

Duurzaamheidstoets voor mobiliteitsbeleid van lagere overheden

Definitief Rapport
26 mei 2011

Collosseum 3
Postbus 26
7500 AA Enschede
+31 (0)53 483 01 20 Telefoon
+31 (0)53 432 27 85 Fax
info@enschede.royalhaskoning.com E-mail
www.royalhaskoning.com Internet
Arnhem 091 22561 KvK

Documenttitel	Duurzaamheidstoets voor mobiliteitsbeleid van lagere overheden
Verkorte documenttitel	Duurzaamheidstoets mobiliteitsbeleid
Status	Definitief rapport
Datum	26 mei 2011
Projectnaam	Duurzaamheidstoets
Projectnummer	-
Opdrachtgever	Royal Haskoning Hogeschool Windesheim

Auteur(s)	E. Wienk & K. Wienk
Datum/paraaf
Datum/paraaf

Een compilatie van steekwoorden samengesteld uit de beantwoording op interviewvraag 1: Waar denkt u aan bij duurzame mobiliteit?



Hoe meer een woord of begrip is genoemd, hoe nadrukkelijker deze aanwezig is in deze compilatie.

I Voorwoord

Duurzame mobiliteit is de laatste jaren een 'hot item'. Dit thema, logischerwijs voortkomend uit duurzaamheid, kan echter net als duurzaamheid omschreven worden als een 'containerbegrip'. Want wat is nu eigenlijk duurzame mobiliteit? Mobiliteitsbeleid wordt op rijksniveau in onder andere de Nota Mobiliteit vastgesteld en door provincies, stadsregio's en gemeenten doorvertaald naar eigen beleid. Op rijksniveau is het begrip duurzame mobiliteit nog niet concreet uitgewerkt. Uit gesprekken met Royal Haskoning is gebleken dat ook lagere overheden, met name gemeenten, worstelen met dit thema en dat er vraag is naar een handreiking op dit gebied. Bij het opstellen van mobiliteitsbeleid kan ondersteuning, in de vorm van een werkwijze of toets, van toegevoegde waarde zijn.

Omdat het hier een actueel thema betreft en er eigenlijk nog geen dergelijke werkwijze of toets voor handen is, leek ons dit een uitermate geschikt afstudeeronderwerp. Dit onderzoek naar de vraag wat duurzame mobiliteit is, hoe dit meetbaar te maken is in relatie tot mobiliteitsbeleid en hoe je een dergelijke praktische toets of werkwijze vorm kan geven, is uitgewerkt in dit afstudeeronderzoek. Dit zijn tevens de drie hoofdvragen van dit onderzoek.

Dit onderzoek, en de daarbij behorende scriptie, is uitgevoerd door Eddie Wienk en Kasper Wienk. Beiden zijn vierdejaars HBO Verkeerskundestudent aan de Hogeschool Windesheim te Zwolle. Het onderzoek staat dan ook in het kader van de afronding van deze opleiding. De opdrachtgever voor het onderzoek is de adviesgroep Verkeer en Vervoer Oost van Royal Haskoning, vestiging Enschede.

Gekozen is voor een projectmatige uitvoering, waarbij het onderzoek in drie fasen is uitgevoerd. Deze fasen zijn gekoppeld aan de drie hoofdvragen, die kort zijn beschreven in de tweede alinea. Dit om zo effectief mogelijk naar het uiteindelijke doel te werken.

Middels deze weg willen wij in eerste instantie een dankwoord uitspreken richting dhr. R. Huisman en dhr. E. Pasman, onze begeleiders van Royal Haskoning. Tevens willen wij onze begeleiders van Hogeschool Windesheim, mevr. J. van der Hoeven en dhr. E. Bezembinder, bedanken voor hun begeleiding.

Daarnaast willen we onze overige collega's binnen Royal Haskoning bedanken voor hun ondersteuning en prettige samenwerking. In het bijzonder voor hun bijdrage aan het onderzoek: dhr. B. van den Berg en dhr. G. Dorgelo (Royal Haskoning Enschede), mevr. S. Bos en mevr. A. Lodder (Royal Haskoning Groningen) en dhr. J. Kamer en dhr. T. de Bruijn (Royal Haskoning Nijmegen).

Ten slotte willen wij nog alle externe deskundigen van overheden en kennisinstellingen die wij geïnterviewd hebben, bedanken voor hun bijdrage aan het onderzoek en dit rapport.

Enschede, 26 mei 2010

Eddie Wienk
Kasper Wienk

II Samenvatting

De aandacht voor duurzame mobiliteit is de laatste jaren sterk toegenomen. Europa is hierin een grote drijfveer, maar ook op nationaal niveau zijn veel ontwikkelingen waar te nemen. Er is echter nog veel winst te behalen bij de lagere overheden (provincies, stadsregio's en gemeenten).

Per overheid is te spreken van een wisselende aandacht. Gekeken naar mobiliteitsbeleid verschilt de mate van aandacht van een apart hoofdstuk tot enkele zinnen of soms zelfs niets. Tevens zitten er verschillen in de vastgestelde kaders of definities met betrekking tot duurzame mobiliteit. Dit vloeit voort uit het brede karakter van het begrip duurzame mobiliteit. Veel overheden weten daarom niet precies wat dit nu inhoudt en hoe ze hier invulling aan kunnen geven.

Het probleem is dat, door deze diversiteit aan definities en invullingen van het thema, deze mobiliteitsplannen niet voldoen aan de volledige breedte van het begrip, waardoor kansen niet worden benut. Er bestaat momenteel geen duurzaamheidstoets die hen hierin ondersteunt.

