden hoe de lucht- en omgevingskwaliteit is veranderd over een periode. Deze uitwerking is niet uitgebreid, maar het GVVP geeft wel een beperkte beschrijving van het gewenst verschil tussen de begin en eindsituatie.
Acceptabel Multimodaliteit speelt een sleutelrol in het beleid dat zich richt op de omgevingskwaliteit. Het GVVP stelt dat in de uitwerking van multimodaliteit gericht op bescherming van de omgeving, rekening wordt gehouden met nationale kaders en normeringen. De specifieke aspecten die met dit beleid beoogd worden zijn daarom niet per definitie onhaalbaar of onrealistisch. Ze leggen zich toe op het overkoepelend beleid en wetgeving.
De potentiële haalbaarheid wordt versterkt door de voorgestelde samenwerking met belangrijke partners en overkoepelende partijen. Daaruit blijkt de erkenning voor het feit dat dergelijke doelen en ambities het gemeentelijk beleid kunnen overstijgen en hierin een goede afstemming moet worden gevonden. Dit maakt de uitwerking van multimodaliteit als middel acceptabel. Daarnaast is de erkenning van het belang van kaders en normeringen een belangrijke notitie en dat maakt de aansluiting tot het milieudoel acceptabel.
Relevant Het feit dat de gemeente inzet op multimodaliteit ten behoeve van de omgevingskwaliteit, laat zien dat er in elk geval aandacht wordt besteed aan de thematiek van de derde SUMP

doelstelling. Er kan beargumenteerd worden dat uitwerking van dit beleid een positief effect heeft op de kwaliteit van de omgeving. Multimodaliteit is echter een indirect middel. Concrete invulling van de onderdelen van het milieudoel is er niet. Het beleid sluit daarom nauwelijks aan op het milieudoel.
Tijdsgebonden Er worden verschillende doelen en middelen genoemd die indirect aansluiten op de SUMP richtlijn. Hiervan zijn enkele voorzien van een afgebakende tijdsperiode, bijvoorbeeld bij de fietsdoelstelling. Andere onderdelen die genoemd worden, worden vastgesteld op basis van de kaders die op een bepaald moment gelden, of er is geen daadwerkelijke tijdsindicatie beschreven. Er is geen tijdsgebonden doelstelling geformuleerd met betrekking tot de derde SUMP doelstelling.

Met betrekking tot het derde SUMP doel is er sprake van een beperkte thematische aansluiting. Het ontbreekt aan direct SMART geformuleerde doelstellingen met betrekking tot het verminderen van uitstoot en geluidshinder.

SMART Invulling SUMP doel 'milieu'

SMART Criterium	Omschrijving	Score	Uitwerking
Specifiek	Is het doel duidelijk en begrijpelijk geformuleerd?	+	Geen specifiek doel, behalve formuleringen voor geluid en lucht. wel een mobiliteitsbeleid dat inspeelt op de verschillende eigenschappen van derde SUMP doel
Meetbaar	Het document stelt vast hoe de gewenste nieuwe situatie voorgesteld moet worden	0	Geen meetbare doelstelling geformuleerd. Indirecte doelstelling kan aan wettelijke kaders worden getoetst. Dus beperkt beschreven gewenst verschil tussen begin- en eindsituatie
Acceptabel	Beleidsdocument heeft aandacht voor mogelijke conflicten tussen voorgesteld beleid en bestaande kaders en normeringen	++	Wettelijke kaders en samenwerking met verschillende partijen maken haalbaarheid multimodaliteitsdoel aannemelijk. GVVP heeft aandacht voor de mogelijke beperkingen en zoekt mogelijkheden om beleid te schikken in kaders en normeringen
Relevant	Het beleid draagt effectief bij aan het behalen van het doel gericht op milieu	0	De aandacht voor het thema is relevant. Uitwerking is echter niet direct gericht op de aspecten die met het derde SUMP doel zijn beoogd. Beleid sluit daarom nauwelijks aan op het milieudoel
Tijdsgebonden	Wat is het tijdsframe waarbinnen de beleidsuitwerking wordt gerealiseerd?	--	Afgeleide doelen hebben tijdsframe, er is geen daadwerkelijk tijdsgebonden doel gerelateerd aan het thema

Tabel 25. SMART Invulling SUMP doel 'milieu'.

8.4 Het verbeteren van de efficiency en de kosteneffectiviteit van de mobiliteit voor mens en goed

Het vierde SUMP doel richt zich op de verantwoording van de kosten en verdeling van budgetten die gekoppeld kunnen worden aan het mobiliteitsbeleid. Er volgt in het GVVP en het bijgaande uitvoeringsprogramma geen directe doelstelling die hierop aansluit. Wel wordt een uitgebreide beschouwing van de financiën geschetst.

In de inleiding bleek dat Emmen te maken heeft met demografische veranderingen, waaronder bevolkingskrimp. Dit leidt er toe dat het gebruik en de noodzakelijkheid van functies verandert en dat voorzieningen daarom vaak uit financiële overwegingen moeten herindelen. Dit heeft effect op de manier waarop voorzieningen over de ruimte verspreid worden. Het gevolg is dat andere vervoersbewegingen tot stand komen, waar op basis van mobiliteitsbeleid een efficiënte en kosteneffectieve sturing aan moet worden gegeven.
De verwachte veranderingen resulteren in een aantal praktische beperkingen voor de manier waarop het mobiliteitssysteem van Emmen functioneert. Het GVVP laat in een aantal citaten zien hoe er met de kosten voor het mobiliteitsbeleid wordt omgegaan.

"De capaciteit van de parkeervoorzieningen in het centrum is ook naar de gevoelens van de raad voldoende. Een goede bereikbaarheid van de parkeerfaciliteiten en een slim evenwicht tussen kosten en baten, zijn belangrijk voor de exploitatie" (GVVP Emmen, 2012, p.12).

"Met name het aandeel OV nam de laatste jaren verder af. Door toenemende kosten dreigt het OV nog verder onder druk komen te staan" (GVVP Emmen, 2012, p.20)

"Mede door het ruime bestaande parkeerareaal (de gemiddelde parkeerdruk is 44%) is er onvoldoende basis om dit kostendekkend aan te leggen. We kiezen ervoor om de bestaande capaciteit beter te benutten (GVVP Emmen, 2012, p.24).

"Wij kiezen er voor om station Emmen-Centrum op de huidige locatie te handhaven. Uit onderzoek blijkt dat de kosten van nieuwbouw op een alternatieve locatie niet opwegen tegen de verwachte opbrengsten (reizigersgroei)" (GVVP Emmen, 2012, p.27).

Bovenstaande citaten laten zien dat de gemeente enerzijds rekening houdt met de kosten die gemoeid zijn met het toekomstig mobiliteitsbeleid. Het toont echter ook aan dat de gewenste beleidsuitwerking niet realistisch lijkt in verband met de negatieve verhouding tussen kosten en baten waarin beslissingen resulteren.
In het uitvoeringsprogramma dat gepaard gaat met het GVVP, is een kostenparagraaf beschreven. Hierin komt naar voren hoe de gemeente de beleidsuitwerking plant te financieren en welke bedragen daarmee gemoeid zijn.

"Het totaalpakket aan maatregelen in dit GVVP omvat een investeringsbedrag van ruim 150 Miljoen, Daarnaast is er een jaarlijks bedrag nodig voor het uitvoeren van onderzoeken, monitoring van het beleid en themagerichte activiteiten, voor 2014 is dit geraamd op C308.000,-. De middelen voor de realisering van infrastructurele projecten komen uit verschillende beschikbaar gestelde budgetten" (Uitvoeringsplan GVVP Emmen, 2012, p.56).

Financiële middelen komen onder andere vanuit de BDU en de kadernota's van het Rijk, overeenkomsten met de provincie en de gemeente zelf. In de uitwerking van de kosten voor maatregelen die naar voren komen uit het beleid, blijkt een tekort van bijna 60 miljoen. Dat betekent volgens het uitvoeringsprogramma dat niet alles mogelijk is en dat er keuzes gemaakt moeten worden voor de prioritering van projecten.

"De financieel-economische omstandigheden (zoals terugloop (rijks)inkomsten, sterke toename uitgaven in het sociaal domein) betekenen eenvoudig gezegd dat niet alles niet mogelijk is" (Uitvoeringsplan GVVP Emmen, 2012, p.56).

Daarmee is er een degelijke beschrijving gegeven van de kosten voor financiering van het beleid. Het ontbreekt echter wel aan doelstelling die direct gekoppeld kan worden aan het doel van de vierde SUMP doelstelling.

Aansluiting tot SUMP doel 'kosteneffectiviteit'

Specifiek Voor het voeren van effectief en kostenefficiënt mobiliteitsbeleid wordt in het GVVP geen directe beleid geformuleerd. Wel is er een uitleg van de manier waarop de gemeente met financiële middelen omgaat in het uitwerkingsprogramma dat gekoppeld is aan het GVVP. Hieruit blijkt dat een deel van het GVVP beleid enkel zal bestaan uit ambities, omdat de middelen simpelweg niet toereikend zijn. Het blijkt in die zin dat er geen sprake is van kosteneffectief beleid. In de uitwerking van het GVVP wordt dit in elk geval erkend. Er is daarom sprake van een beperkt specifieke aandacht voor kosteneffectiviteit van het mobiliteitsbeleid.

Meetbaar Er wordt in het GVVP een beschrijving gegeven van de manier waarop met budgetten wordt omgegaan en waar deze middelen vandaan komen. Het blijkt dat plannen niet haalbaar zijn omdat de budgetten ontoereikend zijn. Dit wordt in het GVVP erkend en er is daarmee een beschrijving gegeven van het gewenste verschil tussen de huidige en gewenste nieuwe situatie. Het feit dat dit niet haalbaar is, maakt voor de uitwerking van deze component niet uit. Er is sprake van een beperkte uitwerking van kosten van het mobiliteitsbeleid.

Acceptabel De uitwerking van de manier waarop met kosten voor mobiliteitsbeleid wordt omgegaan, volgt in een aparte paragraaf in het uitvoeringsplan van het GVVP. Hierin worden de kosten uiteen gezet en blijkt een tekort. De gemeente erkent dat dit problemen heeft voor de uitvoering van alle beleidsplannen en dat er keuzes moeten worden gemaakt. Het beleid is niet haalbaar, maar houdt rekening met beperkingen en schikt zich wel binnen de normen. Daarmee is een acceptabele formulering van de omgang met kosten gegeven.

Relevant De aandacht die uitgaat naar de financiering van het beleid is substantieel en laat zien dat het beleid niet haalbaar is, omdat financiële middelen niet toereikend zijn. Het beleid dat in het GVVP wordt uitgewerkt draagt in die zin niet bij aan het invullen van een kosteneffectief mobiliteitsbeleid, zoals dat wordt opgedragen in de vierde SUMP doelstelling. Er wordt vastgesteld dat de formulering van het beleid in dit geval niet relevant is.

Tijdsgebonden Er is geen tijdsgebonden formulering in relatie tot de efficiency en kosteneffectiviteit van mobiliteit.

Daarmee is er inhoudelijk geen sprake van aansluiting van het GVVP tot het vierde SUMP doel. Een concrete uitwerking van de manier waarop met kosten wordt omgegaan blijf achterwege, waardoor de aandacht die uitgaat naar dit thema beperkt is.

SMART Invulling SUMP doel 'kosteneffectiviteit'.

SMART Criterium	Omschrijving	Score	Toelichting
Specifiek	Is het doel duidelijk en begrijpelijk geformuleerd?	-	Geen specifieke doelstelling gerelateerd aan het SUMP thema. Wel een heldere uitwerking van kosten en baten, waaruit blijkt dat beleid niet volledig haalbaar is
Meetbaar	Het document stelt vast hoe het kosteneffectief mobiliteitsbeleid voorgesteld moet worden	0	Beperkt aandacht voor de manier waarop met financiële middelen wordt omgegaan. Erkenning voor het feit dat middelen ontoereikend zijn om plannen in te vullen.
Acceptabel	Beleidsdocument heeft aandacht voor mogelijke conflicten tussen voorgesteld beleid en bestaande kaders en normeringen	+	Het GVVP heeft aandacht voor het feit dat fysieke maatregelen financieel niet haalbaar zijn. Er is aandacht voor mogelijke beperkingen en normeringen. Daarmee acceptabele uitwerking van de kosten van het beleid.
Relevant	Het beleid draagt effectief bij aan het behalen van het doel gericht op kosteneffectiviteit	--	Formulering van uitvoeringsplan is helder en laat zien hoe de kosten niet effectief kunnen bijdragen aan het bereiken van de gewenste situatie. Het beleid is niet relevant
Tijdsgebonden	Wat is het tijdsframe waarbinnen de beleidsuitwerking word t gerealiseerd?	--	Er wordt geen tijdsframe benoemd.

Tabel 26. SMART Invulling SUMP doel 'kosteneffectiviteit'

8.5 Bijdragen aan een aantrekkelijk en hoogwaardig verblijfsklimaat en buitenruimte in de stad

Belangrijk binnen de invulling van het vijfde SUMP doel is de afstemming tussen het mobiliteitsbeleid en de functies in de bestaande ruimte ten behoeve van de leefbaarheid. Het GVVP van Emmen heeft aandacht voor dit thema.

"Doorgaan op het huidige autogerichte beleid zet de bereikbaarheid en leefbaarheid in het stedelijke gebied verder onder druk en strookt niet met onze ambities op het gebied van duurzaamheid. Om ook in de toekomst voldoende alternatieve vervoerswijzen te kunnen aanbieden, moeten we nu inzetten op een betere balans" (GVVP Emmen, 2012, p.22).

"De leefbaarheid en aantrekkelijkheid van de centrumgebieden van de overige hoofdkernen willen wij verbeteren door de openbare ruimte zodanig in te richten zodat er een betere afstemming wordt bereikt tussen 'verblijf' en 'verkeer'" (GVVP Emmen, 2012, p.33).

Het GVVP stelt dat in het belang van de leefbaarheid, ingezet moet worden op voldoende alternatieve vervoersmiddelen. Met het inzetten op multimodaliteit, komt er nadrukkelijk aandacht te liggen op andere vervoersmiddelen dan binnen het traditionele beleid dat voornamelijk gericht is op automobiliteit. Het overmatig autogebruik zorgt voor verontreinigde lucht en daarmee een afname van de leefbaarheid. Er wordt in het tegengaan van deze negatieve effecten voorrang gegeven aan slimme oplossingen als het beter benutten van de bestaande infrastructuur.

In het GVVP wordt genoteerd dat in het belang van een goede leefomgeving, de infrastructuur goed past binnen de ruimtelijke omgeving. Aandacht voor de kwaliteit van de omringende ruimte is in het gemeentelijke beleid van essentieel belang. Om de invloed van mobiliteitsbeleid op de ruimtelijke omgeving effectief te kunnen sturen, beschrijft het GVVP een gebiedsgerichte uitwerking van de hoofdlijnen en ambities van het verkeer- en vervoersbeleid op gebiedsniveau

"We werken het GVVP gebiedsgericht uit. Voor de gebieden de Stad, de Monden, de Blokken en de Velden stellen we maatregelen op die een plaats krijgen in het uitvoeringsplan" (GVVP Emmen, 2012, p.4).

Het uitvoeringsplan schetst een overzicht van de projecten die per gebied zullen worden uitgevoerd in de komende jaren. Daarbij is aandacht voor de plaats die de gemeente inneemt en het belang van samenwerking met andere partijen.

"Samenwerking met medeoverheden en partners ín de gemeente is een belangrijke pijler in dit GVVP. Luisteren en vertellen was hierbij het gedachtegoed." (Uitvoeringsplan GVVP Emmen, 2012, p.60).

Met het toevoegen, verwijderen en anders benutten van routes, wordt daarmee per gebied een passende situatie gecreëerd, die bijdraagt aan een leefbare en veilige bereikbare omgeving.

Dat betekent dat op hoofdwegen die van belang zijn voor landelijke en provinciale bereikbaarheid, in samenwerking met hogere overheidslagen, wordt gezocht naar de mogelijkheden om multimodaal

vervoer te versterken, waarmee ze zich richten op het faciliteren van de auto en zorgen voor park-en-ride mogelijkheden aan de randen van de stad.
In centraler gelegen gebieden wordt gestuurd op het stimuleren van alternatieven voor autogebruik ten behoeve van de leefbaarheid en de omgang met de bestaande ruimte. Daarvoor wordt ingezet op het beter faciliteren van de fiets en OV, onder andere aangevuld met ruime P+R plaatsen, waarbij in de inrichting rekening wordt gehouden met de inpassing in het bestaand gebied. Hieronder wordt een voorbeeld van een gebiedsgerichte beleidsuitwerking geciteerd:

"*De dorpen Odoorn, Valthe en Klijndijk krijgen een nieuwe aansluiting op de N34. Naast grotere verkeersveiligheid draagt de maatregel ook bij aan het verminderen van het doorgaand verkeer op de Hondsrugweg. Het bundelen van de aanrijdroute over de Frieslandroute langs de karakteristieke essen draagt bovendien bij aan de identiteit en landelijke beleving van Emmen" (Uitvoeringsplan GVVP Emmen, 2012, p.5).*

In het GVVP en bijbehorend meerjarig uitvoeringsprogramma dat gepaard gaat met het GVVP, blijkt in ruime mate aandacht voor de afstemming van het mobiliteitsbeleid met de functies en inrichting van de bestaande omgeving.