De doelstelling is lagere overheden een handreiking aan te bieden ten aanzien van het begrip duurzame mobiliteit door middel van een praktische duurzaamheidstoets. Deze biedt vooraf uitgangspunten bij het opstellen van nieuw mobiliteitsbeleid en toetst de mate van duurzame mobiliteit gedurende het proces en optioneel achteraf. Dit zodat het beleid eventueel aangescherpt kan worden.

Het onderzoek kent drie hoofdvragen:

1. *Wat is duurzame mobiliteit?*
2. *Hoe maak je duurzame mobiliteit meetbaar in relatie tot mobiliteitsbeleid voor de lange termijn?*
3. *Hoe wordt de duurzaamheidstoets, om mobiliteitsbeleid toetsbaar te maken, vormgegeven?*

De studie is vervolgens ingedeeld in drie fasen, gekoppeld aan de drie hoofdvragen. Fase 1 is een zoektocht naar wat duurzame mobiliteit is en welke definitie als uitgangspunt dient. Deze fase levert de input aan de voorzijde van de toets. Dit is gedaan door een documentanalyse. Fase 2 is gericht op het meetbaar maken van duurzame mobiliteit. Dit om tijdens het beleidsproces de beleidsdoelen te kunnen toetsen. Tevens biedt het een monitoringsinstrument. Fase 3 richt zich op hoe de daadwerkelijke toets vormgegeven wordt, wat de uitgangspunten zijn en waar deze aan moeten voldoen. De input voor fase 2 en 3 komt voort uit documentanalyses en interviews. Deze interviews zijn afgenomen met 'interne' deskundigen, lagere overheden en kennisinstellingen.

Fase 1: Duurzame mobiliteit vloeit voort uit de bredere opvatting van duurzame ontwikkeling die in 1987 werd omschreven in het rapport 'Our Common Future'. Na het bestuderen van de literatuur is geconcludeerd dat People, Planet, Profit het meest geaccepteerde uitgangspunt is voor duurzame mobiliteit. Dit begrip dient tevens als basis voor de definitie van duurzame mobiliteit zoals die wordt gehanteerd door de EU. Daarom is gekozen om deze definitie¹ te gebruiken voor dit onderzoek.

Uit het mobiliteitsbeleid van diverse lagere overheden is gebleken dat in het algemeen weinig aandacht aan het begrip duurzame mobiliteit wordt besteed. Een uitzondering hierop vormen de provincies en een aantal pionerende gemeenten. Zij hanteren zelf opgestelde visies en kaders ten aanzien van duurzame mobiliteit. Voor de meeste overheden geldt wel dat zij indirect een bijdrage leveren aan dit thema door bijvoorbeeld fiets- en OV-gebruik te stimuleren.

¹ Pagina 4, Working Group on Sustainable Urban Transport (2003), Final report. http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/0310final_report.pdf

Fase 2: Wanneer gekeken wordt naar manieren om duurzame mobiliteit te meten, blijkt dat er in de literatuur enkele lijsten te vinden zijn die indicatoren groeperen aan de hand van de 3 P's. Deze lijsten zijn echter te omvangrijk of gedetailleerd om praktisch toe te kunnen passen. Daarom is uit de beschikbare lijsten een kortere en meer toepasbare lijst met indicatoren samengesteld. Deze indicatoren sluiten beter aan op de adviezen en wensen van de geïnterviewde overheden. Door vooral te kijken naar indicatoren die overheden momenteel al gebruiken vergroot en vereenvoudigd dit de kans dat overheden met de duurzaamheidstoets aan de slag gaan.

Fase 3: Uit de literatuur is gebleken dat er momenteel niet tot nauwelijks specifiek wordt getoetst op duurzame mobiliteit. Wel worden er Milieueffectrapportages (voorheen Strategische Milieubeoordelingen) uitgevoerd op (hoofdzakelijk) provinciale verkeer- en vervoersplannen. Deze toetsen echter, zoals uit de naam al blijkt, hoofdzakelijk de milieukant van een beleidsplan. Tevens zijn deze rapportages kostbaar en erg omvangrijk. Ook uit de interviews blijkt dat bij overheden niet specifiek wordt getoetst op duurzame mobiliteit. Wel kan bepaalde monitoring van huidig beleid achteraf geschaard worden onder het toetsen van duurzame mobiliteit.

Vanwege het ontbreken van een simpele en praktische toetswijze is het noodzakelijk om een toetsmethode te ontwikkelen. Daarvoor wordt de, in dit rapport overgenomen, definitie van duurzame mobiliteit uitgewerkt tot een aantal uitgangspunten. Deze uitgangspunten zijn vervolgens onderverdeeld naar People, Planet en Profit. Per uitgangspunt is verder nog gekeken op welke van de thema's bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid en klimaat deze van toepassing is. Daarnaast sluit de toets aan op de wensen van overheden. Deze zijn onder andere dat de toets simpel en

goedkoop moet zijn, praktisch toepasbaar is en dat deze concrete voorbeelden, referenties en maatregelen bevat.

De uiteindelijke toets bestaat uit een Excel-bestand met verschillende stappen. Na een voorblad, met het doel van de toets, wordt de gehanteerde definitie getoond. Op het volgende blad (3) is de plaats van de toets in het beleidsproces weergegeven. De uitgangspunten die voortkomen uit de definitie volgen op blad 4, deze zijn hier gekoppeld aan een of meerdere P's en mobiliteitsthema's. Op blad 5 worden de uitgangspunten gekoppeld aan voorbeelden, documenten en referenties uit het werkveld. Blad 6 bestaat uit het eerste deel van de toets, de volledigheid van het beleid. Het tweede deel van de toets op blad 7 toetst de eventueel SMART-geformuleerde² doelstellingen op basis van indicatoren. Afgesloten wordt met een duidelijk resultatenoverzicht op blad 8.