Aansluiting tot SUMP doel 'leefbaarheid'
Specifiek Er is in het GVVP aandacht voor het behoud van de leefbaarheid in de verschillende gebieden in en om de stad.
Ondanks het feit dat er geen direct doel wordt gesteld voor het bijdragen aan een aantrekkelijk en hoogwaardig verblijfsklimaat in de buitenruimte en de stad, is de aandacht die er in het GVVP naar uitgaat substantieel. Met de gebiedsgericht aanpak, wordt in het uitvoeringsprogramma specifiek per gebied gekeken, op welke manier het mobiliteitsbeleid en de eisen die de ruimtelijke ordening daar aan stelt het best verenigd kunnen worden.
Meetbaar De gebiedsgerichte aanpak stelt de gemeente per gebied in staat om te kijken naar de effecten die de uitwerking van het beleid op het betreffende gebied heeft. Zodoende wordt in het uitvoeringsprogramma ingegaan op de gewenste uitwerking van het mobiliteitsbeleid in de toekomst.
Daarmee kan worden vastgesteld dat er een meetbare beschrijving wordt gegeven van het verschil tussen begin- en eindsituatie.
Acceptabel In het uitvoeringsprogramma wordt onder andere beschreven dat samenwerking met omliggende dorpen en de provincie een belangrijk onderdeel is in de uitvoering van de plannen op het gemeentelijk niveau. Daarnaast is in een kostenparagraaf uiteen gezet welke middelen er nodig worden geacht om geplande projecten te realiseren. Dit geeft aan dat de gemeente stil staat bij de haalbaarheid van de plannen die in het beleid worden uitgewerkt. Er is een acceptabele uitwerking van het leefbaarheidsdoel.
Relevant De maatschappelijke veranderingen en ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer, maken het werken vanuit een gebiedsgericht perspectief relevant en noodzakelijk. Veranderende vervoersstromen en toekomstige ontwikkelingen hebben effect op de leefbaarheid van bepaalde gebieden in de stad. Zo zal het traditionele beleid gericht op automobiliteit een negatief effect hebben op de leefomgeving. Het GVVP stelt in het uitvoeringsprogramma per gebied vast hoe de gemeente het autogebruik wil reguleren, op een manier die past bij de kenmerken van

een betreffend gebied. De uitwerking van het beleid in afstemming met de gebied specifieke eigenschappen is daarmee relevant

Tijdsgebonden De verwachting is dat de maatschappelijke ontwikkelingen zich in de komende 20 jaar zullen voltrekken, maar daarmee is geen duidelijke tijdsgebondenheid gegeven in het GVVP. Tijdsgebondenheid blijft daarmee achter in het SMART uitwerken van het leefbaarheidsdoel

SMART Invulling SUMP doel 'leefbaarheid'

SMART Criterium	Omschrijving	Score	Toelichting
Specifiek	Is het doel duidelijk en begrijpelijk geformuleerd?	+	Geen specifiek doel, wel aandacht voor leefbaarheid en een gebiedsgerichte aanpak
Meetbaar	Het document stelt vast hoe gewenste nieuwe situatie gericht op leefbaarheid wordt uitgewerkt	+	In het uitvoeringsprogramma wordt ingegaan op het gewenste verschil tussen begin- en eindsituatie, waarbij per gebied een beschrijving wordt uitgewerkt.
Acceptabel	Beleidsdocument heeft aandacht voor mogelijke conflicten tussen voorgesteld beleid en bestaande kaders en normeringen	++	Geen doelstelling, maar de formuleringen en gebiedsgerichte aanpak draagt bij aan potentiële haalbaarheid. Evenals uitwerkingsdocument en kostenparagraaf, waarin aandacht is voor de beperkingen en normeringen die aan het beleid gekoppeld kunnen worden.
Relevant	Het beleid draagt effectief bij aan het behalen van het doel gericht op leefbaarheid	++	Leefbaarheid staat onder druk als gevolg van ontwikkelingen. Beleidsuitwerking per afzonderlijk gebied in de stad levert een functionele bijdrage aan de situatie. Daarmee goede aansluiting tot leefbaarheidsdoel
Tijdsgebonden	Wat is het tijdsframe waarbinnen de doelbereiking is beoogd?	--	Geen tijdsgebondenheid geformuleerd

Tabel 27. SMART Invulling SUMP doel 'leefbaarheid'.

8.6 Conclusie GVVP Emmen

Op basis van de analyse van het GVVP van Emmen, kan het volgende worden geconcludeerd over de aansluiting tot de SUMP doelstellingen.
Uit een identificatie van inhoudelijke thema's gerelateerd aan SUMP doelstellingen in het GVVP van Emmen, blijkt dat vooral multimodaliteit een doel is dat bijdraagt aan de verschillende onderdelen van de richtlijnen. Met het inzetten op multimodaliteit, wordt bijgedragen aan in elk geval het behoud van bereikbaarheid en de toegankelijkheid van voorzieningen voor zoveel mogelijk personen. Enerzijds omdat op die manier meer personen gebruik kunnen maken van de mogelijkheden die het mobiliteitssysteem biedt, daarnaast heeft multimodaliteit een positief effect op de doorstroming van het verkeer. Daarnaast stelt het GVVP dat het in de uitwerking van beleid rekening houdt met het recht op gelijke behandeling van gehandicapten, maar ze gaat daarmee voorbij aan de toegankelijkheid van plaatsen voor een zo groot mogelijke groep mensen.
Het GVVP gaat uitgebreid in op het verbeteren van de verkeersveiligheid en stelt SMART doelen. In de paragraaf die gericht is op deze thematiek, blijft subjectieve veiligheid achterwege, maar kan beargumenteerd worden dat aangedragen maatregelen ook zullen bijdragen aan de verbetering hiervan. De aansluiting van het GVVP tot het veiligheidsdoel is erg sterk.
Het mobiliteitsbeleid van Emmen is hoofdzakelijk gericht op het stimuleren van multimodaliteit, op basis van verandering van reisgedrag en faciliteren van alternatieven voor autogebruik. Maatregelen die hiertoe bijdragen zijn niet per definitie gericht op het verminderen van CO2 uitstoot en geluidshinder, maar worden wel getoetst aan de nationale beleidskaders die hiertoe zijn opgesteld en mogen niet leiden tot een verslechtering van de omgevingskwaliteit. Concrete doelstellingen met betrekking tot het derde SUMP doel blijven daarmee achterwege, al wordt hier met het gevoerde beleid gericht op multimodaliteit indirect aan bijgedragen.
Op het gebied van het verbeteren van de efficiency en kosteneffectiviteit van het mobiliteitssysteem in Emmen worden geen concrete relevante doelstellingen gesteld. Wel geeft het uitvoeringsplan een helder beeld van de middelen die beschikbaar zijn en wat er nog nodig is om tot een effectieve beleidsuitvoering te komen. Het blijkt dat een deel van de plannen niet kunnen worden doorgezet, omdat de middelen niet toereikend zijn.
Een belangrijk onderdeel van de SUMP richtlijnen is de afstemming van mobiliteitsbeleid met de ruimtelijke ordening. Met betrekking hiertoe wordt in het uitvoeringsplan een gebiedsgerichte visie beschreven, waarin gekeken wordt welke mobiliteitsoplossingen het beste passen bij de verschillende delen van de stad. De aansluiting op het vijfde SUMP doel is sterk en bijna volledig SMART uitgewerkt.

SMART/ SUMPDoel	S	M	A	R	T	SUMP score
1 Sociaal	+	-	-	--	--	**-5**
2 Veilig	++	+	++	++	++	**9**
3 Milieu	+	0	++	0	--	**3**
4 Kostenefficient	-	0	+	--	--	**-4**
5 Leefbaarheid	+	+	++	++	--	**4**
SMART score	***2***	***-2***	***0***	***0***	***-6***	

Tabel 28. Totaalscore GVVP Emmen.

De SMART scores die in tabel 28 zijn uitgewerkt op basis van de analyse van het GVVP van Emmen, bevestigen de ruime aandacht voor veiligheid in het beleid. Opgemerkt moet worden dat de lage scores op ‘meetbaarheid’ in de beleidsuitwerking een licht vertekend beeld geven voor de aandacht die uitgaat naar de invulling van het leefbaarheidsdoel. Het GVVP heeft relatief uitgebreide aandacht voor dit thema, al blijkt dit niet direct uit de relatief lage score.

9. Analyse GVVP Almere

Almere ligt in de provincie Flevoland en telt ongeveer 200.000 inwoners. Met het oog op geplande groei van de stad, wordt in een aanbouw van 60.000 woningen voorzien de komende jaren.
Almere is pas in de jaren vijftig ontwikkeld en dit heeft invloed gehad op de manier waarop het huidig vervoerssysteem is ingericht. In de tijd dat dit systeem werd ontwikkeld was er grote aandacht voor de negatieve effecten van toenemend autoverkeer. Met de inrichting van het systeem stonden daarom het beperken van overlast en de aandacht voor veiligheid centraal. Dit wordt momenteel gekenmerkt door een strikte scheiding van vervoersmiddelen over de infrastructuur. Zo bestaat het systeem uit vrij liggende busbanen, gescheiden fietsstroken en wordt het autoverkeer zoveel mogelijk om de woonkernen heen geleid.
Almere wordt ontsloten door de snelwegen A6 en A27 en provinciale wegen N305 en N702. De stad is daarnaast aangesloten op de Flevolijn als onderdeel van het nationale spoornetwerk.
Voor het openbaar vervoer beschikt de stad daarnaast over 6 treinstations en meer dan tien buslijnen, waarmee het regionale en binnenstedelijke vervoer wordt geregeld.
Het mobiliteitsbeleid van Almere is vastgelegd in het GVVP *Mobiliteitsplan Almere: Veilig en Gezond op weg* uitgegeven in 2012. Dit document bestaat uit twee delen, waarvan deel 1 de hoofdlijnen beschrijft en deel 2 ingaat op de uitwerking en onderbouwing van beleidskeuzes uit het eerste deel. Dit deel vormt daarmee een verdieping, maar bevat geen nieuwe thema's.
Het GVVP stelt dat het mobiliteitsbeleid zich afspeelt tegen een achtergrond, waarbij sprake is van een toenemende mobiliteitsbehoefte als gevolg van een toename van de werkgelegenheid, welvaart en het aantal eenpersoonshuishoudens. Dit resulteert in een toename van het autogebruik, maar ook in de behoefte naar goede reisinformatie, overstapmogelijkheden tussen modaliteiten en bereikbaarheid van essentiële locaties.
Daarnaast wordt aandacht besteed aan het verbeteren van de regionale bereikbaarheid, omdat dit stedelijke groei mogelijk maakt. Een goede bereikbaarheid zou bijdragen aan een goed vestigingsklimaat voor bedrijven en ondernemingen.

Er wordt ingezet op een toename van het vervoersaandeel openbaar vervoer en fiets, om de groeiende mobiliteitsvraag op te vangen, tevens blijft er sprake van een strikte fysieke scheiding van de verschillende modaliteiten.
Voor het opvangen van de toenemende automobiliteit geldt dat er gematigde capaciteitsuitbreiding op de stadsringen wordt voorgesteld, maar dat ook gekeken wordt naar efficiëntere benutting en dynamisch verkeersmanagement binnen het bestaande netwerk.

9.1 Het waarborgen van een mobiliteitssysteem dat ontplooiingsmogelijkheden biedt aan een ieder

Het ontplooiingsdoel is gericht op het garanderen van een mobiliteitssysteem dat aandacht heeft voor de bereikbaarheid van locaties voor ieder persoon. Het is van belang dat personen met beperkte verplaatsingsmogelijkheden, in voldoende mate kunnen voorzien in de voor hen noodzakelijke verplaatsingen, om zo deel te kunnen nemen aan de activiteiten die de maatschappij biedt.

"Voor het goed functioneren van voorzieningen en werklocaties is een goede bereikbaarheid essentieel. De bereikbaarheid in relatie tot die van mogelijke alternatieve reisbestemmingen, kan van invloed zijn op de keuze van de bestemming" (GVVP Amersfoort deel 2, 2012, p.24).

Het thema bereikbaarheid is een veelvoudig terugkomend onderdeel in het GVVP van Almere. Met het oog op de toekomstige ontwikkelingen in de stad, is een goede regionale en interne bereikbaarheid een belangrijke voorwaarde voor een gezond en aantrekkelijk vestigingsklimaat. Daarbij wordt ingezet op de bereikbaarheid van locaties aan de hand van verschillende vervoersmodi als auto, openbaar vervoer en fiets. Het behoud van bereikbaarheid lijkt in het GVVP in de eerste plaats uit te gaan van een economisch belang.

"Een goede bereikbaarheid is randvoorwaardelijk voor een gezond vestigingsklimaat.
Almere handhaaft de uitstekende interne bereikbaarheid per auto, openbaar vervoer en fiets. Economisch belangrijke gebieden zoals het Stadscentrum en het centrum van Almere Buiten (Doemere) krijgen daarin prioriteit" (GVVP Almere deel 1, 2012, p.6).

Voor het behoud van een goede bereikbaarheid is voornamelijk multimodaliteit een belangrijk thema. Door daarnaast in te zetten op verhoging van de kwaliteit van het openbaar vervoer, waterwegen en de en capaciteit van wegen, wordt ook de regionale bereikbaarheid gewaarborgd.

"Almere zet in op multimodale vervoersconcepten, waar uitwisseling tussen vervoer over weg en water plaatsvindt. Dit geldt voor zowel personen als goederenvervoer"

"Het verbeteren van de regionale bereikbaarheid van de stad door inzet op kwaliteitsverbetering en capaciteitsvergroting van openbaar vervoer- en wegverbindingen" (GVVP Almere deel 1, 2012, p.6).

Voor het behoud en verbeteren van de regionale bereikbaarheid is de ontsluiting van de stad per trein essentieel. Hiervoor wordt onder andere gepleit voor het openen van het inmiddels gerealiseerde station Almere Poort en moeten daarnaast de directe treinverbindingen in de richting Zwolle en Den Haag worden uitgebreid. De intensiteit van het treinvervoer moet met het oog op de toenemende vervoersvraag opgeschroefd worden. Dat geldt ook voor het busvervoer, waar de gemeente zoekt naar mogelijkheden voor snelwegbussen en betere verbindingen van busbanen.

"Almere kan de door het Rijk gevraagde groei alleen op verantwoorde wijze doormaken als de regionale ontsluiting van de stad sterk verbetert. Met de opening van de Hanzelijn eind 2012 en de vrijliggende busbaan langs de A1 worden hier al stappen in gezet. Maar de capaciteit op het spoor zal

veel verder moeten toenemen om de vervoervraag op te kunnen vangen" (GVVP Almere deel 1, 2012, p.11).
Naast het behoud van een goede bereikbaarheid vanuit economisch belang voor de stad, wordt ook een sociale component meegenomen in het bieden van vervoersmogelijkheden. Voor het OV geldt daarin het zorgen voor een minimale basismobiliteit.

"Basismobiliteit: Mobiliteit als voorwaarde om deel te nemen aan sociale en maatschappelijke activiteiten en om gebruik te maken van voorzieningen. Het openbaar vervoer moet hierin voorzien voor diegenen die niet kunnen beschikken over een auto, voor wie de (brom)fiets geen geschikt alternatief is en voor diegene die vanuit milieu oogpunt bewust geen of minder de auto gebruiken" (GVVP Amersfoort deel 2, 2012, p.24).

Bovenstaand citaat beschrijft de rol die het OV in Almere zou moeten hebben ten behoeve van de bereikbaarheid van personen met beperkte mogelijkheden voor vervoer. Ondanks het erkennen van het sociale belang van het OV, wordt in het GVVP niet verder ingegaan op maatregelen die genomen worden om deze basismobiliteit te garanderen.
Een andere sociale component die voor het OV in Almere wordt benoemd, gaat in op bereikbaarheid in gebieden met een lage bevolkingsdichtheid. Omdat het behoud van de bereikbaarheid in degelijke gebieden vaak kostbaar en niet efficiënt is, wordt opgemerkt dat in gebieden met een lage dichtheid, wordt gezocht naar mogelijkheden voor vervoer op maat.

"In gebieden met lage dichtheden liggen vrijliggende busbanen minder voor de hand en wordt gezocht naar openbaar vervoer oplossingen op maat" (GVVP Almere deel 1, 2012, p.10).

"Loslaten van het hoogwaardig bussysteem en aanbieden openbaar vervoer op maat bij het ontwikkelen van gebieden met lage dichtheden. Daar waar de intensiteiten van het autoverkeer laag zijn, behoeft het openbaar vervoer geen eigen, vrijliggende, infrastructuur. Openbaar vervoer kan dan immers relatief ongestoord met het overig verkeer meerijden" (GVVP Almere deel 2, 2012, p.33).

Tot slot wordt lopen als essentiële verplaatsing gezien. Veel verplaatsingen met een alternatieve modaliteit beginnen met een beweging als voetganger. Het GVVP streeft dan ook naar het verbeteren van de looproutes naar OV stations en haltes, waarbij toegankelijkheid en het beperken van obstakels een belangrijk onderdeel zijn.