Aanbevolen wordt om de toets periodiek tegen het licht te houden en aan te vullen met de meest recente inzichten ten aanzien van duurzame mobiliteit. Aan de werkwijze zelf zal niet gesleuteld hoeven worden, de ingrediënten van de toets moeten echter altijd 'vers' worden opgediend om de toets 'op smaak' te houden. Wanneer deze indicatoren en voorbeelden bijgehouden worden kan het een optie zijn om deze in een database op te slaan. Hierboven kan dan een platform hangen waarbij het adviesbureau een website met de toets aanbiedt. Daarnaast is het verstandig om samen te werken met kennisinstelling zoals de Universiteit Twente. Hier zit veel kennis op het gebied van duurzame mobiliteit en samenwerking kan leiden tot een meer ondersteuning op het gebied van duurzame mobiliteit. Deze kennis kan dan eventueel middels brainstormsessies bij overheden onder de aandacht worden gebracht.

² Specifiek, Meetbaar, Acceptabel, Realistisch & Tijdgebonden.

Inhoudsopgave

1. Inleiding	8	4. Fase 2: Meetbaar maken	33
1.1 Aanleiding	8	4.1 Inleiding.....	33
1.2 Leeswijzer	9	4.2 Inventarisatie indicatoren	33
2. Onderzoeksopzet	10	4.3 Geschikte indicatoren	39
2.1 Inleiding	10	4.4 Conclusie	42
2.2 Probleemstelling.....	10	5. Fase 3: De duurzaamheidstoets	43
2.3 Doelstelling	10	5.1 Inleiding.....	43
2.4 Onderzoeksvragen	11	5.2 Huidige toetswijze duurzame mobiliteit	44
2.5 Werkwijze	12	5.3 Uitgangspunten duurzame mobiliteit	46
2.6 Afkadering	16	5.4 Uitgangspunten duurzaamheidstoets	47
2.6.1 Uitgangspunten	16	5.5 Tools	48
2.6.2 Randvoorwaarden.....	17	5.6 Duurzaamheidstoets	49
2.6.3 Duurzaamheidsaantekening	17	6. Eindoordeel	63
3. Fase 1: Definiëren van duurzame mobiliteit	18	6.1 Inleiding.....	63
3.1 Inleiding	18	6.2 Conclusie, terugkoppeling onderzoeksvragen	63
3.2 Documentanalyse DM.....	18	6.3 Aanbevelingen	65
3.3 Keuze definitie	23	Betrokken partijen	66
3.4 Lagere overheden en duurzame mobiliteit	25	Documentenlijst	67
3.5 Conclusie	32	Bijlage 1. Documentanalyse DM: Wat is duurzame mobiliteit?	
		Bijlage 2. Verslag interviews	
		Bijlage 3. Bijlage 3 Product DM toets	

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De aandacht voor duurzame mobiliteit is de laatste jaren sterk toegenomen. Vanuit de Europese en landelijke politiek, maar ook vanuit de maatschappij, neemt de druk op lagere overheden toe om het mobiliteitssysteem te verduurzamen.

De Planwet verkeer en vervoer stelt dat provincies en stadsregio's verplicht een verkeer- en vervoersplan moeten opstellen. Gemeenten zijn verplicht samenhangend en uitvoeringsgericht verkeer- en vervoersbeleid op te stellen, wat zich veelal vertaalt in een verkeer- en vervoersplan. Wanneer men dit mobiliteitsbeleid (PVVP, RVVP of GVVP³) bestudeert op de aandacht voor duurzame mobiliteit vallen een aantal aspecten op. Bijvoorbeeld dat duurzame mobiliteit bij deze overheden vaak blijft hangen in algemene uitspraken, maar dat de daadwerkelijke uitvoering ontbreekt. Er wordt een aparte paragraaf aan gewijd of tussendoor enkele zinnen, soms gebeurt dat zelfs niet eens en blijft duurzame mobiliteit ongenoemd.

Waar duurzame mobiliteit wel genoemd wordt, wil de definitie of de inhoud van duurzame mobiliteit onderling nog al eens verschillen. Daarnaast zijn er overheden die duurzame mobiliteit in hun mobiliteitsbeleid toepassen, maar dit niet zo noemen. Kortom, er is een wisselde aandacht voor duurzame mobiliteit per overheid en de gebruikte definities of uitvoeringen van duurzame mobiliteit zijn verschillend. Men heeft zo als lezer van deze beleidsplannen geen helder beeld van de mate van duurzame mobiliteit in het beleid van deze overheden. Deze onduidelijkheid vloeit voort uit het brede karakter van het begrip duurzame mobiliteit.

Veel overheden weten niet precies wat duurzame mobiliteit nu daadwerkelijk inhoudt en hoe ze hier invulling aan kunnen geven. Dit omdat het begrip relatief nieuw en zeer omvangrijk is. Daarnaast zijn veel lagere overheden simpelweg niet op de hoogte van alle actuele ontwikkelingen op nationaal en internationaal niveau.

In de praktijk zijn er steeds meer lagere overheden die zich actief willen inzetten op gebied van duurzame mobiliteit. Hier komt dan ook de vraag vandaan om het thema praktisch en hanteerbaar te maken op beleidsniveau. Juist in dit beleid kunnen deze overheden concreet vastleggen wat ze op het gebied van duurzame mobiliteit willen gaan doen en bereiken. Daarnaast is de vraag hoe huidig mobiliteitsbeleid er voor staat op het gebied van duurzame mobiliteit. Dit zodat ze weten waar ze hun beleid eventueel kunnen aanscherpen.

Er bestaat op dit moment nog geen concrete methode die uitgangspunten op het gebied van duurzame mobiliteit meegeeft bij het opstellen van verkeer- en vervoersplannen. Daarnaast bestaat er nog geen toets die overheden kunnen gebruiken om hun beleid en visie te toetsen op het volledige begrip van duurzame mobiliteit en de daaraan gekoppelde doelstellingen. Dit onderzoek richt zich daarom op de ontwikkeling van een duurzaamheidstoets die lagere overheden kunnen gebruiken. Dit moet dan een concrete methode worden om duurzame mobiliteit te integreren in verkeer- en vervoersplannen van lagere overheden.

³ Provinciaal, Regionaal of Gemeentelijk Verkeer- en VervoersPlan

Een voorbeeld van de actuele aandacht, een bijlage besteed aan duurzame mobiliteit in de Metro van 23 maart 2011.



Figuur 1: Een voorbeeld van de groeiende aandacht

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de onderzoeksopzet uiteengezet. Deze bestaat uit de probleem- en doelstelling, onderzoeksvragen, werkwijze en een afkadering. In hoofdstuk 3 wordt duurzame mobiliteit gedefinieerd, dit is gebeurd door middel van de documentanalyse DM⁴ (bijlage 1). Deze definitie dient als uitgangspunt van duurzame mobiliteit voor dit onderzoek. In hoofdstuk 4 wordt duurzame mobiliteit meetbaar gemaakt. Dit is gebeurd aan de hand van een documentanalyse (indicatoren), door het houden van interviews en het uitvoeren van een inventarisatie van indicatoren. Hoofdstuk 5 bevat vervolgens het product, de duurzaamheidstoets. Hierbij worden het proces en de uitgangspunten voor de duurzaamheidstoets en de tools beschreven. Afgesloten wordt met een eendoordeel in hoofdstuk 6, hierbij wordt een conclusie gegeven met een terugkoppeling op de onderzoeksvragen en wordt er afgesloten met enkele aanbevelingen.

⁴ Afkorting Duurzame Mobiliteit

2. Onderzoeksopzet

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de onderzoeksopzet beschreven. Begonnen wordt met een probleem- en doelstelling die voortvloeit uit de in hoofdstuk 1 beschreven aanleiding. Om de doelstelling te bereiken en het onderzoek te structureren zijn vervolgens onderzoeksvragen opgesteld. De drie hoofdvragen zijn in de werkwijze gekoppeld aan drie fasen. Het geheel wordt ten slotte afgekaderd in de uitgangspunten en randvoorwaarden.

2.2 Probleemstelling

Door het ontbreken van een kader en wisselende aandacht voor duurzame mobiliteit binnen overheden, geven deze overheden zelf invulling aan het begrip duurzame mobiliteit, of ze doen dit niet. Hierdoor ontstaat er een verscheidenheid aan definities en invulling van duurzame mobiliteit. In het ene mobiliteitsplan staat dat het realiseren van een duurzaam verkeer- en vervoersysteem het hoofddoel is en dat dit bijdraagt aan verplaatsingsbehoefte van de inwoners, de versterking van de economie en het beperken van schade aan natuur, landschap en milieu, terwijl in sommige mobiliteitsplannen is het tevergeefs zoeken naar het begrip duurzame mobiliteit.

Tevens zijn er veel mobiliteitsplannen die niet voldoen aan de volledige breedte van het begrip duurzame mobiliteit, waardoor kansen niet worden benut. In deze plannen wordt bijvoorbeeld alleen ingegaan op het beperken van CO₂-uitstoot. Duurzame mobiliteit behelst echter meer dan alleen het beperken van deze uitstoot. Het behelst naast aandacht voor klimaat ook een sociale en economische kant. Er bestaat momenteel geen praktische duurzaamheidstoets die hen hierin zou kunnen ondersteunen.

2.3 Doelstelling

De doelstelling is om lagere overheden een handreiking aan te bieden ten aanzien van het begrip duurzame mobiliteit door middel van een praktische duurzaamheidstoets. Deze toets geeft een aantal uitgangspunten van duurzame mobiliteit mee die gebruikt kunnen worden voor het opstellen van nieuw mobiliteitsbeleid. Vervolgens kan na het opstellen van dit beleid de mate van duurzame mobiliteit getoetst worden. In deze fase van ontwikkeling kan, indien gewenst, het beleid nog worden aangescherpt. Door een duidelijk kader te bieden zal mobiliteitsbeleid verduurzamen. Dit zal weer moeten leiden tot een goede leefbaarheid, veiligheid en bereikbaarheid voor iedereen, nu en voor toekomstige generaties met zo min mogelijk afbreuk ten aanzien van klimaat.

Een praktische duurzaamheidstoets:

- **Geeft vooraf uitgangspunten mee bij het opstellen van mobiliteitsbeleid.**
 - Uitgangspunten duurzame mobiliteit.
 - Concrete voorbeelden, documenten en referenties.
 - Indicatoren voor het opstellen van SMART doelstellingen.
- **Toetst het beleid op duurzame mobiliteit en kan tevens dienen als checklist.**
 - Op mate van volledigheid ten aanzien van het begrip duurzame mobiliteit.
 - De opgestelde SMART doelstellingen op basis van door hogere overheden gestelde doelen en richtlijnen.

Figuur 2: Omschrijving duurzaamheidstoets.