"Verreweg het grootste deel van de verplaatsingen per openbaar vervoer begint en eindigt te voet of te fiets. Bushaltes en treinstations vormen daarmee belangrijke concentratiepunten voor voetgangers. In het bevorderen van het gebruik van het openbaar vervoer zijn goede looproutes van en naar de haltes en stations essentieel. Dat wil zeggen zonder barrières en obstakels" (GVVP Amersfoort deel 2, 2012, p.42.)

Aansluiting tot SUMP doel 'ontplooiing'

Specifiek Het GVVP heeft uitgebreide aandacht voor de bereikbaarheid van locaties in de stad. Opgemerkt moet worden dat de nadruk ligt op het economisch belang van een goede doorstroming op het functioneren van essentiële locaties binnen Almere.
Het middel dat hiertoe wordt ingezet is multimodaliteit, waarbij gezocht wordt naar een efficiëntere verdeling en allocatie van de verschillende vervoersmiddelen over het transportnetwerk.
In de uitwerking van de visie op het openbaar vervoer is specifieke aandacht voor de sociale rol van mobiliteit en het functioneren van personen. Het GVVP voorziet in een basismobiliteit, waarin het OV voorziet in de voorwaarde om deel te nemen aan sociale en maatschappelijke activiteiten. De doelgroep die hierin wordt betrokken is breed en slaat terug op vrijwel ieder persoon. Het GVVP geeft zodoende een specifieke invulling aan de eerste SUMP doelstelling.
Meetbaar In het vinden van aansluiting tot de eerste SUMP doelstelling, is multimodaliteit en hoofdzakelijk het OV een belangrijk aspect. Verschillende maatregelen dienen ertoe bij te dragen dat de mogelijkheden van personen met alternatieve mobiliteitsmogelijkheden gewaarborgd blijven. Hiertoe voorziet het GVVP in de ambitie om een zekere basismobiliteit te realiseren, zodat bereikbaarheid van belangrijke plaatsen voor ieder persoon geregeld is. Dit is in principe moeilijk meetbaar, maar in dit kader is wel een visie op het verschil tussen de huidige en gewenste nieuwe situatie gegeven. Het beleid past binnen de SMART kaders van een meetbare formulering..
Acceptabel Het behoud van bereikbaarheid is in het belang van de toekomstige ontwikkelingen van Almere. Multimodaliteit is het sleutelwoord. Maatregelen die hiertoe bijdragen voorziet de gemeente in projecten ten behoeve van gedragsverandering, vervoer op maat en infrastructurele maatregelen. De gemeente heeft aandacht voor samenwerking en afstemming met partijen die betrokken zijn, of waar het mobiliteitsbeleid invloed op heeft. Er is in die zin sprake van acceptabel mobiliteitsbeleid, alleen moet opgemerkt worden dat het uitgangspunt niet gericht is op ontplooiing maar op economische ontwikkeling.
Relevant De toekomstige ontwikkelingen van Almere vragen om een beleid dat de bereikbaarheid van essentiële plaatsen behoudt. Het GVVP presenteert verschillende maatregelen die bijdragen hierin te voorzien. Ook hier moet wederom worden opgemerkt dat de nadruk ligt op economische belangen. Op de notitie van basismobiliteit na, is er in het GVVP feitelijk geen sprake van een beleidsuitwerking die effectief bijdraagt aan het behoud van ontplooiingsmogelijkheden.
Tijdsgebonden Ondanks een uitgebreide invulling van het beleid dat zich richt op het bereikbaar houden van locaties. Er worden ambities gepresenteerd, gericht op multimodaliteit en basismobiliteit. Een tijdsgebonden component wordt hier echter niet gegeven.

Daarmee kan worden vastgesteld dat het GVVP specifieke aandacht heeft voor de groep personen die geen gebruik kunnen of willen maken van de standaard vervoersmogelijkheden binnen de stad. De uitwerking van dit beleid blijft achter, omdat er verder geen beleid wordt geformuleerd dat zich daadwerkelijk richt op de sociale kant van mobiliteit. Behoud van bereikbaarheid is hoofdzakelijk van economisch belang voor Almere.

SMART Invulling SUMP doel 'ontplooiing'.

SMART Criterium	Omschrijving	Score	Uitwerking
Specifiek	Is het doel duidelijk en begrijpelijk geformuleerd?	0	Bereikbaarheid is vooral van economisch belang. Uitbreide inzet op multimodaliteit. Vooral OV gaat uit van een sociale component in de vorm van basismobiliteit. Het beleid is beperkt gericht op het waarborgen van ontplooiingsmogelijkheden
Meetbaar	Is vastgesteld hoe het verschil tussen de huidige en gewenste nieuwe situatie voorgesteld moet worden	+	Aandacht voor multimodaliteit en basismobiliteit schetsen indirect en direct een gewenste nieuwe situatie gericht op mobiliteit. Beleidsuitwerking past binnen kaders van meetbaarheid op basis van SMART formulering, maar is niet direct gericht op ontplooiing.
Acceptabel	Beleidsdocument heeft aandacht voor mogelijke conflicten tussen voorgesteld beleid en bestaande kaders en normeringen	-	Haalbaarheid hangt sterk af van gedragsverandering onder reizigers en de afstemming met betrokken partijen. Gemeente voorziet in project SBA en probeert bepaald gedrag te stimuleren door verschillende infrastructurele maatregelen. Daarbij is ook aandacht voor kaders en normeringen, maar niet gericht op ontplooiing
Relevant	Het beleid draagt effectief bij aan het behalen van het doel gericht op ontplooiing	-	Toekomstige ontwikkelingen leggen druk op de bereikbaarheid van de stad. Het is vooral van economisch belang dat dit gewaarborgd blijft,
Tijdsgebonden	Wat is het tijdsframe waarbinnen de beleidsuitwerking wordt gerealiseerd?	--	Er is geen concreet tijdsframe vastgesteld

Tabel 29. SMART Invulling SUMP doel 'ontplooiing'.

9.2 Het verbeteren van de veiligheid

De tweede doelstelling is gericht op het verbeteren van de verkeersveiligheid. Daarbij is het van belang dat er adequate doelen worden gesteld met betrekking tot het verbeteren van de subjectieve en objectieve verkeersveiligheid.

Almere rekent zich tot een van de meest verkeersveilige gemeenten van Nederland. Wat volgt uit het GVVP, is dat dit een gevolg is van de manier waarop het vervoersnetwerk van de stad is opgebouwd. Dit kenmerkt zich in het scheiden van langzame en snelle vervoersstromen, waardoor botsingen tussen beide vormen weinig voor komen. Zo zijn sommige busbanen duidelijk gemarkeerd en omheind en wordt fietsverkeer zoveel mogelijk afgescheiden van sneller verkeer.

"Almere is voor het overgrote deel ingericht volgens de landelijk gedragen principes van Duurzaam Veilig. Langzaam verkeer (fiets en voetganger) kruisen wegen waar 50km/uur of sneller mag worden gereden zelden gelijkvloers. Verreweg de meeste woon- en verblijfsgebieden zijn volledig uitgevoerd als 30 km/uur zone"(GVVP Amersfoort deel 2, 2012, p.18).

De gemeente baseert haar verkeersveiligheidsbeleid op het programma Duurzaam Veilig. Het gaat dan voornamelijk om het voorkomen en zoveel mogelijk beperken van ongevallen met ernstig letsel. In dit programma wordt de menselijke capaciteit om risico's in te schatten en de persoonlijke kwetsbaarheid als maat voor beleidsbeslissingen gehanteerd. Daarnaast wordt van gemeenten verwacht dat ze proactief beleid voeren ten opzichte van de verkeersveiligheid, door middel van het aanpakken van hiaten en knelpunten in het vervoerssysteem. De doelstelling die geformuleerd is luidt:

"Een verkeersveilige stad met speciale aandacht voor een verkeersveilige schoolomgeving.
Dat betekent het continueren van het toepassen van de principes Duurzaam Veilig" (GVVP Amersfoort deel 2, 2012, p.23).

Het GVVP richt zich met het verkeersveiligheidsbeleid op kwetsbare groepen. In de eerste plaats kijkt de gemeente naar scholen.

"In 2001 is besloten specifiek enkele zaken met betrekking tot verkeersveiligheid rondom basisscholen vast te leggen"(GVVP Amersfoort deel 2, 2012, p.18).

"Daarnaast is ook aandacht voor de oudere jeugd in het voortgezet onderwijs. Deze jongeren hebben een intensieve persoonlijke benadering nodig, waarbij de nadruk ligt op bewustwording van eigen gedrag en kwetsbaarheid in het verkeer" (GVVP Amersfoort deel 2, 2012, p.19).

Voor deze groep worden educatieve maatregelen ingezet ten behoeve van de verkeersveiligheid. Hier geldt dat gedrag en perceptie op de kwetsbaarheid belangrijke onderdelen zijn in het uitwerken van een verkeersveilig vervoerssysteem.

Het GVVP gaat naast de aparte verkeersveiligheidsparagraaf, dieper in op de verkeersveiligheid en sociale veiligheid van achtereenvolgens het OV, fiets, voetganger en autoverkeer.

De objectieve verkeersveiligheid in het openbaar vervoer komt in het GVVP vooral aan de orde voor het busvervoer. Daarbij heeft de ontwikkeling van gescheiden busbanen heeft een positief effect op de verkeersveiligheid, omdat de interactie tussen verschillende verkeersstromen zoveel mogelijk wordt beperkt. Kwetsbare verkeersdeelnemers blijven zo verwijderd van de gevaren van bussen die over het algemeen vrij snel rijden.

"De busbaan is op veel plaatsen afgeschermd middels hekken of hagen. Soms een combinatie van beide. Dit om te voorkomen dat fietsers, voetgangers of spelende kinderen achteloos een weg opstappen waar 50km/uur wordt gereden" (GVVP Almere deel 2, 2012, p.30).

Het GVVP stelt dat het beleid dat gericht is op gescheiden busbanen in zekere mate afneemt, doordat de barrièrewerking die hierdoor ontstaat als iets negatiefs wordt beschouwd. Daartoe worden maatregelen genomen ten behoeve van de oversteekbaarheid van de bus infrastructuur. Hierbij geldt echter wel de aandacht voor kwetsbare verkeersdeelnemers.

"De inrichting moeft echter zodanig zijn dat het duidelijk is dat de businfrastructuur geen verblijfsgebied is. Daar waar de veiligheid in het geding is (bij speelplaatsen, scholen, trapveldjes en dergelijke) blijven afscheidingen noodzakelijk" (GVVP Amersfoort deel 2, 2012, p.31).

Naast de focus op objectieve veiligheid, is subjectieve veiligheid in het OV een belangrijk onderdeel in het GVVP. Het GVVP omschrijft de subjectieve veiligheid als sociale veiligheid. Sociale veiligheid kan gezien worden als de bescherming of het beschermd voelen tegen gevaar dat veroorzaakt wordt, of dreigt, door menselijk handelen in de openbare ruimte.

"In het Lokaal Veiligheidsarrangement Openbaar Vervoer Almere werken Connexxion, Nederlandse Spoorwegen, regiopolitie, Korps Landelijke Politie Diensten (Spoorwegpolitie), het Openbaar Ministerie en de gemeente intensief samen om de sociale veiligheid in het openbaar vervoer te Verbeteren"(GVVP Amersfoort deel 2, 2012, p29).

In het bovenstaande citaat gaat het met name om niet-fysieke aanpassingen ten behoeve van de sociale veiligheid. Daarbij kan gedacht worden aan maatregelen tegen agressie en vernieling.

De definitie van sociale veiligheid zoals gehanteerd in het OV slaat ook terug op het fietsnetwerk. Het GVVP stelt zich het volgende ten doel:

"Het vergroten van de Sociale Veiligheid op de Almeerse fietspaden. Daar waar mogelijk wordt gezorgd voor meer 'ogen op het fietspad'. Ook gaat meer aandacht uit naar de ligging en overzichtelijkheid van fietspaden" (GVVP Amersfoort deel 2, 2012, p.41).

Uit onderzoek is gebleken dat het aantal 'ogen' een belangrijk aspect is op de ervaring van veiligheid van het fietsnetwerk is. Wanneer men het gevoel heeft dat er andere personen in de buurt zijn, is inschatting van een risico of de kans op incident als beroving of vernieling positiever. Om dit te waarborgen wordt in het ontwerp van fietspaden rekening te houden met verschillende factoren. Het gaat bijvoorbeeld om het creëren van een gevoel van nabijheid, door fietspaden aan te leggen langs woonbebouwing of functies die ook 's avonds worden gebruikt. Daarnaast kan gedacht worden aan goed onderhoud, eenduidigheid van de routes in het fietsen en het verhuizen van bromfietsers naar de rijbaan.

“In 2009 is besloten om in Almere de bromfietsers naar de rijbaan (de dreven) te verhuizen. Achterliggende reden is het vergroten van de verkeersveiligheid (wegnemen snelheidsverschil fiets en brommer) alsmede de sociale veiligheid (tasjesdieven op scooters) op de fietspaden” (GVVP Amersfoort deel 2, 2012, p.40).

Ook voor voetgangers als vervoersmiddel is aandacht voor de verkeersveiligheid. Daarbij gaat het de gemeente om het stimuleren van:

“Een omgeving waarbij de voetganger zich op veilige wijze kan verplaatsen, waar kinderen kunnen spelen en waar aandacht is voor mensen met een lichamelijke beperking. Voldoende brede stoepen en de mogelijkheid om de dreven en busbanen op veilige wijze te kruisen” (GVVP Almere deel 2, 2012, p42.).

Ten behoeve van de sociale veiligheid en voetgangers wordt in het GVVP ingegaan op looproutes in winkelgebieden in Almere Buiten, waar het na sluitingstijd wordt toegestaan om te fietsen. Dit resulteert in een levendige situatie, waar het gevoel van veiligheid wordt versterkt.

Wat de voetgangerszone in Almere Buiten bijzonder maakt, is dat hier in tegenstelling tot in Stad en in Haven, fietsverkeer buiten de winkeltijden wordt toegestaan. Voordeel hiervan is dat de vrijheid voor fietsers zo groot mogelijk gehouden wordt terwijl tegelijkertijd de sociale veiligheid buiten de winkeltijden verbetert(GVVP Amersfoort deel 2, 2012, p.43).

Daarmee kan worden vastgesteld dat met name het beperken van de interactie met snelle vervoersmiddelen en een goede oversteekbaarheid belangrijke voorwaarden zijn voor de verkeersveiligheid voor voetgangers. Daarnaast is de aanwezigheid van ‘ogen’ in gebieden die ’s avonds niet gebruikt worden een aspect dat positief bijdraagt aan het gevoel van veiligheid in een dergelijk gebied.

Voor wat betreft het autoverkeer gelden met name snelheid beperkende maatregelen, waarbij in woonwijken over het algemeen 30km is toegestaan. Ook geldt dat het gewenst is dat het autoverkeer zoveel mogelijk voorrang verleend aan kwetsbaardere verkeersdeelnemers.
Het GVVP richt zich daarnaast op de introductie van stadsstraten. Stadsstraten zijn straten die een stedelijke uitstraling hebben, doordat het verkeer bewust niet van de omgeving af te scheiden.

“Er wordt op dit vlak veel gewonnen op het gebied van beleving, inpassing en sociale veiligheid. Wel is er extra inspanning nodig om de verkeersveiligheid niet af te laten nemen”(GVVP Amersfoort deel 2, 2012, p.54).

Dit zorgt voor een gemengd verkeersbeeld, waarbij vooral de beleving van sociale veiligheid gebaat is. Nadelig is echter het feit dat er nauwlettender aandacht voor de objectieve verkeersveiligheid noodzakelijk is.

In dit onderdeel is een uitgebreid overzicht gegeven van de doelen en maatregelen die Almere stelt met betrekking tot de verkeersveiligheid in het mobiliteitsbeleid. Het volgende onderdeel gaat in op de aansluiting hiervan op de tweede SUMP doelstelling.

Aansluiting SUMP doel 'veiligheid'

Specifiek Het is duidelijk dat het GVVP van Almere uitgebreide specifieke aandacht heeft voor de verkeersveiligheid in het mobiliteitsbeleid. Er is aandacht voor zowel objectieve als subjectieve veiligheid. In de uitwerking hiervan worden per vervoersmiddel maatregelen geformuleerd die moeten helpen in het verbeteren van de beide vormen van verkeersveiligheid die in dit onderzoek aan bod komen. De aansluiting van het GVVP op het tweede SUMP doel is zeer specifiek.

Meetbaar In de uitwerking van het veiligheidsbeleid in het GVVP, wordt gesteld dat het aantal verkeersslachtoffers zo laag mogelijk moet zijn. Dit is de enige direct meetbare component die aan het thema objectieve verkeersveiligheid wordt gegeven.

Met voorbeelden van maatregelen wordt een specificatie gegeven van dat wat met het beleid gericht op subjectieve veiligheid wordt beoogd. Hiermee wordt een visie gegeven op de gewenste situatie die met het beleid wordt beoogd.

Acceptabel De maatregelen die in het GVVP worden genoemd zijn specifiek en uitgebreid behandeld per verschillende vervoersmiddel. Beredeneerd kan worden dat uitwerking ervan een positief effect zal hebben op zowel de objectieve als subjectieve veiligheid. Daarnaast is de aandacht voor kwetsbare groepen een essentieel onderdeel in het GVVP.

Het veiligheidsbeleid is vastgesteld op basis van 'duurzaam veilig', dat geeft aan dat er op zijn minst rekening wordt gehouden met kaders en normen.