2.4 Onderzoeksvragen

Het onderzoek is uitgevoerd aan de hand van onderzoeksvragen. Er zijn drie hoofdvragen, waaronder een aantal deelvragen vallen die leiden tot beantwoording van de hoofdvraag. In de volgende paragraaf, 2.5 Werkwijze, is te zien dat het onderzoek is opgebouwd uit drie fasen, Deze drie fasen zijn gekoppeld aan de drie hoofdvragen.

1. Wat is duurzame mobiliteit?

- A. Wat is een algemeen geaccepteerde definitie van duurzaamheid?
- B. Wat is de overeenkomst tussen de vele definities van duurzame mobiliteit? Is er een rode draad te ontdekken?
- C. Is er een toonaangevende definitie van duurzame mobiliteit? En wordt deze definitie breed gedragen door overheden en kennisinstellingen?
- D. Welke definitie dient als uitgangspunt voor de ontwikkeling van de duurzaamheidstoets?

2. Hoe maak je duurzame mobiliteit meetbaar in relatie tot mobiliteitsbeleid voor de lange termijn? Denk hierbij aan een PVVP of GVVP.

- A. Welke indicatoren, om duurzame mobiliteit te meten, zijn er te vinden? (Bijv. CO₂, reistijd en levensverwachting.)
- B. Welke indicatoren worden bij overheden op dit moment gebruikt om de mate van duurzame mobiliteit te toetsen?
- C. Welke indicatoren zijn geschikt voor een duurzaamheidstoets? Geschikte indicatoren (bijv. geaccepteerd, meetbaar, eenduidig) dienen als uitgangspunt voor het zoeken naar tools die deze kunnen meten. Deze tools komen vervolgens onder de kapstok van de duurzaamheidstoets te hangen.

3. Hoe wordt de duurzaamheidstoets, om mobiliteitsbeleid toetsbaar te maken, vormgegeven?

- A. Hoe wordt op dit moment mobiliteitsbeleid getoetst op de mate van duurzame mobiliteit? Gebeurt dit überhaupt wel?
- B. Welke uitgangspunten vanuit de gekozen definitie kunnen worden gekoppeld aan de duurzaamheidstoets?
- C. Wat is bij een duurzaamheidstoets van belang voor een overheid? (Bijv. gebruiksgemak, diepgang, nauwkeurigheid.)
- D. Welke bestaande tools kunnen worden gekoppeld aan de duurzaamheidstoets? Bij het ontbreken van een specifieke tool zal een aanbeveling worden gedaan.
- E. Hoe ziet de toets er daadwerkelijk uit en hoe past deze in de totstandkoming van een beleidsplan (bijv. PVVP of GVVP)?

2.5 Werkwijze

Het onderzoek is gefaseerd uitgevoerd. Zoals gezegd is gekozen om de onderzoeksvragen te koppelen aan drie verschillende fasen. In deze paragraaf wordt uiteengezet welke fasen doorlopen zijn en wat deze inhouden.

Fase 1: Wat is duurzame mobiliteit?

Documentanalyse DM

In fase 1 is onderzoek gedaan naar de beschikbare literatuur op het gebied van duurzame mobiliteit. Gekeken is naar welke definities er van duurzame mobiliteit bestaan, nationaal en internationaal. Gezocht is in literatuur van kennisinstellingen op het gebied van verkeer, zoals de CROW publicatie 860 (*Op weg naar duurzame mobiliteit*) en KpVV⁵ factsheets (o.a. *factsheet KpVV-visie Duurzame Mobiliteit 03, 2010*). Daarnaast is gekeken naar literatuur van kennisinstellingen op het gebied van duurzaamheid in het algemeen, zoals de *Handreiking klimaatbeleid en duurzame mobiliteit* van Agentschap NL.

Tevens heeft er een beleidsanalyse plaatsgevonden ten aanzien van duurzame mobiliteit bij overheden. Er is in verkeer- en vervoersplannen van alle provincies en stadsregio's gezocht naar de specifieke termen duurzaamheid en duurzame mobiliteit om de achterliggende betekenis van deze begrippen in de betreffende documenten te achterhalen. Dit is gedaan in veertien verkeer- en vervoersplannen van grote, middelgrote en kleinere gemeenten.

⁵ Kennisplatform Verkeer en Vervoer

Dit waren onder andere de verkeer- en vervoersplannen van Rotterdam, Leeuwarden en Meppel. Deze beleidsanalyse is gekoppeld aan de beantwoording van de interviews (hoofdzakelijk bedoelt voor fase 2 en 3) op de introductievraag wat duurzame mobiliteit voor hen inhoudt en daar mee om wordt gegaan.

De uitkomst van deze documentanalyse wordt behandeld in hoofdstuk 3. Deze dient als uitgangspunt voor het ontwikkelen van een toets die duurzame mobiliteit praktisch toepasbaar maakt.

Aan het eind van fase 1 wordt antwoord gegeven op de deelvragen van onderzoeksvraag 1. Deze beantwoording is terug te vinden in hoofdstuk 3 van dit rapport. De beantwoording van de hoofdvraag zal gegeven worden in de conclusie in hoofdstuk 6.

Fase 2: Meetbaar maken van Duurzame Mobiliteit.

Documentanalyse Indicatoren

Om te achterhalen op welke manier duurzame mobiliteit gemeten/inzichtelijk gemaakt kan worden, is gekeken op welke manieren dat op dit moment al gebeurt. Welke indicatoren die aan SMART geformuleerde doelstellingen kunnen worden gekoppeld zijn er te vinden in de literatuur? Door te zoeken naar deze indicatoren kan overheden een handreiking gedaan worden om hun doelstellingen ten aanzien van duurzame mobiliteit SMART te formuleren. Deze doelstellingen kunnen dan uiteindelijk worden getoetst op de mate van ambitie ten opzichte van (door hogere overheden) oplegde doelstellingen op het gebied van duurzame mobiliteit.