Wel moet opgemerkt worden dat enkele geformuleerde maatregelen elkaar in de weg staan. Zo legt de strikte scheiding van vervoersmiddelen ten behoeve van de objectieve veiligheid, beperkingen op aan de subjectieve veiligheid. Dit geldt op een omgekeerde manier voor de uitwerking van stadsstraten. Er is dus sprake van botsende belangen binnen het beleid. Daarmee is de uitwerking van het verkeerveiligheidsbeleid maar deels acceptabel geformuleerd.

Relevant De voorspelde toekomstige ontwikkelingen van Almere zullen in toenemende mate druk leggen op het vervoerssysteem. Het GVVP erkent dat hiermee de verkeersveiligheid in het gedrang zal komen en formuleert een veelvoud aan maatregelen, afgestemd op de verschillende vervoersmiddelen en gericht op objectieve en subjectieve veiligheid. In principe wordt zo een beleid beschreven dat zeker een effectieve bijdrage zal leveren aan de verkeersveiligheid. Dit maakt de uitwerking van de aspecten van het SUMP veiligheidsdoel erg relevant. Echter moet opgemerkt worden dat in de uitwerking van maatregelen sprake is van tegenstrijdigheid.

Tijdsgebonden Er is in het GVVP geen sprake van concrete tijdsgebonden formuleringen, welke direct gerelateerd kunnen worden aan het verkeersveiligheidsbeleid.

Er kan geconcludeerd worden dat er een uitgebreide uitwerking van het tweede SUMP doel in het GVVP terug te vinden is. Er is aandacht voor zowel het objectieve als het subjectieve aspect van verkeersveiligheid. Echter moet wel opgemerkt worden dat de uitwerking van het beleid niet altijd effectief zal zijn.

SMART Invulling SUMP doel 'veiligheid'

SMART Criterium	Omschrijving	Score	Uitwerking
Specifiek	Is het doel duidelijk en begrijpelijk geformuleerd?	++	Er wordt uitgebreid ingegaan op verkeersveiligheid in het mobiliteitsbeleid, er is aandacht voor zowel objectieve als subjectieve veiligheid. Aandacht voor kwetsbare groepen is niet uitputtend
Meetbaar	Is er een meetbare component beschreven binnen de formulering van het beleid?	++	Er wordt gesteld dat het aantal verkeersslachtoffers zo laag mogelijk moet zijn. Voor subjectieve veiligheid worden voorbeelden, maar geen direct meetbare componenten genoemd. Er wordt wel uitgebreid beschreven hoe gewenste situatie die met beleid bereikt moet worden, voorgesteld moet worden
Acceptabel	Beleidsdocument heeft aandacht voor mogelijke conflicten tussen voorgesteld beleid en bestaande kaders en normeringen	+	Uitgebreide beschrijving van veiligheidsbeleid per vervoersmiddel. Beleid op basis van 'duurzaam veilig', geeft aan dat rekening wordt gehouden met kaders en normen. Echter wel sprake van tegenstrijdigheid in de uitwerking hiervan.
Relevant	Het beleid draagt effectief bij aan het behalen van het doel gericht op veiligheid	+	Toekomstige ontwikkelingen zullen voorzien in een toenemende vervoersvraag en daarmee meer druk op het netwerk. Daarom is het noodzakelijk stil te staan bij de verkeersveiligheid. Relevante uitwerking van het beleid, maar ook sprake van tegenstrijdige uitwerking.
Tijdsgebonden	Wat is het tijdsframe waarbinnen de beleidsuitwerking wordt gerealiseerd?	--	Er is geen concreet tijdsframe vastgesteld in de formuleringen

Tabel 30. SMART Invulling SUMP doel 'veiligheid'.

9.3 Het verminderen van luchtverontreiniging, geluidhinder, CO2-emmissies en energieverbruik

Het derde SUMP doel gaat in op het milieu en is gericht op het formuleren van concreet beleid, gericht op verminderen van de overlast van uitstoot van schadelijke stoffen en geluid, dat door het mobiliteitssysteem veroorzaakt wordt.
In het GVVP van Amersfoort komt de aandacht met betrekking tot dit thema in verschillende onderdelen naar voren.

"Van de gemeenten met meer dan 100.000 inwoners neemt Almere echter een treurige laatste plaats in. De CO2-uitstoot ligt in Almere per inwoner gemiddeld 50% hoger dan in andere 100.000+ steden!" (GVVP Almere deel 2, 2012, p17).

Het eerste deel van het milieudoel, richt zich op de uitstoot van CO2 en de daartoe aangedragen oplossingsrichtingen.
In de uitwerking van het ontplooiingsdoel kwam naar voren hoe een goede bereikbaarheid van economisch belang kan zijn in het aantrekken van bedrijven. Het aantrekken van arbeidsplaatsen heeft ook vanuit het oogpunt van duurzaamheid een belang. Dat ligt in het feit dat Almere te maken heeft met een veel te hoge CO2-uitstoot, als gevolg van een scheve balans tussen woongebieden en werkgebieden. Veel inwoners leggen om die reden elke dag een grote afstand af om naar het werk te kunnen komen.

"Het aantrekken van meer arbeidsplaatsen en het toepassen van meer functiemenging heeft ook vanuit het oogpunt van duurzaamheid prioriteit"(GVVP Almere deel 1, 2012, p.8).

Om die reden wordt gezocht naar mogelijkheden om functiemenging in de ruimtelijke ordening te vergroten, zodat verplaatsingsafstanden kleiner worden en CO2-uitstoot beperkt kan worden. Daarnaast wordt een verschoning van vervoersmiddelen genoemd als oplossing voor de overmatige uitstoot van CO2. Om dit te bereiken streeft de gemeente naar mogelijkheden om initiatieven vanuit de markt te kunnen faciliteren. Bijvoorbeeld door het vergroten van de mobiliteitsmogelijkheden in de vorm van elektrisch vervoer, ov-fietsen en deelauto's.

"Faciliteren van initiatieven uit de markt op het gebied van duurzame mobiliteit. Voorbeelden zijn de introductie van elektrisch vervoeren het uitbreiden van het aanbod van mobiliteitsdiensten zoals de OV fiets en deelauto's"(GVVP Almere deel 1, 2012, p.8).

Een maatregel gericht op het verminderen van CO2 uitstoot in de stad lijkt te liggen in het stimuleren van multimodaliteit. Het mobiliteitsbeleid van Almere is van nature al gericht op het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer.
Het vergroten van de vervoersaandelen van de fiets en het openbaar vervoer zou moeten resulteren in een evenwichtiger verdeling tussen modaliteiten en daarmee een duurzamer vervoerssysteem. Op die wijze probeert de gemeente de overmatige uitstoot van CO2 tegen te gaan.

“Een duurzame verhouding tussen auto, openbaar vervoer en fiets. Het beleid om voor interne verplaatsingen prioriteit te verlenen aan het openbaar vervoer en de fiets boven de auto wordt continueerd”(GVVP Almere deel 1, 2012, p.8).

Een ander onderdeel dat in het GVVP wordt uitgelicht en kan worden gerelateerd aan het milieudoel, is de luchtkwaliteit, uitgedrukt in de uitstoot van fijnstof. Het GVVP merkt op dat een te grote uitstoot van deze stof negatieve effecten heeft op de gezondheid. Om overlast in te dammen, moet het gemeentelijk beleid getoetst worden aan de Wet Milieubeheer.

“In de Wet milieubeheer zijn luchtkwaliteitseisen opgenomen11. Het is verplicht ruimtelijke plannen te toetsen op de effecten op luchtkwaliteit. Knelpunten doen zich voor als de wettelijk vastgestelde plafondwaarde voor de concentratie fijnstof wordt overschreden” (GVVP Almere deel 2, 2012, p.17).

In Almere is geen sprake van overmatige uitstoot van fijnstof op basis van de kaders van de Wet. Dit is een mogelijk gevolg van het feit dat vrachtverkeer zoveel mogelijk buiten de dichtbebouwde zones rijdt en daarnaast speelt de ruimtelijke indeling van de stad een rol in het verwaaien van de stof.

“Almere kent geen knelpunten op het gebied van luchtkwaliteit” (GVVP Almere deel 2, 2012, p.17).

“Logischerwijs is de uitstoot van schadelijke stoffen het grootst op de dreven en de ringen. Maar dit zijn juist de plekken waar over het algemeen een relatief grote afstand tot de woonbebouwing is aangehouden. Bovendien verwaait het fijnstof door het ontbreken van hoge bebouwing direct aan de dreven en ringen” (GVVP Almere deel 2, 2012, p.17).

Het doel dat de gemeente stelt met betrekking tot luchtverontreiniging en fijnstof is gericht op het blijven vasthouden van de goede kwaliteit van de lucht, door het doorgaand autoverkeer zoveel mogelijk uit de woongebieden te blijven weren.

“Door de stedenbouwkundige opzet waarbij het doorgaand verkeer en vrachtverkeer zoveel mogelijk uit de woongebieden wordt geweerd, zijn de woonwijken autoluw en wordt voldaan aan de Europese Luchtkwaliteitsnormen” (GVVP Almere deel 2, 2012, p.17).

Daartoe wordt ook in de toekomst gewerkt met schoon ov en milieuvriendelijk materieel. In de toekomstige concessies voor OV, zal milieuvriendelijkheid worden verlangd. De gemeente zet daarmee scherper beleid in dan dat de Europese normering verplicht.

Schoon openbaar vervoer met milieuvriendelijk materieel. Net als in de voorgaande en huidige openbaar vervoer concessie zal ook bij een nieuwe concessie de inzet van milieuvriendelijk materieel een eis zijn waar de vervoerder aan moet voldoen (GVVP Almere deel 1, 2012, p.9).

Ook voor wat betreft geluidshinder wijst het GVVP op de Nederlandse wetgeving die daarvoor geldt. De Wet geluidshinder en de Wet ruimtelijke ordening schrijven waarden voor waaraan nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dienen te voldoen, gericht op het beschermen van burgers tegen geluidsoverlast.

“In 2004 is onderzocht hoe het gesteld is met de geluidsbelasting in Almere veroorzaakt door verkeer.Het bleek dat slechts 8% van de woningen van Almere een hogere geluidbelasting dan de grenswaarde ten gevolge van wegverkeer kende” (GVVP Almere deel 2, 2012, p.18).

Almere is wat dit betreft een relatief stille stad, het blijkt dat 8% van de woningen te maken heeft met een te hoge geluidsbelasting als gevolg van het verkeer. Daarnaast kwam uit een enquête naar voren dat 20% van de inwoners alsnog te veel geluidshinder ondervindt. Deze getallen zijn volgens het GVVP hoger dan de wettelijke kaders toestaan, maar zijn nog altijd lager dan de gemiddelden van vergelijkbare steden in Nederland.

“Voor plaatsen waar de geluidsbelasting hoger is dan vastgestelde drempelwaarden, is de gemeente verplicht een actieplan op te stellen. De inventarisatie van geluidsbelasting wordt in 2012 uitgevoerd” (GVVP Almere deel 2, 2012, p.18).

De gemeente zou in 2012 moeten zijn gestart met het uitvoeren van een inventarisatie van de geluidsbelasting. Dit gebeurt op grond van een Europese richtlijn gericht op het Omgevingslawaai in steden. De gemeente zal op basis daarvan een actieplan moeten opstellen voor gebieden waar de overlast de juridische grenzen overschrijdt.

“Voorkomen van fijnstofproblematiek en geluidsoverlast. Almere kent momenteel geen fijnstofproblematiek en weinig geluidsoverlast veroorzaakt door verkeer. Dit wordt vastgehouden door doorgaand autoverkeer uit de woongebieden te blijven weren” (GVVP Almere deel 1, 2012, p.9).

ook voor het verminderen van het energiegebruik als gevolg van het mobiliteitsbeleid is aandacht in het GVVP. In het verduurzamen van de mobiliteit richt het beleid zich op de ‘trias mobilica’, een variant op de ladder van Verdaas. Daarmee worden drie stappen uitgewerkt, die zijn ontwikkeld om daadwerkelijk resultaat te boeken in het bereiken van een energiezuiniger beleid.
De eerste stap is gericht op het verminderen van de vraag naar vervoer. Voor Almere komt dit neer op een verdichting van gebieden, waardoor afstanden voor wonen en werken kleiner worden. Daartoe stelt de gemeente dat het noodzakelijk is om extra arbeidsplaatsen aan te trekken.

“Almere hoge prioriteit aan het meer ‘compleet worden’ van de stad. Onder meer door de ambitie om 100.000 extra arbeidsplaatsen aan te trekken. Dit leidt tot een woon-werk balans die meer in evenwicht is en daarmee tot een reductie van de CO2-uitstoot als gevolg van mobiliteit” (GVVP Almere deel 2, 2012, p.21).

Een tweede stap is het verduurzamen van het aantal verplaatsingen, door in te zetten op multimodaliteit en zuinigere vervoersmiddelen als de fiets, OV en elektrische alternatieven.

“De fiets en het openbaar vervoer zijn duurzamer vervoerswijzen dan de auto en zouden prioriteit moeten krijgen in het mobiliteitsbeleid. In het stimuleren van de fiets en het openbaar vervoer heeft Almere reeds, zoals hierboven reeds aangehaald, een lange traditie“ (GVVP Almere deel 2, 2012, p.21).
“Almere kan weinig directe invloed uitoefenen op de karakteristieken van

de voertuigen waarmee inwoners zich verplaatsen. Wel wordt samen met de regionale partners onderzocht op welke wijze de reizigerskilometers tussen Amsterdam en Almere duurzamer kunnen worden gemaakt door bijvoorbeeld het stimuleren van elektrisch vervoer" (GVVP Almere deel 2, 2012, p.21).

De derde stap is het creëren van een efficiënter mobiliteitssysteem, waarbij vervoersstromen op een gewenste manier in en om de stad geleid worden. Daartoe worden informatie en parkeermanagementstrategieën ingezet en stelt de gemeente zich constructief op ten behoeve van initiatieven als autodelen en deelfiets gebruik.

"De derde en laatste stap gaat daarom over een efficiënter mobiliteitssysteem als geheel. Almere zet hierop in door te kiezen voor het beperken van filevorming door het aanbieden van Dynamische Reisinformatie en een Parkeerverwijssysteem" (GVVP Almere deel 2, 2012, p.21).

Daarmee is een overzicht gegeven van de manier waarop het GVVP zich schikt binnen de aspecten van de derde SUMP doelstelling.

Aansluiting tot SUMP doel 'milieu'

Specifiek In het GVVP wordt ingegaan op de verschillende aspecten die eveneens in de derde SUMP doelstelling uiteen worden gezet. Er is aandacht voor de duurzaamheidsonderdelen CO2, geluidshinder, luchtverontreiniging en energieverbruik. Ook geldt daarbij dat het beleid zich baseert op de wetgeving die ingaat op deze thema's

De manier waarop Almere is ontwikkeld, heeft invloed op deze thema's. In het oplossen en voorkomen van verdere problematiek, worden duurzame alternatieven gezocht binnen multimodaliteit en de manier waarop ruimtelijke ordening wordt geregeld.

Meetbaar In het GVVP wordt beschreven dat het beleid is ingepast binnen de nationale en Europese juridische kaders die gesteld zijn aan de verschillende vormen van uitstoot en overlast. Daarmee kan de uitwerking van het beleid getoetst worden aan de normeringen die daarvoor gelden. Eveneens volgt een uitgebreide beschrijving van de huidige situatie en de gewenste situatie met betrekking tot dit thema. Er is in dit geval sprake van een meetbare uitwerking van het mobiliteitsbeleid gericht op de milieudoelstelling.

Acceptabel Wat in het GVVP naar voren komt is de uitgebreide focus op de verschillende onderdelen van de vierde SUMP doelstelling. Op een aantal onderdelen voldoet de stad al aan de daarvoor geldende normstellingen en juridische kaders. Er wordt ingezet op het behalen van dergelijke normen voor luchtkwaliteit en geluid. Dit is over het algemeen een acceptabele en haalbare visie, omdat het past binnen de juridische kaders die hiervoor gelden.

Daarnaast zoekt de gemeente naar mogelijkheden om duurzamere vervoersmiddelen te introduceren binnen het vervoerssysteem. Hiertoe zoekt ze de noodzakelijke samenwerking met partners. Dit maakt dat de haalbaarheid van het beleid aannemelijk is.

Relevant In een poging het mobiliteitsbeleid in te passen binnen de verschillende milieu-gerelateerde onderdelen, wordt ingezet op multimodaliteit, technologische vooruitgang en maatregelen binnen de ruimtelijke ordening. Multimodaliteit en alternatieve ruimtelijke ordening vormen in dit geval een middel dat moet bijdragen aan het verminderen van luchtverontreiniging, geluidhinder, CO2-emmissies en energieverbruik. Beredeneerd kan worden dat dit een positief effect

zal hebben op deze onderdelen, maar uitwerking van het beleid gericht op deze thema's wordt daarmee slechts indirect ingevuld en is niet relevant.
Tijdsgebonden In de SMART beoordeling van het GVVP, moet worden vastgesteld dat er geen sprake is van een sterke tijdsgebonden beleidsformulering.

Het GVVP van Almere gaat daarmee uitgebreid in op de verschillende onderdelen luchtverontreiniging, geluidhinder, CO2-emmissies en energieverbruik. Er volgen uitgebreide beschrijvingen, welke inpassing vinden binnen de daarvoor geldende nationale en Europese juridische kaders. Maatregelen die ten behoeve hiervan genoemd worden, vormen over het algemeen slechts indirecte middelen.

SMART Invulling SUMP Doel 'Milieu'

SMART Criterium	Omschrijving	Score	Uitwerking
Specifiek	Is het doel duidelijk en begrijpelijk geformuleerd?	++	Het GVVP behandelt alle aspecten uit de derde SUMP doelstelling uitgebreid en gaat daarmee in op CO2, geluid, lucht en energie. De ruimtelijke ordening wordt als hoofdoorzaak genoemd voor de problematiek. Oplossingen liggen in verdichting en multimodale vervoersalternatieven
Meetbaar	Het document stelt vast hoe de gewenste nieuwe situatie voorgesteld moet worden	++	Er is niet opgenomen hoe de resultaten worden gemeten, wel gelden nationale en Europese kaders als normstelling. Hieraan kan uitstoot worden getoetst. Er wordt zodanig een beeld geschetst van de gewenste eindsituatie
Acceptabel	Beleidsdocument heeft aandacht voor mogelijke conflicten tussen voorgesteld beleid en bestaande kaders en normeringen	+	Op een aantal gebieden voldoet de stad al aan de normstellingen die daarvoor zijn. Daarnaast wordt ingezet op het behalen van die normen voor luchtkwaliteit en geluid. Dit zijn over het algemeen realistische en haalbare doelen, omdat ze passen binnen de juridische kaders die hiervoor gelden
Relevant	Het beleid draagt effectief bij aan het behalen van het doel gericht op milieu	0	De beleidsuitwerking zal effectief bijdragen aan de gewenste situatie. Echter wordt dit grotendeels ingevuld met indirecte middelen.
Tijdsgebonden	Wat is het tijdsframe waarbinnen de beleidsuitwerking wordt gerealiseerd?	--	Er is geen concreet tijdsframe vastgesteld voor de verschillende onderdelen

Tabel 31. SMART Invulling SUMP doel 'milieu'.

9.4 Het verbeteren van de efficiency en de kosteneffectiviteit van de mobiliteit voor mens en goed

Het vierde SUMP doel richt zich op de verantwoording van de kosten en verdeling van budgetten die aan het mobiliteitsbeleid gekoppeld kunnen worden. Daarbij moet sprake zijn van het voeren van efficiënt en kosteneffectief beleid

"In 2009 heeft Cebeon een onderzoek gedaan naar de financiële positie van de gemeente Almere. Daaruit is gebleken dat in Almere in vergelijking met de door Cebeon gekozen referentiegemeenten relatief veel aan wegen en water wordt uitgegeven. Het gaat daarbij om zowel de aanleg als het beheer en onderhoud van de infrastructuur" (GVVP Almere deel 2, 2012, p.64).

Het voeren van een kostenefficiënt beleid komt op meerdere manieren naar voren in het GVVP van Almere. Zoals kenmerkend voor het GVVP, wordt er gekozen voor een benadering van de kostenefficiëntie per afzonderlijk vervoersmiddel, te beginnen met het OV, de fiets en auto. Bovenstaand citaat verklaart de manier waarop de gemeente in de komende jaren met kostenefficiëntie om zal gaan. Er geldt dat er gezocht wordt naar andere methoden met het bestaande netwerk om te gaan.

"Binnen de stad is de doorstroming op het wegennet uitstekend. Aan bod komt hoe dit op een kostenefficiënte wijze in stand gehouden worden" (GVVP Almere deel 1, 2012, p.4).

Voor het OV geldt dat de gemeente inzet op het handhaven van een kostenefficiënt systeem. De gemeente merkt op dat er hoge kwaliteit kan worden geboden, tegen lage kosten. De exploitatie van het busvervoer is bijvoorbeeld 1,5x goedkoper dan in steden van vergelijkbare omvang.

"De hoge kwaliteit, het hoge gebruik en de kostenefficiëntie van het Almeers openbaar vervoer blijven gehandhaafd" (GVVP Almere deel 1, 2012, p.10).

Naast een efficiënte kostenexploitatie van het openbaar vervoer, stelt de gemeente dat de exploitatiesnelheid kansen biedt in de ambities met betrekking tot multimodaliteit.

"Als de exploitatiesnelheid wordt verdubbeld, kan tegen dezelfde kosten, het dubbele aantal bussen rijden. En het vaak rijden van bussen is voor de busreiziger natuurlijk aantrekkelijk zodat uiteindelijk ook meer reizigers van de bus gebruik maken" (GVVP Almere deel 1, 2012, p.10).

Hiermee worden de gemeentelijke ambities in elk geval deels onderbouwd op basis van financiële argumenten. Een belangrijk onderdeel in de uitvoering van deze ambities is multimodaliteit. Het blijkt dat multimodaliteit in de vorm van busvervoer past binnen het voeren van kostenefficiënt beleid.

"Meer reizigers in het openbaar vervoer leidt tot een hogere kostendekkingsgraad. Een hogere kostendekkingsgraad betekent een lagere overheidsbijdrage" (GVVP Almere deel 1, 2012, p.29).

Aan de kostenefficiëntie van het OV wordt verder uitwerking gegeven in de kostenparagraaf van het GVVP.

"Zoals in hoofdstuk 4, over het openbaar vervoer, al is aangegeven, liggen de exploitatiekosten van het openbaar vervoer in Almere laag. De kostendekkingsgraad van de bussen in Almere is 55%. Dit is een stuk hoger dan bij bijvoorbeeld de Rotterdamse en Haagse bussen (38% in 2009)26. Op dit moment draagt de overheid ongeveer €13,5 mio. per jaar bij aan de exploitatie van het busvervoer in Almere"(GVVP Almere deel 1, 2012, p.29).

Het GVVP beweert vervolgens dat bij een vergelijkbare dekkingsgraad van 38%, de overheid met 18,5 miljoen zou moeten bijspringen. Daarmee is dus sprake van een besparing van 5 miljoen en stelt ze dat er sprake is van een hogere kwaliteit OV met een hogere kostenefficiëntie dan in vergelijkbare steden.

Naast OV, is fietsvervoer een belangrijk onderdeel in het GVVP. Voor dit vervoersmiddel geldt eveneens dat gezocht wordt naar kostenefficiënte exploitatie mogelijkheid.

"Een kostenefficiënt basis fietsnetwerk. In de stedelijke gebieden wordt gestreefd naar een maaswijdte van 300x300 voor het basis fietsnetwerk. In de buitengebieden volstaat een ruimere maaswijdte" (GVVP Almere deel 1, 2012, p15).

De gemeente streeft een kostenefficiënt fietsnetwerk na en merkt op dat dit streven in de afgelopen jaren niet het leidend is geweest. Dat betekent dat Almere nu beschikt over een uitgebreider fietsnetwerk dan dat feitelijk noodzakelijk is. Er is in het verleden een overaanbod van fietsinfrastructuur ontwikkeld. Dat is enerzijds fijn voor fietsers, maar niet kostenefficiënt.

"Maar het aantal vrijliggende fietspaden is uitgebreider dan noodzakelijk. Heel prettig voor de fietser maar weinig kostenefficiënt. In nieuw aan te leggen gebieden is versobering op z'n plaats" (GVVP Almere deel 1, 2012, p14).

Het beleid zal in de komende jaren versoberd worden, waarbij minder dure ongelijkvloerse kruisingen worden aangelegd en waar de veiligheid het toelaat, fietsers mengen met het andere verkeer.

"Er wordt zoveel mogelijk gezocht naar slim medegebruik met woonstraten. Vrijliggende fietspaden worden alleen toegepast indien noodzakelijk. Straten, stadsstraten en dreven waar minder dan 15.000 mvt/etmaal rijden, worden gelijkvloers gekruist " (GVVP Almere deel 1, 2012, p15).

Op die manier komt kostenefficiëntie voor het fietsgebruik naar voren in het GVVP. Iets vergelijkbaars wordt gesteld voor wat betreft omgang met hoofdinfrastructuur. Hiervoor wordt gezocht naar alternatieven voor uitbreiding, door eerst in te zetten op een efficiëntere omgang met de bestaande infrastructuur. Daarmee wordt geprobeerd een kostenbesparend systeem in te richten. Zo moet eveneens gedacht worden aan toepassing van de Ladder van Verdaas.

"Kostenefficiënte oplossingen voor knelpunten. Bestaande infrastructuur wordt zoveel mogelijk benut door inzet van Dynamisch Verkeersmanagement (DVM). Pas als dat onvoldoende blijkt kan tot capaciteitsuitbreiding van kruispunten of zelfs wegvakken worden overgegaan. Voor de inzet van DVM en uitbreiding van kruispunten is vanuit het project Stedelijke Bereikbaarheid Almere een bedrag gereserveerd" (GVVP Almere deel 1, 2012, p.18).

Ook voor de exploitatie van verkeersveiligheidsbeleid wordt een afweging gemaakt in het GVVP. Daarin stelt de gemeente dat haar steentje bijdraagt in de maatschappelijke kosten die gepaard gaan met een verkeersongeval. Omdat de gemeente tot een van de meest verkeersveilige steden behoort, wil de gemeente deels meewerken in het beperken van kosten ten gevolge van verkeersongevallen. Deze kosten zijn niet direct terug te vinden op de gemeentebegroting, maar worden toch op deze manier benoemd in het beleid.

"Het zijn geen kosten die direct op een gemeentebegroting terug zijn te zien. Echter gezien het feit dat Almere tot de meest verkeersveilige gemeenten van Nederland behoort draagt de gemeente wel haar steentje bij in het beperken van kosten ten gevolge van verkeersongevallen" (GVVP Almere deel 1, 2012, p.65).

Aansluiting tot SUMP doel 'kosteneffectiviteit'

Specifiek In de uitwerking van kosteneffectiviteitsdoel, moet opgemerkt worden dat er in het GVVP substantiële aandacht is voor het voeren van een kostenefficiënt mobiliteitsbeleid. Het GVVP geeft goed weer hoe ze financieel in haar ambities als multimodaliteit of verkeersveiligheid wil voorzien. Er wordt erkend dat ontwikkelingen in de afgelopen jaren, ertoe bijdragen dat kostenefficiënt beleid hoofdzakelijk uitgaat van alternatieve opties voor het gebruikt van de al bestaande en soms overmatige infrastructuur. Daarbij moet gedacht worden aan het beter benutten van wegen en de Ladder van Verdaas. Het ontbreekt aan een verklaring van de inkomsten en uitgaven, maar de de formulering is specifiek.

Meetbaar Er wordt voor de verschillende vervoersmiddelen beschreven hoe kostenefficiënt beleid eruit zou moeten zien, op basis van voorbeelden en de verschillende thema's die in het mobiliteitsbeleid aan bod komen. Er is binnen de kaders van dit onderzoek sprake van een meetbare beleidsformulering.

Acceptabel In de uitwerking van de manier waarop met kosten wordt omgegaan, beschrijft het GVVP hoe ambities gefinancierd kunnen worden. Kostenefficiëntie is essentieel, zo stelt het GVVP haar eigen normen en haalbaarheidskaders binnen het behalen van deze ambities. Het beleid wordt daarmee realistisch en geconcretiseerd. Er is op basis daarvan sprake van een acceptabele uitwerking van de aspecten uit het vierde SUMP doel.

Relevant Het GVVP beschrijft met de aandacht voor kostenefficiëntie haar eigen kaders en normeringen van wat kostenefficiënt is. Daarom is het aannemelijk dat ambities ook daadwerkelijk realistisch zijn. Dit komt omdat deze is worden gesteld binnen de kaders van wat voor de gemeente haalbaar is. De uitwerking van het beleid gericht op kostenefficiëntie, draagt daarmee bij aan de gewenste situatie en kan als relevant worden beoordeeld.

Tijdsgebonden Er wordt in het kader van kostenefficiëntie geen tijdsindicatie geformuleerd in het GVVP.

Op die manier kan geconcludeerd worden dat er een relatief sterke uitwerking van de vierde SUMP doelstelling wordt weergegeven in het GVVP. De doelstellingen en ambities die de gemeente voor ogen heeft, worden op basis van het kostenbeleid concreet en realistisch. De gemeente stelt met de aandacht voor kostenefficiëntie normeringen voor waarbinnen de beleidsuitwerking tot stand kan komen.

SMART Invulling SUMP doel 'kosteneffectiviteit'

SMART Criterium	Omschrijving	Score	Uitwerking
Specifiek	Is het doel duidelijk en begrijpelijk geformuleerd?	+	Er wordt voor de verschillende onderdelen van het vervoersbeleid stil gestaan bij de kostenefficiëntie en de vraag hoe dit nog beter kan. Het GVVP geeft daarmee goed weer hoe ze financieel in haar ambities wil voorzien. Daarbij kijkt ze bijvoorbeeld ook naar de kosten van veiligheid. Er is sprake van specifieke aandacht voor kostenefficiënt mobiliteitsbeleid.
Meetbaar	Het document stelt vast hoe het kosteneffectief mobiliteitsbeleid voorgesteld moet worden	++	Er wordt voor de verschillende vervoersmiddelen beschreven hoe kostenefficiënt beleid eruit zou moeten zien. Er is binnen de kaders van dit onderzoek sprake van een meetbare beleidsformulering,
Acceptabel	Beleidsdocument heeft aandacht voor mogelijke conflicten tussen voorgesteld beleid en bestaande kaders en normeringen	++	In de uitwerking van de manier waarop met kosten wordt omgegaan, beschrijft het GVVP hoe ambities gefinancierd kunnen worden. Kostenefficiëntie is essentieel, zo stelt het GVVP haar eigen normen en is sprake van een acceptabele uitwerking van de aspecten uit het vierde SUMP doel.
Relevant	Het beleid draagt effectief bij aan het behalen van het doel gericht op kosteneffectiviteit	++	Doordat binnen de kaders van wat kostenefficiënt is te werk wordt gegaan, is het aannemelijk dat ambities ook daadwerkelijk realistisch worden. De uitwerking van het beleid gericht op kostenefficiëntie, draagt daarmee bij aan de gewenste situatie
Tijdsgebonden	Wat is het tijdsframe waarbinnen de beleidsuitwerking wordt gerealiseerd?	--	Er wordt in het kader van kostenefficiëntie geen beschrijving gegeven van tijd.

Tabel 32. SMART Invulling SUMP doel 'kosteneffectiviteit'.

9.5 Bijdragen aan een aantrekkelijk en hoogwaardig verblijfsklimaat en buitenruimte in de stad

Het vijfde SUMP doel is gericht op de afstemming van de ruimtelijke ordening met het mobiliteitsbeleid. Het is de intentie dat de leefbaarheid en het verblijfsklimaat binnen en buiten de stad behouden blijft.

De aandacht die in het GVVP uitgaat naar de onderdelen van de leefbaarheidsdoelstelling is beperkt. Wel wordt het belang een goede inpassing met het bestaande stedelijke patroon ingezien. Hiermee wordt een poging gedaan de problemen met betrekking tot oriëntatie, beleving en barrièrewerking te doen laten afnemen.

Goede inpassing van infrastructuur in het stedelijk weefsel. Problemen met oriëntatie, beleving en barrièrewerking worden verminderd. Onder meer door de introductie van stadsstraten en busstroken. Maar ook door de oversteekbaarheid van bijvoorbeeld busbanen te vergroten en de infrastructuur meer bij de gebouwde omgeving te betrekken. (GVVP Almere deel 2, 2012, p.7).

De aspecten die in bovenstaand citaat naar voren komen, slaan terug op een betere afstemming tussen infrastructuur en de bestaande omgeving. Het is echter de vraag of dit citaat direct aan de eigenschappen van het vijfde SUMP doel gekoppeld kan worden, of dat het beter past bij de veiligheidsdoelstelling.

"In het bestaand stedelijk gebied zijn kleine veranderingen mogelijk waardoor voornamelijk dingen op het gebied van sociale veiligheid en oriëntatie zijn te winnen" (GVVP Almere deel 2, 2012, p.65).

In de realisatie van infrastructuur in de komende jaren, ziet de gemeente kansen in organische gebiedsontwikkeling. Daarmee geeft ze ruimte aan de markt om bij te dragen aan het verzorgen van goede infrastructuur dat past bij de context waarin deze wordt gerealiseerd.

"Verzorgen van een goede hoofdinfrastructuur ondersteunend aan organische groei: Samen optrekken met de markt in realisatie van infrastructuur" (GVVP Almere deel 2, 2012, p.7).

"Er is letterlijk en figuurlijk meer ruimte voor de markt. De overheid maakt initiatieven mogelijk, geeft richting, schept kaders en voorziet in het juiste instrumentarium om initiatieven tot stand te laten komen. Bestaande hoofdinfrastructuur en reserveringen het vertrekpunt voor organische gebiedsontwikkeling waarbij lokale infrastructuur zoveel mogelijk door private initiatiefnemers wordt gemaakt en beheerd "(GVVP Almere deel 2, 2012, p.65).