Daarom heeft er een inventarisatie plaatsgevonden naar beschikbare indicatoren die in het werkveld aanwezig zijn. Er is in eerste instantie met de zoekmachine van Google (en Google Scholar) gezocht op onder andere de zoektermen “indicators sustainable transport/mobility”, “indicators sustainability” en “indicatoren duurzame mobiliteit”. In de literatuur die vervolgens als zoekresultaat naar voren kwamen is nogmaals gezocht naar indicatoren of lijsten met indicatoren ten aanzien van duurzame mobiliteit.

De zoektocht naar indicatoren is gelijktijdig uitgevoerd met de interviews, waarbij de vraag werd gesteld of de betreffende organisaties (specifieke) indicatoren gebruiken om duurzame mobiliteitsdoelstellingen op te stellen.

Interviews

Waarom?

De interviews hadden als doel om te achterhalen hoe verschillende organisaties, met name overheden, in de praktijk omgaan met duurzame mobiliteit. Wat valt voor hun onder duurzame mobiliteit, hoe passen ze het toe in beleid en wat zijn de knelpunten bij het opstellen van beleid? Ook werden de interviews gebruikt om te inventariseren of en welke indicatoren er al gebruikt worden bij het opstellen van doelstellingen met betrekking tot duurzame mobiliteit. Tevens zijn de interviews een aantal malen gebruikt om de gevonden sets met indicatoren te laten toetsen. Deze deskundigen zijn op de hoogte van relevante indicatoren en konden bijvoorbeeld aangeven of deze inventarisatie compleet was. Zij konden daarnaast aangeven of er nog indicatoren waren die in dit onderzoek nog niet naar voren waren gekomen.

Methode

Tijdens de interviews is voornamelijk gebruik gemaakt van de fuikprocedure. Bij de fuikprocedure wordt door het stellen van een open vraag algemene informatie van de geïnterviewde verkregen. Via doorvragen wordt meer gedetailleerde informatie verkregen. Er wordt door de interviewer net zolang doorgevraagd totdat de precieze gegevens zijn verkregen (Risman, 1995).

Geïnterviewden (De contactpersonen zijn te vinden in bijlage 2).

ADVIESBUREAUS	
Royal Haskoning	Adviseur stedenbouw/Cradle to Cradle Adviseurs energie/duurzaamheid en klimaat Adviseur geluid Adviseur verkeer en vervoer/innovatie
OVERHEDEN	
Provincie Overijssel	Adviseur milieu/duurzaamheid
Regio Twente	Adviseur verkeer & vervoer
Regio Utrecht	Adviseurs verkeer & vervoer en OV
Gemeente Den Haag	Beleidsadviseur verkeer & vervoer
Gemeente Enschede	Beleidsadviseur verkeer & vervoer
Gemeente Amersfoort	Beleidsadviseur verkeer & vervoer/OV Beleidsadviseur duurzaamheid
Gemeente Zwolle	Adviseur verkeer & vervoer
Gemeente Lochem	Adviseur verkeer & vervoer Beleidsadviseur milieu & duurzaamheid
Gemeente Oldenzaal	Beleidsadviseur mobiliteit
KENNISINSTELLINGEN	
Agentschap NL	Themateam duurzame mobiliteit
Universiteit Twente	Hoofddocent verkeer, vervoer en ruimte
KpVV	Adviseur verkeer & vervoer

Figuur 3: Overzicht van geïnterviewden.

Bij het zoeken naar geschikte organisatie om te interviewen onderscheid gemaakt naar drie typen organisaties: adviesbureaus, overheden en kennisinstellingen.

Adviesbureaus

Bij adviesbureaus is veel kennis aanwezig op het gebied van duurzaamheid en duurzame mobiliteit. Door middel van interviews, kon er gebruik gemaakt worden van deze kennis. Deskundigen werden gevraagd naar hun visie op en de omgang met duurzame mobiliteit. Daarnaast werd gevraagd naar indicatoren en tools die zij eventueel zelf gebruiken. Dit diende als input voor het opstellen van een lijst met indicatoren en de tools die hierbij horen. Ook werd de ondervraagden een concept versie van de duurzaamheidstoets getoond. Door over deze versie te discussiëren werd input vergaard voor de verdere ontwikkeling van de toets. Doordat dit onderzoek werd uitgevoerd in opdracht van Royal Haskoning was het niet mogelijk om deskundigen bij andere adviesbureaus te interviewen.

Overheden

Daarnaast zijn er interviews gehouden met verschillende overheden. Aangezien de toets niet wordt ontwikkeld voor landelijk beleid, is gekozen om een provincie, een tweetal stadsregio's en een zestal gemeenten te interviewen. Dit om een beeld te krijgen van hoe deze overheden aankijken tegen en omgaan met duurzame mobiliteit.

De provincies Overijssel is gekozen omdat deze een combinatie heeft van landelijk en stedelijk gebied. Bij het zoeken van geschikte stadsregio's is onderscheid gemaakt tussen een landelijke stadsregio en een stedelijke stadsregio. Bij het zoeken naar gemeenten is de keus gemaakt voor een grote stedelijke gemeente, een aantal middelgrote met stedelijk en landelijk gebied en een tweetal kleinere gemeenten. Een uitgebreide lijst met contactpersonen van de overheden is te vinden in bijlage 2.

Bij de overheden werden deskundigen gevraagd naar hun visie op en de omgang met duurzame mobiliteit en het gebruik van eventuele indicatoren en tools. Dit diende tevens als input voor het opstellen van een lijst met indicatoren en de tools die hierbij horen. Daarnaast werden de ondervraagden bij de overheden een concept versie van de duurzaamheidstoets getoond. De feedback op deze toets werd gebruikt bij het doorontwikkelen van de toets.