De rol die de overheid inneemt in de markt gestuurde ontwikkeling van infrastructuur is passief, maar is daarmee het enige onderdeel in het GVVP dat gekoppeld kan worden aan de vijfde SUMP doelstelling. Om de ontwikkeling via de markt te reguleren, stelt het GVVP dat niet alle locaties zich evengoed lenen voor een oplossing via de markt. Daarom moet onderscheid worden gemaakt naar bebouwingsdichtheden per locatie. In het GVVP wordt een schema weergegeven, waar oplossingen en maatregelen op basis van bebouwingsdichtheid, worden afgezet tegen de verschillende vervoersmiddelen. Het schema is in tabel 33 afgebeeld.

	Lage dichtheid	Gemiddelde dichtheid	Hoge dichtheid
Auto	- Gemeente maakt ruimtelijke reserveringen voor hoofdinfrastructuur. In invulling van lokale infrastructuur ruimte voor private initiatiefnemers. - 50km/uur wegen in woongebieden mogelijk. - Kruisingen met ander verkeer zoveel mogelijk gelijkvloers. - Terughoudend met geluidwerende maatregelen.	- Gemeente maakt ruimtelijke reserveringen voor hoofdinfrastructuur. In invulling van lokale infrastructuur ruimte voor private initiatiefnemers. - De grootste stromen concentreren aan randen van woongebieden. Daar toepassen van geluidwerende maatregelen. - Duidelijke routes. Vermijden van 45-graden bochten. - Oversteekbaarheid van wegen vergroten indien intensiteit autoverkeer het toelaat. - In centrum(rand)gebieden introductie van stadsstraten waarbij interactie met ander verkeer optreedt. Hierbij terughoudend omgaan met geluidwerende maatregelen. - In woongebieden zoveel mogelijk vasthouden aan 30km/uur wegen.	
Openbaar Vervoer	- Gemeente maakt ruimtelijke reserveringen voor hoofdinfrastructuur. - Gemeente bepaalt gewenste kwaliteit. Invulling systeem kan door markt. - Bus rijdt mee met autoverkeer als intensiteit het toelaat. In principe geen eigen infrastructuur. - Kwaliteit bus lager dan tot nu toe gebruikelijk in Almere.	- Gemeente maakt ruimtelijke reserveringen voor hoofdinfrastructuur. Gemeente bepaalt gewenste kwaliteit. Invulling systeem kan door markt. - Bus rijdt over eigen infrastructuur om kwaliteit en goedkope exploitatie te blijven waarborgen. Hoeft geen busbaan te zijn maar kan ook in de vorm van busstroken gebundeld met autoverkeer. - In centrumgebieden (bijvoorbeeld op pleinen) vasthouden aan eigen infrastructuur maar matigen van snelheid. - Meer aandacht voor sociale veiligheid. Businfrastructuur en bushaltes niet verstoppen in het groen maar zichtbaar maken vanuit (woon)bebouwing. - Een betere oversteekbaarheid businfrastructuur. Dus niet automatisch in de hekken plaatsen.	
Fiets	- Gemeente maakt ruimtelijke reserveringen voor hoofdinfrastructuur. In invulling van lokale infrastructuur ruimte voor private initiatiefnemers. - Hoofdfietsroutes vrijliggend en bundelen met autoverkeer - Zoveel mogelijk gelijkvloers kruisen (maar afhankelijk van intensiteit autoverkeer)	- Gemeente maakt ruimtelijke reserveringen voor hoofdinfrastructuur. In invulling van lokale infrastructuur ruimte voor private initiatiefnemers. - Hoofdfietsroutes van hoge kwaliteit - Omwille van sociale veiligheid hoofdfietsroutes zoveel mogelijk bundelen met autoverkeer of geleid door langs (woon)bebouwing. Tenminste 1 sociaal veilige route tussen stadsdelen. - Fietspaden zelf zijn open en overzichtelijk met heldere bewegwijzering - Zoveel mogelijk gelijkvloers kruisen met autoverkeer (maar afhankelijk van intensiteit autoverkeer)	

Tabel 33. Schema gebiedsgerichte oplossingen en maatregelen per vervoersmiddel uit GVVP Almere. (GVVP Almere, deel 2, p.66).

Het schema toont de gewenste afstemming van vervoersmiddelen en maatregelen die passen bij de specifieke bebouwingsdichtheden. Dit vormt een overweging van mobiliteitsoplossingen ten opzichte van de ruimtelijke ordening. Opgemerkt moet worden dat dezelfde keuzes voor zowel gebieden met een gemiddelde als met een hoge dichtheid worden gemaakt.
Dit sluit in essentie aan op de vijfde SUMP doelstellingen, echter moet opgemerkt worden dat uitwerking van de maatregelen hoofdzakelijk gericht lijkt te zijn op het verbeteren van veiligheid. Er wordt in het GVVP geen nadrukkelijke uitwerking gegeven aan het behoud van leefbaarheid als onderdeel van het mobiliteitsbeleid.

Aansluiting tot SUMP doel 'leefbaarheid'

Specifiek Het GVVP heeft aandacht voor de manier waarop ruimtelijke ordening en het mobiliteitsbeleid met elkaar verweven zouden moeten worden. Hiertoe wordt een tabel uitgewerkt, waarbij gebiedsgerichte oplossingen per vervoersmiddel worden genoemd. Daarbij moet worden opgemerkt dat de nadruk bij de maatregelen die naar voren komen, voornamelijk gekoppeld kunnen worden aan het verbeteren van de veiligheid. Er is in het GVVP geen specifieke formulering voor het behoud van leefbaarheid in de stad, op basis van het mobiliteitsbeleid. Er kan wel beredeneerd worden dat de maatregelen die genomen worden hier indirect aan bijdragen.

Meetbaar Maatregelen voor het inpassen van mobiliteitsbeleid in de bestaande stedelijke structuur, dragen voornamelijk bij aan de veiligheid en beargumenteerd kan worden ook dat dit ook indirect aan de leefbaarheid bijdraagt. Dit stelt de mogelijkheid om de uitwerking van een gewenste eindsituatie in te schatten. Het beleid formuleert echter geen concrete maatregelen gericht op het behoud van leefbaarheid, waarmee moet worden vastgesteld dat er geen sprake is van een meetbare component in relatie tot het leefbaarheidsdoel.

Acceptabel In relatie tot de vijfde SUMP doelstelling is het goed dat er een gebiedsgerichte aanpak van maatregelen met betrekking tot infrastructuur wordt uitgewerkt. Echter is er geen sprake van een concrete formulering gericht op het behoud van de leefbaarheid op basis van deze uitwerking. Dit draagt namelijk voornamelijk bij aan het verbeteren van de veiligheid. Er is geen acceptabele uitwerking van het behoud van leefbaarheid in het GVVP.

Relevant Uit de manier waarop het GVVP de afstemming tussen mobiliteitsbeleid met ruimtelijke ordening, kan niet worden opgemaakt dat maatregelen effectief zullen bijdragen aan het behoud van de leefbaarheid in de stad. Er is in die zin geen relevante formulering gegeven.

Tijdsgebonden Er wordt in het kader van het behoud van leefbaarheid in de stad geen tijdsindicatie geformuleerd.

In relatie tot het vijfde SUMP doel, moet voor het GVVP worden vastgesteld dat er geen aansluiting is te vinden in de formulering van het beleid. Maatregelen die naar voren komen hebben mogelijk een indirect effect, maar er is geen sprake van een overtuigende invulling van de inhoud van de SUMP richtlijn.

SMART Invulling SUMP doel 'leefbaarheid'

SMART Criterium	Omschrijving	Score	Uitwerking
Specifiek	Is het doel duidelijk en begrijpelijk geformuleerd?	--	Aandacht voor afstemming ruimtelijke ordening en mobiliteitsbeleid. Geen concrete formulering ten behoeve van het behoud van leefbaarheid
Meetbaar	Het document stelt vast hoe de gewenste nieuwe situatie gericht op leefbaarheid wordt uitgewerkt	--	Het beleid formuleert geen concrete visie gericht op het behoud van leefbaarheid
Acceptabel	Beleidsdocument heeft aandacht voor mogelijke conflicten tussen voorgesteld beleid en bestaande kaders en normeringen	--	Er wordt een gebiedsgericht beleid geformuleerd, waarbij ruimtelijke ordening en mobiliteit in verband worden gebracht. Echter is dit hoofdzakelijk gericht op veiligheid en wordt niet gekeken naar beperkingen of normeren met betrekking tot leefbaarheid
Relevant	Het beleid draagt effectief bij aan het behalen van het doel gericht op leefbaarheid	--	Uit de manier waarop het GVVP de afstemming tussen mobiliteitsbeleid met ruimtelijke ordening, kan niet worden opgemaakt dat maatregelen effectief zullen bijdragen aan het behoud van de leefbaarheid in de stad.
Tijdsgebonden	Wat is het tijdsframe waarbinnen de beleidsuitwerking wordt gerealiseerd?	--	Er wordt in het kader van het behoud van leefbaarheid in de stad geen tijdsindicatie geformuleerd.

Tabel 35. SMART Invulling SUMP doel 'leefbaarheid'.

9.6 Conclusie GVVP Almere

Op basis van de analyse van het GVVP van Almere, kan het volgende worden geconcludeerd over de aansluiting tot de SUMP doelstellingen.
De recente ontwikkeling van Almere heeft er toe bijgedragen dat er een goed functionerend mobiliteitssysteem is ontwikkeld, waarbij goede verbindingen, gescheiden infrastructuur en een goede doorstroming kenmerkend zijn. Om in de toekomst de verwachte groei van het verkeer op te vangen, worden in het GVVP een aantal onderdelen uitgewerkt, welke getoetst zijn op aansluiting tot de SUMP doelstellingen.
Kijkend naar de eerste SUMP doelstelling, gericht op ontplooiing, is sprake van specifieke formuleringen. Er is voldoende aandacht voor de groep personen die geen gebruik kunnen of willen maken van de standaard vervoersmogelijkheden binnen de stad. Het bereikbaar houden van locaties voor deze groep is een essentieel onderdeel in het beleid, echter moet vastgesteld worden dat er geen verdere uitwerking wordt gegeven aan maatregelen die hier concreet op ingaan. In plaats van aandacht voor het sociale aspect van mobiliteit, is bereikbaarheid hoofdzakelijk van economisch belang voor de stad. Daarmee is geen sterke aansluiting op het eerste SUMP doel te vinden in het GVVP.
Verkeersveiligheid vormt een belangrijk onderdeel in het GVVP van Almere. Er wordt uitgebreid ingegaan op zowel het behoud als de verbetering van de objectieve en subjectieve veiligheid. Hiertoe richt het GVVP zich op elk afzonderlijk vervoersmiddel en worden effectieve maatregelen en voorbeelden genoemd. Echter moet opgemerkt worden dat enkele maatregelen tegenstrijdige effecten tussen objectieve en subjectieve veiligheid kunnen opleveren. Er is op basis van de analyse sprake van een sterke aansluiting op het tweede SUMP doel in het GVVP.
Het derde SUMP doel is gericht op verminderen van luchtverontreiniging, geluidhinder, CO2-emmissies en energieverbruik op basis van het mobiliteitsbeleid. In de analyse van het GVVP kon voor al deze onderdelen een losse uitwerking worden gegeven, omdat de aandacht voor deze thema's substantieel naar voren komt. Het blijkt dat de stad geen problemen kent op het gebied van luchtverontreiniging. Daarnaast schikt ze zich voor wat betreft ambities voor de andere onderdelen in de kaders die worden voorgeschreven in Europese en nationale wetgeving. Er is daarmee een specifieke aansluiting op het derde SUMP doel geïdentificeerd. Echter moet worden opgemerkt dat de maatregelen die in het GVVP worden genoemd, waaronder multimodaliteit, slechts indirect effect hebben op de luchtverontreiniging, geluidhinder, CO2-emmissies en energieverbruik. De formulering van het beleid is niet heel sterk en geheel sluit daarmee niet volledig aan op het derde SUMP doel. Desondanks speelt de SUMP doelstelling met betrekking tot milieu en energie echter wel een belangrijke rol in de motivering van het beleid. De lage score geeft hierdoor een ietwat vertekend beeld.
Het vierde SUMP doel gaat in op het verbeteren van de efficiëntie en kosteneffectiviteit van mobiliteit voor mens en goed. Er wordt voor de verschillende onderdelen van het vervoersbeleid stil gestaan bij de kostenefficiëntie en de vraag hoe dit nog beter kan. Het GVVP geeft daarmee goed weer hoe ze financieel in haar ambities wil voorzien. Daarbij kijkt ze ook naar de kosten van veiligheid. In de uitwerking van de manier waarop met kosten wordt omgegaan, beschrijft het GVVP hoe beleidsambities gefinancierd kunnen worden. Kostenefficiëntie is per vervoersmiddel essentieel. Het GVVP stelt haar eigen normen voor de beleidsuitwerking, door kostenefficiëntie als voorwaarde te stellen. De aansluiting van het GVVP tot het vierde SUMP doel is sterk, ondanks het ontbreken van

concrete bedragen.
Het vijfde SUMP doel is gericht op leefbaarheid op basis van een goede afstemming van de ruimtelijke ordening met het mobiliteitsbeleid. In het GVVP wordt ingegaan op het belang van een dergelijke afstemming. Er wordt eveneens een gebiedsgerichte uitwerking gegeven van het mobiliteitsbeleid, afgezet tegen de bebouwingsdichtheid van verschillende gebieden. De maatregelen die genoemd worden, worden echter niet concreet in verband gebracht met het behoud van de leefbaarheid. Er is geen sprake van aansluiting tot het vijfde SUMP doel.

SMART/ SUMPDoel	S	M	A	R	T	SUMP score
Ontplooiing	+	0	-	-	--	-4
Veiligheid	++	++	+	+	--	6
Milieu	++	++	+	0	--	5
Kosteneffectiviteit	+	++	++	++	--	7
Leefbaarheid	--	--	--	--	--	-10
SMART score	*5*	*-8*	*1*	*-1*	*-10*	

Tabel 36. Totaalscore GVVP Almere.

Voor wat betreft de algemene aansluiting tot de SUMP richtlijnen moet worden vastgesteld dat verkeersveiligheid, milieu en kostenefficiëntie een gedegen uitwerking vinden in het GVVP. Er moet opgemerkt worden dat *tijdsgebondenheid* als onderdeel van de SMART beoordeling nergens sterk is uitgewerkt. Dit geeft een enigszins vertekend beeld voor wat betreft de aandacht die uitgaat naar de onderdelen uit de SUMP doelstellingen. De aandacht die in het GVVP uitgaat naar de thema's veiligheid, milieu en kosteneffectiviteit sluit over het algemeen sterk aan op de SUMP richtlijnen, in tegenstelling tot wat de uiteindelijke SUMP scores doen vermoeden.

10. Conclusie en reflectie

10.1 Inleiding

Dit onderzoek is geschreven naar aanleiding van de veranderende rol van de Europese Unie ten opzichte van het verkeer- en vervoersbeleid in steden. Met het Witboek (2011) van Europese Commissie zijn richtlijnen neergelegd voor het opstellen van een Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP). Het overnemen van SUMP richtlijnen in stedelijk verkeer- en vervoersbeleid zou moeten leiden tot een verschuiving in het toepassen van traditionele planningsmethoden, naar een integraal en duurzaam beleid als katalysator voor een gezonde stad en leefomgeving.

De Europese Commissie stelt dat op den duur bij de aanvraag van Europese subsidies voor verkeer- en vervoer gerelateerde projecten, het aansluiten van stedelijk mobiliteitsbeleid op de SUMP richtlijnen mogelijk als voorwaarde zal worden gesteld.
Om inzicht te krijgen in de mate waarin de inhoud van Nederlandse gemeentelijke verkeer en vervoersplannen (GVVPs) nu al een basis kan vormen voor het verkrijgen van deze Europese subsidies, is in dit onderzoek een verkennende beleidsevaluatie uitgevoerd. Hierin is gezocht naar een antwoord op de volgende onderzoeksvraag:

> *'In hoeverre sluit de inhoud van gemeentelijke verkeer- en vervoersplannen aan op de inhoudelijke doelstellingen van de SUMP richtlijnen?'*

Om tot een antwoord op de onderzoeksvraag te komen, is aan de hand van een uitwerking van de inhoudelijke SUMP doelstellingen een toetsingskader opgesteld. Dit maakt het mogelijk om onderdelen uit de geanalyseerde GVVPs te koppelen aan de verschillende SUMP thema's. De GVVPs die in dit onderzoek zijn geanalyseerd, zijn opgesteld voor de volgende gemeenten: Amersfoort, Eindhoven, Emmen en Almere. Deze cases hebben een recent GVVP en representeren het vervoersbeleid in steden met meer dan 100.000 inwoners.

Op basis van SMART criteria is beoordeeld hoe sterk de voorgestelde uitwerking van het SUMP beleid in de GVVPs is. SMART is een acroniem voor 'Specifiek, Meetbaar, Acceptabel, Relevant en Tijdsgebonden'. De invulling van deze factoren bepaalt hoe concreet en realistisch een formulering is. De methode is gebruikt om richting te geven aan uitspraken over de mate waarin GVVP inhoud voldoet aan SUMP richtlijnen. De SMART criteria bieden de mogelijkheid om niet alleen vast te stellen in hoeverre een bepaald SUMP onderdeel wordt genoemd in een GVVP, maar ook in welke mate het beleid is uitgewerkt en geconcretiseerd.