Kennisinstellingen

Kennisinstellingen zijn bijvoorbeeld overheidsinstanties, onderzoeksinstituten en universiteiten/hogescholen. Deze instellingen kenmerken zich veelal door een hoge mate van specialistische kennis op bepaalde gebieden. Vaak lopen zij voor op overheden ten aanzien van actuele ontwikkelingen. Door te zoeken naar kennisinstellingen op het gebied van duurzame mobiliteit is getracht om de kennis bij deze instellingen aan te boren voor dit onderzoek. Er zijn uiteindelijk een drietal instellingen benaderd om deel te nemen aan dit onderzoek. Ook bij de kennisinstellingen zijn interviews afgenomen. De volgende instellingen hebben meegewerkt: Agentschap NL, de

Universiteit Twente en het KpVV. Vanwege ziekte kon de adviseur van het KpVV alleen schriftelijk reageren op de interviewvragen. Een lijst met contactpersonen van de kennisinstellingen is te vinden in bijlage 2.

- Agentschap NL valt onder het ministerie van Economie, Landbouw en Innovatie en houdt zich ondermeer bezig met het verspreiden en faciliteren van kennis op onder andere de thema's duurzaamheid, klimaat en milieu. Een aantal specialisten houdt zich specifiek bezig met duurzame mobiliteit.
- De Universiteit Twente is een van de drie technische universiteiten van Nederland. De faculteit Construerende Technische Wetenschappen huisvest de vakgroep Verkeer, Vervoer en Ruimte. Bij deze vakgroep houdt een hoofddocent zich bezig met duurzame mobiliteit.
- Het KpVV is een kennisinstelling op het gebied van verkeer en vervoer en "voorziet de decentrale overheden van benodigde kennis en netwerken bij het ontwikkelen en realiseren van hun verkeer- en vervoerbeleid"⁶. Bij het KpVV werken adviseurs die zich richten op onder andere duurzame mobiliteit.

De kennisinstellingen werden ook gevraagd naar hun kijk op duurzame mobiliteit en de manier waarop overheden met dit begrip (zouden moeten) omgaan. Tevens werd gevraagd naar het gebruik van specifieke indicatoren en tools door deze instelling en of ze die in de praktijk terugzien bij overheden. Tot slot werd ook hier een concept versie getoond.

⁶ http://www.kpVV.nl/templates/mercury.asp?page_id=2034

Tussenpresentatie

Een tussentijdse presentatie bij Royal Haskoning van de duurzaamheidstoets is gebruikt ter verzameling van feedback op de inhoud en het gebruik van de toets. De interne deskundigen werden uitgenodigd om bij deze presentatie aanwezig te zijn. Getoetst is of de uiteindelijk gekozen indicatoren voldoende zijn om iets te zeggen over duurzame mobiliteit. Zijn ze nauwkeurig genoeg, begrijpelijk of ontbreken er nog enkele? De feedback die op deze manier is verkregen, is verwerkt in de toets.

Aan het eind van fase 2 wordt antwoord gegeven op de deelvragen van onderzoeksvraag 2. Deze beantwoording is terug te vinden in hoofdstuk 4 van dit rapport. De beantwoording van de hoofdvraag zal gegeven worden in de conclusie in hoofdstuk 6.

Fase 3: Ontwikkelen duurzaamheidstoets + afronding

Duurzaamheidstoets

In fase 1 is naar aanleiding van de tot dan toe opgedane kennis een eerste idee voor een mogelijke duurzaamheidstoets uitgewerkt tot een concept toets. Dit concept is zoals vermeld onderdeel geweest van de interviews. Het concept is gedurende de loop van het onderzoek doorontwikkeld. In fase 3 is het concept uiteindelijk uitgewerkt tot een definitieve duurzaamheidstoets waarmee overheden duurzame mobiliteit meetbaar kunnen maken. Door eerst uitgangspunten voor duurzame mobiliteit op te stellen en deze te koppelen aan de voor verkeer- en

vervoersplannen gebruikelijke thema's bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid (met als toevoeging het thema klimaat), konden de juiste indicatoren op de goede plek worden ingevuld. Hieraan werden dan weer de, uit het onderzoek naar voren gekomen, tools aan gekoppeld. De tool Dataportal kan bijvoorbeeld de indicator verkeersslachtoffers inzichtelijk maken. De uitgangspunten voor duurzame mobiliteit komen voort uit fase 1.

Aan het eind van fase 3 wordt antwoord gegeven op de deelvragen van onderzoeksvraag 3. Deze beantwoording is terug te vinden in hoofdstuk 5 van dit rapport. De beantwoording van de hoofdvraag zal gegeven worden in de conclusie in hoofdstuk 6. In figuur 4 is een overzicht te zien van de uitgevoerde werkzaamheden in de verschillende fasen. De fasen zijn per kleur ingedeeld. De eerste regel onder de pijl is de samengevatte onderzoeksvraag, daaronder worden de daadwerkelijke werkzaamheden genoemd.



Figuur 4: Processchema fasering

2.6 Afkadering

In deze paragraaf zijn de uitgangspunten en randvoorwaarden opgesteld die aan het onderzoek zijn meegegeven. Uitgangspunten dienen als vertrekpunt en basis voor het verdere onderzoek. Randvoorwaarden stellen eisen aan het onderzoek en leggen beperkingen op.