In dit conclusiehoofdstuk wordt per SUMP doelstelling beoordeeld in welke mate de inhoud van de geanalyseerde GVVPs aansluiting vinden op de Europese richtlijnen. De kern van de conclusie is steeds samengevat in een score, variërend van niet of nauwelijks aansluiting (--) tot zeer sterke aansluiting (++).

10.2 Conclusies

Doelstelling 1: Ontplooiing (--)
De eerste SUMP doelstelling luidt: “Het waarborgen van een mobiliteitssysteem dat ontplooiingsmogelijkheden biedt aan een ieder” en wordt in het onderzoek weergegeven met ‘ontplooiing’. Het is hierbij de taak van een overheid om voldoende vervoersmogelijkheden te bieden, die het voor alle inwoners van een stad mogelijk maken om essentiële plaatsen te kunnen bereiken.

In het beoordelen van de aansluiting van de inhoud van de GVVPs op de ontplooiingsdoelstelling, moet worden opgemerkt dat er nauwelijks aandacht is voor de bijdrage van mobiliteit aan de ontplooiing van een ieder. In een aantal gevallen komt naar voren dat het mobiliteitsbeleid een indirect positieve invulling geeft aan de ontplooiingsmogelijkheid van zoveel mogelijk personen. Dit kan voornamelijk in verband worden gebracht met de inzet op het behoud van bereikbaarheid van locaties aan de hand van multimodaliteit. Het verhogen van vervoersaandelen van OV en fiets is in de GVVPs een veelvoorkomend onderwerp, echter is de motivatie voor deze beleidskeuzen niet gericht op ontplooiing. Het behoud van bereikbaarheid wordt in het beleid onderbouwd vanuit economische en milieu gerelateerde perspectieven in plaats van ontplooiingsmogelijkheden.

In enkele gevallen wordt wel ingegaan op de bijdrage van mobiliteit aan ontplooiing, maar wordt hieraan niet of nauwelijks een heldere invulling gegeven, of valt het te betwijfelen of het beleid daadwerkelijk effectief bij zal dragen aan het behoud van de mogelijkheden voor ieder persoon om een veelheid van activiteiten te ondernemen. Daarom wordt vastgesteld dat de inhoud van de geanalyseerde GVVPs niet aansluit op de eerste doelstelling van de SUMP richtlijnen, omdat geen uitwerking wordt gegeven aan beleid gericht op de bijdrage van mobiliteit en bereikbaarheid van essentiële plaatsen aan ontplooiing.

Doelstelling 2: Verkeersveiligheid (++)
De tweede inhoudelijke SUMP doelstelling luidt: “Het verbeteren van veiligheid” en is gericht op de verkeersveiligheid als onderdeel van het mobiliteitsbeleid. In het beleid moet daarbij rekening worden gehouden met zowel objectieve als subjectieve veiligheid. Op die manier moet naast de fysieke veiligheid, ook het gevoel van veiligheid dat personen hebben worden verbeterd.

Uit de analyse van de GVVPs blijkt dat er in het mobiliteitsbeleid van gemeenten uitgebreid aandacht is voor verkeersveiligheid. Er worden veelal concrete doelen en relevante maatregelen uitgewerkt ten behoeve van het verbeteren van een verkeersveilige situatie. Daarbij wordt ingezet op het doen afnemen van het aantal blackspots en verkeersslachtoffers. Het beleid richt zich veelal op het verbeteren van oversteekbaarheid, verkeerseducatie en handhaving van verkeersregels.

Opgemerkt wordt dat de GVVPs vooral aansluiten op de SUMP richtlijn in de uitwerking van beleid gericht op de objectieve verkeersveiligheid. Het beleid gericht op subjectieve veiligheid is over het algemeen niet concreet uitgewerkt, of wordt slechts indirect ingevuld.

In het kader van SMART formulering wordt opgemerkt dat de tijdsgebondenheid van de beleidsuitwerking gericht op veiligheid beperkt is. Omdat de score op dit onderdeel laag is, vertekent dit het beeld van de aandacht die uitgaat naar verkeersveiligheid. De SUMP doelstelling met

betrekking tot verkeersveiligheid speelt echter wel een belangrijke rol in de motivering van het GVVP beleid. Daarom wordt geconcludeerd dat de inhoud van de GVVPs sterk aansluit op de SUMP veiligheidsdoelstelling, maar dat de aandacht voor subjectieve veiligheid beperkt is.

Doelstelling 3: Milieu (+)
De derde SUMP doelstelling luidt: "Het verminderen van luchtverontreiniging, geluidhinder, CO2-emmissies en energieverbruik". Dit doel is voornamelijk gericht op het verminderen van de overlast van uitstoot van schadelijke stoffen en geluid die door het mobiliteitssysteem veroorzaakt wordt.

De aandacht die uitgaat naar dit onderwerp in de GVVPs is substantieel, al gaat het ene GVVP er dieper op in dan de ander. De belangrijkste conclusie in het vaststellen van de aansluiting tot het derde SUMP doel, is het feit dat er in elk GVVP aandacht is voor onderwerpen die gerelateerd kunnen worden aan de onderdelen uit de SUMP doelstelling. Vaak is er echter sprake van indirecte effecten, door bijvoorbeeld de inzet op multimodaliteit en een verhoging van het vervoersaandeel van duurzame vervoersmiddelen. Er is daarmee niet altijd specifieke aandacht voor het verminderen van schadelijke uitstoot, maar er kan wel beredeneerd worden dat het beleid een positief effect heeft op onderdelen uit de SUMP milieudoelstelling.

Ondanks het feit dat de GVVPs zich niet expliciet richten op milieu, wordt in de uitwerking van indirecte beleidsonderdelen een relatief uitgebreide invulling van de SUMP doelstelling gegeven. Er wordt daarbij in de formulering van de gewensite visie op de beleidsuitwerking, veelal gerefereerd naar wettelijke kaders en normeringen die onder andere gelden voor uitstoot en omgevingskwaliteit. Niet altijd worden daarbij alle onderdelen uit de derde SUMP doelstelling in beschouwing genomen, maar de milieudoelstelling speelt wel een belangrijke rol in de motivering van het GVVP beleid. De soms lage SMART scores geven daardoor een wat vertekend beeld voor de daadwerkelijke aandacht die uitgaat naar dit onderwerp. Er is in alle onderzochte GVVPs sprake van een zekere mate van aansluiting op de SUMP milieudoelstelling.

Doelstelling 4: Kostenefficiency (0)
Het vierde SUMP doel luidt: "Het verbeteren van de efficiency en de kosteneffectiviteit van de mobiliteit voor mens en goederen". Dit doel richt zich op de verantwoording van de omgang met kosten die gekoppeld kunnen worden aan het mobiliteitsbeleid. Daarbij gaat het om het voeren van een zo efficiënt en effectief mogelijk mobiliteitsbeleid.

Voor de uitwerking van het vierde SUMP doel in de GVVPs moet worden vastgesteld dat er over het algemeen geen directe doelstellingen worden geformuleerd met betrekking tot dit onderwerp. Wel vormt het voeren van een kosteneffectief mobiliteitsbeleid vaak een onderdeel in de beleidsplannen.

Veelal wordt een verantwoording voor de kosten van het mobiliteitsbeleid verwoord in een kostenparagraaf. Hierin komt naar voren hoe met kosten van mobiliteitsbeleid wordt omgegaan en waar de financiële middelen vandaan komen. In vrijwel elk GVVP wordt daarin erkend dat het gewenste mobiliteitsbeleid over het algemeen niet volledig haalbaar is, als gevolg van beperkte budgetten.

In het mobiliteitsbeleid wordt in het kader van kostenefficiëntie gezocht naar andere methoden

waarop met de bestaande infrastructuur kan worden omgegaan. Zo besteden vrijwel alle GVVPs aandacht aan programma's als Beter Benutten of methoden om personen alternatieve vervoerskeuzen te laten maken. Beredeneerd kan worden dat dergelijke maatregelen bijdragen aan hogere kostenefficiëntie van het mobiliteitsbeleid. Er wordt daarmee geen directe invulling gegeven aan het voeren van een efficiënt en kosteneffectief beleid, maar de aandacht die er naar uit gaat is echter wel substantieel. De formuleringen in de GVVPs en de SMART beoordeling daarvan hebben aangetoond dat gemeenten in hun beleid op zijn minst rekening houden met het verantwoorden van de efficiëntie van kosten die het beleid met zich mee brengt. Ook voor de uitwerking van het vierde SUMP doel in de GVVPs moet worden vastgesteld, dat de soms lage SMART scores een vertekend beeld geven voor de daadwerkelijke aandacht die uitgaat naar dit onderwerp. Er is sprake van een redelijke aansluiting van de inhoud van GVVPs op de kostenefficiëntie doelstelling.

Doelstelling 5: Leefbaarheid (+)
De laatste SUMP doelstelling luidt: "Bijdragen aan een aantrekkelijk en hoogwaardig verblijfsklimaat en buitenruimte in de stad" en heeft betrekking op de 'leefbaarheid' in steden. Daarmee omvat dit onderdeel essentiële aspecten uit de vier voorgaande doelstellingen.

In de uitwerking van de leefbaarheidsdoelstelling komt naar voren dat het afstemmen van de ruimtelijke ordening met keuzes in het mobiliteitsbeleid essentieel zijn in het behouden of verbeteren van de leefbaarheid.

Uit de analyse van de GVVPs blijkt dat in principe elk GVVP aandacht heeft voor een gebiedsgerichte uitwerking van het beleid, waarmee wordt voldaan aan de afstemming van specifieke kenmerken van een gebied met de mobiliteitskeuzes die daar bij passen. In de meeste gevallen blijkt dat de keuze voor een gebiedsgerichte benadering van het mobiliteitsbeleid ook daadwerkelijk gericht is op de leefbaarheid in de stad. De meeste GVVPs beschrijven een adequate en gedetailleerde uitwerking van dit beleid. Naast directe doelstellingen gericht op leefbaarheid, hebben verschillende beleidsonderdelen een indirect positieve uitwerking op de leefbaarheid.

De aansluiting van de inhoud van de GVVPs op de leefbaarheidsdoelstelling is substantieel, behalve voor het GVVP van Almere, waarin de gebiedsgerichte benadering niet specifiek is uitgewerkt voor de leefbaarheid, maar gericht is op veiligheid.

Resumerend
In het beantwoorden van de hoofdvraag kan een aantal zaken worden vastgesteld.

Er is geen aansluiting op de SUMP richtlijnen te vinden voor wat betreft de bijdrage van mobiliteit aan ontplooiing. Het doel om ontplooiingsmogelijkheden voor zoveel mogelijk personen te garanderen wordt geenszins sterk uitgewerkt in de GVVPs. Daarmee wordt geen invulling gegeven aan het 'planning for people' principe dat met het SUMP beleid wordt beoogd.

De inhoud van de GVVPs blijkt sterk aan te sluiten op het doel tot het verbeteren van de verkeersveiligheid. De aandacht die uitgaat naar dit thema is uitgebreid en het speelt een belangrijke rol in de uitwerking van beleidskeuzen. De rol van subjectieve verkeersveiligheid blijft echter grotendeels onderbelicht.

De aansluiting op het milieudoel met betrekking tot het verminderen van uitstoot uit de SUMP richtlijnen is indirect. Het milieu vormt in de GVVPs een belangrijke motivering en inkadering voor de uitwerking van het beleid, maar er wordt over het algemeen geen concreet beleid gevoerd dat zich richt op het verminderen van de negatieve effecten van mobiliteit op het milieu.

In de GVVPs is over het algemeen ruime aandacht voor het voeren van kostenefficiënt mobiliteitsbeleid. De formuleringen op dit vlak zijn niet specifiek, maar er kan wel worden opgemaakt hoe er in de beleidsuitwerking rekening wordt gehouden met de mogelijkheden en tekortkomingen die ontstaan op basis van de financiële middelen die een gemeente heeft.

Leefbaarheid en de uitwerking daarvan op een gebiedsgerichte manier speelt een belangrijke rol in de GVVPs. De aansluiting van de GVVP inhoud op dit SUMP onderdeel is daarmee substantieel.

10.3 Beleidsmatige aanbevelingen

Op basis van de conclusies kunnen een aantal beleidsmatige aanbevelingen worden gedaan.

In de eerste plaats is het raadzaam om de SUMP filosofie 'planning for people' centraal te zetten in het opstellen van mobiliteitsbeleid. Veelal is het mobiliteitsbeleid gericht op traditionele planningsprincipes als het oplossen van verkeersknelpunten. Door de visie te verbreden, komt de aandacht eveneens te liggen op elementen als gezondheid, leefbaarheid en ontplooiing.

Geconcludeerd is dat de onderzochte GVVPs over het algemeen al aansluiten op de SUMP richtlijnen. Een aanbeveling is dat gemeenten mogelijk met een toelichtende beleidsmatige oplegbrief bij de GVVPs, relatief eenvoudig kunnen aangeven waarom hun verkeer- en vervoersplan, al dan niet aangevuld door beleid op het gebied van ontplooiing, in lijn is met SUMP richtlijnen en dus voor mogelijke subsidieverlening in aanmerking komt.

Een dergelijke oplegbrief is mogelijk ook raadzaam in het geval van de invulling van onderdelen als sociale veiligheid of kostenefficiëntie en leefbaarheid als onderdelen van het gemeentelijk beleid dat zich wil toeleggen op de SUMP richtlijnen. Het is van belang dat daarin nationale en Europese kaders op het gebied van deze onderwerpen worden afgewogen in het gemeentelijk beleid.

Een andere aanbeveling is dat gemeenten hun huidige GVVP doorlichten op overeenstemming met de SUMP richtlijnen en de resultaten daarvan toepassen bij een eventuele herziening van het plan of voor het opstellen van een aanvullende notitie, vooruitlopend op eventuele Europese subsidieaanvraag in de toekomst.

De SUMP richtlijnen bepalen dat ambities in een GVVP het best geformuleerd kunnen worden in SMART-doelen. In de geanalyseerde GVVPs worden doelen en maatregelen nog te vaak op een abstract niveau geformuleerd, waardoor een prioriteringsmethodiek ontbreekt.
Het meenemen van SMART formulering in de uitwerking van gemeentelijk mobiliteitsbeleid volgens SUMP richtlijnen is een essentieel onderdeel, dat relatief eenvoudig te implementeren is in uitwerkingsplannen of maatregelpakketten die voortbouwen op het GVVP. Dit zorgt voor een breder begrip onder bestuurders en betrokkenen, voor wat betreft de bijdrage van maatregelen en prioritering daarvan in het mobiliteitsbeleid

10.4 Kritische Reflectie

In deze paragraaf wordt teruggekoppeld op het onderzoek, daarbij wordt kritisch gekeken naar de zwakke plekken en onderdelen die beter zouden kunnen. Hieruit volgen leerpunten en aanbevelingen voor het doen van een vergelijkbaar vervolgonderzoek.

Theoretische benadering
Dit onderzoek heeft voorzien in de mogelijke behoefte een theoretische benadering van de evaluatie van GVVP beleid in Nederland uit te werken. Uit de literatuur bleek dat een evaluatie zoals in dit onderzoek niet past binnen de principes van een klassieke evaluatietheorie of de 'performance principle' theorie, omdat er feitelijk geen sprake kan zijn van een evaluatie van het SUMP beleid omdat het geen invloed kan hebben gehad in de opzet van GVVPs.
De theorie is echter wel bruikbaar geweest voor het opzetten van het onderzoek. De inzichten uit de evaluatieliteratuur hebben bij gedragen aan het opzetten van een adequaat en systematisch toetsingskader voor GVVPs.

Hoewel de aard van het onderzoek vanuit theoretisch wetenschappelijke context mogelijk als afwijkend is te noemen, heeft de keuze voor een pragmatische invulling en toepassing van de theorie, geleid tot een werkbaar empirisch model, dat zeer waarschijnlijk toepasbaar is op vergelijkbare GVVPs.

Het ontbreken van een geschikte theorie hoeft dus per definitie niet te betekenen dat een onderzoek niet uitvoerbaar is. Een analyse van theorieën die gerelateerd kunnen worden aan het thema kan inzichten bieden in de manier waarop het onderzoek geconstrueerd wordt. Maar mogelijk had een uitgebreider literatuuronderzoek een andere en meer bruikbare invulling van het onderzoek kunnen betekenen.

Toetsingskader
Het onderzoek is toepasbaar in het beoordelen van de mogelijkheid of gemeenten in aanmerking kunnen komen voor Europese subsidies. De notitie dat het implementeren van SUMP beleid in de toekomst een voorwaarde zal vormen voor deze subsidie en het feit dat er geen concreet toetsingskader bestaat op Europees of nationaal niveau, verklaart de behoefte aan dergelijk onderzoek. Dit onderzoek levert daarmee een bijdrage aan de kennis en mogelijkheid van steden om hun beleid te kunnen toetsen aan de inhoudelijke SUMP doelstellingen en daarmee de toekomstige Europese standaard.

Op basis van de vijf inhoudelijke SUMP doelstellingen is het toetsingskader opgesteld. Hieruit volgt welke onderdelen essentieel zijn in de implementatie van een SUMP en hoe daarmee in de SUMP doelstellingen wordt voorzien. Op die manier is het toch mogelijk geweest om op een geconstrueerde manier een beleidsevaluatie uit te voeren naar de inhoud van GVVPs en de verhouding daarvan tot de SUMP doelstellingen.
Het opstellen van het toetsingskader is gedaan op basis van literatuur en interviews. Omdat er op Europees niveau geen concreet toetsingskader voor GVVPs bestaat, is de uitwerking van de SUMP doelstellingen gebaseerd op interpretatie. Dat was voldoende voor het doen van dit onderzoek, maar

het is denkbaar dat er verschillende opvattingen kunnen bestaan over de invulling van een doelstelling, waardoor een ander toetsingskader met andere onderzoeksresultaten mogelijk is.

Interviews
Er is geprobeerd de interviews op een eenduidige manier af te nemen, om zo aan vergelijkbare data voor alle gemeenten te komen. Het feit dat de SUMP doelstellingen een brede interpretatie mogelijk maken, resulteert er echter ook in dat de antwoorden van de geïnterviewde personen soms ver uit elkaar liggen. Dit kan tevens gewijd worden aan de verschillen in positie en rol die deze personen innamen ten opzichte van de SUMP wetgeving. De inschatting is echter dat de consequentie hiervan voor de onderzoeksresultaten beperkt zijn geweest, omdat de beleidsdocumenten van de gemeenten als een belangrijk ankerpunt hebben gediend voor de interpretatie van de interviews en de beoordeling van de mate waarin de GVVPs voldoen aan de SUMP doelstellingen.

Beleidscontext
In het onderzoek is nagegaan in hoeverre op gemeentelijk niveau invulling wordt gegeven aan de SUMP doelstellingen. Echter moet onderkend worden dat voor de daadwerkelijke uitvoering van het SUMP beleid door gemeenten, ook de rol en afhankelijkheid van andere partijen niet kan worden genegeerd. Zonder andere overheden (Rijk, provincies en EU) en samenwerking met private partijen bij het opstellen en uitvoeren van GVVPs, is het niet mogelijk om in de uitwerking van het SUMP beleid te voorzien.
Dat betekent dat de resultaten van het onderzoek enkel iets zeggen over de gemeentelijke plannen, maar niet over de daadwerkelijke uitwerking van beleid zoals dit in de dagelijkse besluitvorming tot stand komt. Het overeenstemmen van de gemeentelijke verkeer- en vervoersplannen aan de SUMP richtlijnen op planniveau is daarmee geen voorwaarde voor overeenstemming in de uiteindelijke uitwerking van het gemeentelijke beleid.

Methodiek van scoring
De formuleringen in de GVVPs zijn geanalyseerd op basis van SMART criteria. Deze methode wordt doorgaans toegepast in het beoordelen van de sterkte van doelstellingen. In dit onderzoek is de methode gebruikt in een poging richting te geven aan uitspraken over de mate waarin GVVP inhoud voldoet aan SUMP richtlijnen. Dit bood de mogelijkheid om vast te stellen hoe sterk formuleringen zijn en hoe daarmee de aandacht voor een bepaald SUMP onderdeel beschouwd moet worden. Het gebruik van deze methode heeft als implicatie dat niet alle onderdelen van de methode vaak even sterk naar voren komen. Vooral het onderdeel ‘tijdgebondenheid’ is iets dat onderbelicht blijft. Dit resulteert in onevenredig lage SMART scores, waardoor in praktijk een vertekend beeld ontstaat van de werkelijke aandacht die naar bepaalde SUMP onderdelen uitgaan. Voor vervolgonderzoek betekent dit dat het gebruik van SMART criteria als methodiek van scoring van GVVP inhoud dus kan leiden tot vertekening en het daarom mogelijk minder geschikt is als instrument om toe te passen in dit verband.

Representativiteit
Tot slot is reflectie op zijn plaats met betrekking tot de representativiteit van het onderzoek en het

doen van algemene uitspraken.
De selectie van casestudies is gebaseerd op een klein aantal criteria, waaronder het aantal inwoners en het jaar van publicatie van het GVVP. De essentie van dit onderzoek is daarmee niet gericht op het generaliseren van GVVP inhoud, maar vormt een verkenning.
In praktische zin staan in elk geval een deel van de inzichten uit de vier onderzochte GVVPs model voor GVVPs van een aantal andere middelgrote steden en gemeenten in Nederland. Dat was althans het achterliggende doel van de gehanteerde selectie van GVVPs.
De opzet van het onderzoek vraagt echter om een grotere pool van cases om te komen tot meer algemene inzichten. Gezien de complexiteit van het onderwerp, is het moeilijk om te komen tot uitspraken die eenvoudig kunnen worden gegeneraliseerd.

Proces en persoonlijke leerpunten
Het schrijven van dit onderzoek heeft meer tijd in beslag genomen dan vooraf was verwacht. Ik heb een te lichte inschatting gemaakt van de complexiteit van het evalueren van GVVP beleid. Het vinden van direct bruikbare theorie bleek niet mogelijk. De manier om hiermee om te gaan was nieuw voor mijn begrip over het doen van onderzoek.

Het opstellen van het toetsingsmodel was minder eenvoudig dan ik dacht. Het uitwerken van de SUMP doelen, het vinden van de juiste bronnen en vervolgens het vinden van algemene regels in de verschillende interpretaties van de uitwerking van SUMP doelen is complex en tijdrovend.

Het vinden van geschikte cases nam ook relatief veel tijd in beslag. Het zoeken naar selectiecriteria leek in de eerste instantie een belangrijk aspect van het onderzoek, maar achteraf blijkt dat enkele globale criteria voor de GVVP selectie al voldoende waren om te komen tot uitspraken in de verkenning van de aansluiting tot de SUMP richtlijnen.

Een ander onderdeel wat niet eenvoudig was, was het vinden van een methode om te kunnen oordelen over ‘de mate van voldoen aan de richtlijnen’. Het beantwoorden van de ‘in hoeverre’ vraag, vraagt om een gestructureerde methode. Gekozen is voor het aangeven van gradaties van voldoening in de vorm van de score op SMART criteria.
Hoewel het toepassen van SMART criteria niet geheel de juiste methoden blijkt te zijn, heeft dit wel bijgedragen aan mijn kennis over het effectief formuleren van beleid.

Het toetsen van GVVPs aan de hand van het toetsingsmodel vergde met name veel tijd voor het eerste GVVP. Deze toets fungeerde als pilot voor de andere cases en moest meermaals opnieuw worden uitgevoerd, omdat in de eerste instantie de GVVP doelen centraal stonden. Toen bleek dat dit niet te koppelen was met de SUMP doelen, is gekozen voor een analyse waarbij SUMP doelen centraal stonden en waarbij alle aansluitende formuleringen in het GVVP hieraan gekoppeld werden. Dit werd vervolgens toegepast in de andere GVVP toetsingen, die minder tijd in beslag namen.
Deze draai in het onderzoek en de toepassing van de SMART criteria zijn zaken die ik vooraf niet had zien aankomen en veel tijd vergden, maar die creativiteit en inventiviteit vroegen. Dit waren erg leerzame momenten ten tijde van het schrijven van dit onderzoek.

Ik ben vooraf te optimistisch geweest over de werkelijke werkdruk die een dergelijk onderzoek in praktijk vraagt.

10.5 Aanbevelingen voor vervolgonderzoek

Uit de kritische reflectie is naar voren gekomen dat de aandacht voor SUMP richtlijnen zich in dit onderzoek beperkt heeft tot het gemeentelijk niveau. Voor de uitwerking van dit Europees beleid zijn gemeenten echter afhankelijk van andere partijen als Rijk, provincies en private adviserende en uitvoerende partijen. In het doen van vervolgonderzoek is het aan te raden om ook dergelijke partijen te betrekken.

SMART criteria zijn toegepast in een poging richting te geven aan uitspraken over de mate waarin GVVP inhoud voldoet aan SUMP richtlijnen. Dit bood de mogelijkheid om vast te stellen hoe sterk formuleringen zijn en hoe daarmee de aandacht voor een bepaald SUMP doel beschouwd moet worden. In een vervolgonderzoek is het aan te raden om goed na te denken over een methode om de sterkte van uitspraken te beoordelen. Het blijkt dat de SMART methode een goede leidraad vormt, maar onbedoeld ook een vertekening van de feitelijke situatie kan opleveren.

Het SUMP beleid verenigt verschillende beleidsvelden en biedt daarmee een integraal beleidsplan. Dit betekent dat ook andere beleidsterreinen worden meegenomen, die mogelijk niet of niet direct in de klassieke GVVPs terug te vinden zijn. Dat kan leiden tot de conclusie dat een gemeente geen aandacht heeft voor een bepaald SUMP thema, terwijl dit mogelijk in een ander beleidsdocument is uitgewerkt. De aanbeveling die hieruit volgt is dat in vervolgonderzoek mogelijk ook andere gemeentelijke beleidsdocumenten moeten worden meegenomen, om zo de aandacht voor een bepaald onderdeel beter te kunnen inschatten.

Tot slot is er de mogelijkheid om tot gegeneraliseerde uitspraken over GVVP inhoud te komen, omdat er gebruik is gemaakt van vier case studies. De resultaten uit de case studies vormen een verkenning en zijn daarmee niet uitputtend. Dat betekent dat vervolgonderzoek onder een andere selectie GVVPs een bijdrage kan leveren aan de uitspraken over de inhoud van de GVVPs in het algemeen, maar dat mogelijk ook andere conclusies resultaten naar voren kunnen komen.

Bronnen

Literatuur

Arsenio, E., Martens, K., Di Ciommo, F. (2015) Sustainable Urban Mobility Plans and equity inclusion: what is needed? WCTR SIG G3 Conference, April, 13-14 2015 – Valletta, Malta

Attard, S., Shiftan, Y. (2015) Book series: Transport and Sustainability. Volume 7- Sustainable Urban Transport

Brčić, D., Šimunović, L., Slavulj, M. (2014) Sustainable Urban Mobility Plans in Europe. 1st International Academic Conference, Places and Technologies 2014. Belgrade. 1045-1050

Bressers, J.Th.A., Hoogerwerf, A. (1995) Inleiding tot de beleidsevaluatie', in: Bressers. J.Th.A., Hoogerwerf, A. (red.), beleidsevaluatie. Kluwer. Alphen aan den Rijn. 19-32

Bressers, J. Th.A. (2008) Evaluatie van beleid', in: Hoogerwerf, A., Herweijer, M. (red.) Overheidsbeleid: Een inleiding in de beleidswetenschap. Kluwer. Alphen aan den Rijn

Bogue, L.R. (2005) Use S.M.A.R.T goals to launch management by objectives plan. TechRepublic

Coenen, F. (2002) Planningsconcepties en praktijken. In: Abma, T., Veld in 't, R. (red.) Handboek Beleidswetenschap. Boom Lemma Uitgevers. 41-55

Conzemius, A., O'Neill, J. (2006) The power of SMART Goals: Using goals to improve student learning. Solution Tree Press. Bloomington

CROW-Kennisplatform Verkeer en Vervoer (2012) SUMP: What's it in for me? KpVV 2012

CROW-Kennisplatform Verkeer en Vervoer (2012) Verkeers- en vervoerplan duurzamer met Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP). KpVV Bericht. Nummer 113

DG Move (2014) Update of the handbook on external costs of transport: Final report. Report for the European Commission. RICARDO-AEA. ED 57769 – Issue Number 1

Europese Commissie (2010) Europe 2020: A European strategy for smart, sustainable and inclusive growth. Brussel

Europese Commissie (2010) Road Safety Programme 2011-2020: Detailed Measures. Memo/10/343 Brussel

Europese Commissie (2011) Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte: werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem

Europese Commissie (2013) Guidelines. Developing and implementing a sustainable urban mobility plan. Rupprecht Consult-Forschung und Beratung GmbH

Europese Commissie (2013) Communication from the commission to the European Parliament, the council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions: Together towards a competitive and resource-efficient urban mobility COM(2013) 913 final

Faludi, A. (2000) The performance of spatial planning. Planning Practice and Research, Volume 15, Issue 4. 299

Flyvbjerg, B. (2006) Five misunderstandings about case-study research. Qualitative Inquiry. Volume 12. No 2. 219-245

Graaf, H. en R. Hoppe. (1996) Beleid en Politiek; een inleiding tot de beleidswetenschap en de beleidskunde, Bussum: Coutinho

Hoogerwerf, A. (1987) Beleid berust op veronderstellingen: de beleidstheorie. In *Handboek beleidswetenschap*, red. P. Lehning en J. Simonis. Boom: Amsterdam, 23-40

Hoogerwerf, A., Herweijer, M. (2008) Overheidsbeleid: Een inleiding in de beleidswetenschap. Kluwer. Alphen aan den Rijn

Hupe, P. (2007) Overheidsbeleid als politiek: over de grondslagen van beleid. Koninklijke Van Gorcum b.v. pp. 9-14

Jansen, H. (2004) De kwalitatieve survey: soms routineus, meestal exploratief, meestal beschrijvend, vaak hypothesevormend, soms toetsend. KWALON. Boom Lemma Uitgevers

Klumper, W.M. (2014) De effects-based approach to operations in Afghanistan : meten van het onmeetbare. Universiteit Leiden. 114-131

Knupfer, N.N., McLellan, H. (2001) Descriptive Research Methodologies. The handbook for research for educational communications and technology. AECT

Korzilius, H. (2008) De kern van organisatieonderzoek: de kern van survey-onderzoek. Van Gorcum. Assen

Marlet, G., Woerkens van C. (2010) De effectiviteit van Grotestedenbeleid: Kwantitatieve evaluatie GSB III, 2005-2009. Atlas voor Gemeenten. Utrecht

Martens, K. (2013) On fair financing in the transportation domain. Paper presented at the 93th anual Meeting Transportation Research Board. Washington DC. January 2014

Martens, K (2017) Transport Justice: Designing fair transportation systems. Routledge. New York NY.

Maslowski, R., Visscher, A.J. (1997) Methoden en technieken voor formatieve evaluatie in sociaal-wetenschappelijke ontwerpsituaties. 104 p. Universiteit Twente

Mastop, H., Faludi A. (1997) Evaluation of strategic plans: the performance principle. Environment and planning B: planning and design 1997. Volume 24, 815-832

Mercier, J. (2009) Equity, Social Justice, and Sustainable Urban Tranportation in the twenty-first century. Administrative Theory & Praxis/June 2009. Vol. 31, No. 2, pp. 145-163

Mercatelli, L. (2014) Urban mobility planning in cities and towns with less than 100.000 inhabitants: Planning challenges and opportunities. 1st European Conference on Sustainable Urban Mobility Plans Planning for a liveable city. Sopot, Poland 12-13/6/2014

Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2012) Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte: Nederland, concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Rijksoverheid. Den Haag

Oosterhaven, M. (2006) Beleidsdoorlichting: een nieuw instrument voor het evalueren van beleid en een advies voor de toepassing ervan voor de Handelspolitiek. Ministerie van Economische Zaken

Paapst, M.H. (2012) Barrières en Doorwerking: Een onderzoek naar de invloed van het open source en open standaarden beleid op de Nederlandse aanbestedingspraktijk. Rijksuniversiteit Groningen. 33-34

Pardo, C.F (2012) Chapter 4 – Sustainable Urban Transport. In: United Nations (red) Shanghai Manual: A guide for Sustainable Urban Development in the 21st century

Prather, C.W. (2005) The dumb thing about smart goals for innovation. Managers at work. Research Technology Management. Industrial Research Institute inc. pp. 14

Reulink, N., Lindeman, L. (2005) Kwalitatief Onderzoek: Participerende Observatie, Documentanalyse, interviewen. Dictaat kwalitatief onderzoek

Saunders, M., Lewis, P., Thornhill, A., Booij, M. & Verckens, J. (2011) Methoden en technieken van onderzoek. Amsterdam, Pearson Education Benelux, vijfde editie

Schop, G.J (n.d.) Doelen SMART formuleren (uitgebreide toelichting). Via: modellensite.nl. Geraadpleegd op 3 mei 2016

Stead, D. (2007) The European Green Paper on Urban Mobility. University of Delft. EJTIR, 7 no. 4, pp. 353-358

Vennix, J.A.M. (2011) Theorie en praktijk van empirisch onderzoek. Pearson Custom Publishing

Vereniging van Nederlandse Gemeenten (2007) VNG standpunt: ten aanzien van de internetconsultatie van Europese Commissie ter voorbereiding van het groenboek stedelijk vervoer. Den Haag

Vlakveld, W. (2009) Subjectieve verkeersveiligheid, wat is het en wat kunnen we ermee? Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV. Verkeerskunde 5/2009. p.50-53

Wetering, N.P.A. (2013) Towards sustainable parking: decision making of governmental and commercial stakeholders. Eindhoven University of Technology

World Health Organization Europe (2010) Urban planning environment and health: from evidence to policy action. Meeting Report. WHO Regional Office for Europe. Denmark

Yemm, G. (2012) Leading your team: how to set goals, measure performance and reward talent. Financial Times Essential Guides. Pearson

Yin, R.K. (2003a) Applications of Case Study Research. Sage, Thousand Oaks, CA, 2nd edition

Persoonlijke Communicatie

Buijs, W., DTV-consultants, persoonlijke communicatie, 8 april 2016

Cré, I., Polis Network Europe, persoonlijke communicatie, 1 april 2016

Haan, J. de., CROW-KpVV, persoonlijke communicatie, 31 maart 2016

Kapteijn, A., Ministerie van Infrastructuur en Milieu, persoonlijke communicatie, 15 april 2016

Marx, C., Europese Commissie, persoonlijke communicatie, 19 april 2016