2.6.1 Uitgangspunten

- Er is onderzoek gedaan naar duurzaamheid in relatie tot mobiliteit. Een definitie van duurzaamheid is alleen gebruikt als introductie.
- De te ontwikkelen duurzaamheidstoets richt zich op verkeer- en vervoersbeleidsplannen van provincies, stadsregio's en gemeenten in Nederland.
- De definitie die voortkomt uit de documentanalyse DM is gehanteerd in het verdere onderzoek.
- Geschiktheid van indicatoren wordt gebaseerd op basis van de interviews en literatuur op het gebied van indicatoren.
- Geschikte indicatoren dienen als uitgangspunten voor tools.
- Indien er meerdere tools beschikbaar zijn voor het meten van indicatoren welke gekozen zijn, dan is er een beslissing gemaakt op basis van:
 - Beschikbaarheid
 - De behoeften van overheden
- Indien een tool niet beschikbaar is, dan is een verwijzing of aanbeveling gedaan.
- Er is gekeken naar nationale én internationale literatuur.

2.6.2 Randvoorwaarden

- De duurzaamheidstoets richt zich niet op de landelijke overheid, organisaties en bedrijven.
- Er is geen duurzaamheidstoets ontwikkeld specifiek voor studies, uitvoerings- en inrichtingsplannen en beleidsplannen voor de korte termijn.
- Onder mobiliteitsbeleid wordt verstaan: beleidsdocumenten waarin het verkeer- en vervoersbeleid van overheden uiteen wordt gezet, bijvoorbeeld een GVVP, Mobiliteitsplan of 'lokale' Nota Mobiliteit. Deze beleidsdocumenten worden door lagere overheden doorgaans eens in de acht jaar opgesteld. Planstudies en inrichting- of uitvoeringsplannen worden in dit onderzoek niet geschaard onder mobiliteitsbeleid.
- De duurzaamheidstoets brengt niet de effecten van mogelijke maatregelen in beeld voor desbetreffende overheid.
- We ontwikkelen zelf geen tools met betrekking tot in kaart brengen van indicatoren.

2.6.3 Duurzaamheidsaantekening

Aangezien dit onderwerp zich richt op duurzaamheid, is besloten dat dit onderzoek zo duurzaam mogelijk moest worden uitgevoerd. Dit heeft geresulteerd in een aantal keuzes ten aanzien van dit onderzoek:

- *Niet/zo min mogelijk (dubbelzijdig) printen. Getracht werd om zo min mogelijk grondstoffen te gebruiken, daarom is alleen het eindrapport uitgeprint. Bij overlegmomenten werden documenten daarom op een laptop getoond.*
- *Century Gothic i.p.v. Arial of Calibri. Uit onderzoek is gebleken dat het standaard in Word aanwezige lettertype Century Gothic het meest inktbesparend is. Daarom is gekozen om dit lettertype te gebruiken.*
- *OV i.p.v. auto. Voor het onderzoek zijn er afspraken gemaakt van Groningen tot Nijmegen. Om de CO₂-voetafdruk zo laag mogelijk te houden hebben de reizen zoveel mogelijk plaatsgevonden met het openbaar vervoer.*

Figuur 4: Duurzaamheidsaantekening

3. Fase 1: Definiëren van duurzame mobiliteit

3.1 Inleiding

Dit hoofdstuk bevat het eerste deel van het onderzoek zelf, de uitgevoerde documentanalyse DM. Hierbij is een antwoord gegeven op onderzoeksvraag 1: *Wat is duurzame mobiliteit?* Dit is gedaan door beantwoording van de deelvragen (1 A t/m C).

Ten eerste is gekeken naar een universeel geaccepteerde definitie van duurzaamheid. Dit omdat duurzame mobiliteit logischerwijs een afgeleide is van duurzaamheid in zijn algemeenheid. Deze definitie dient dan ook ter introductie van het begrip. Op internet en in verscheidene nationale en internationale documenten is gezocht naar definities en omschrijvingen van het begrip. Dit is gedaan om een rode draad te vinden binnen de definities, welke thema's en onderdelen keren steeds weer terug?

Vervolgens is gekeken of er een breed gedragen en algemeen geaccepteerde definitie van duurzame mobiliteit is. Deze zou dan de rode draad moeten bevatten van de diverse gevonden definities en in principe het geheel samenvatten.

Ten slotte is een keuze gemaakt voor een definitie van duurzame mobiliteit (deelvraag D), welke als uitgangspunt dient voor de verdere studie. Daarnaast is specifiek een beleidsanalyse gedaan van huidige verkeer- en vervoersplannen ten aanzien van beleid gericht op duurzame mobiliteit. In het kader van fase 2 en 3 van het onderzoek zijn interviews uitgevoerd. Gekozen is echter om de geïnterviewden de vraag te stellen wat voor de geïnterviewden duurzame mobiliteit is. Dit zodat een beeld gegeven kan worden van hoe zij tegen het begrip aankijken en wat de verschillen en overeenkomsten zijn met de gekozen definitie.

3.2 Documentanalyse DM

Door middel van de documentanalyse DM wordt antwoord gegeven op de eerste onderzoeksvraag. *Wat is duurzame mobiliteit?* Dit gebeurt door het beantwoorden van de deelvragen (A t/m C). De volledige documentanalyse DM is terug te vinden in bijlage 1: Documentanalyse DM.

Begonnen wordt met:

A. Wat is een algemeen geaccepteerde definitie van duurzaamheid?

Dit ter introductie van het begrip duurzame mobiliteit.

Bij deze zoektocht op internet en in documenten zijn de volgende zoektermen gehanteerd:

- *Duurzaamheid, definitie*
- *Sustainability, definition*
- *Sustainable, definition*

Wanneer je op de Engelse term zoekt op Google, waarmee je de meeste zoekresultaten bereikt, staat bovenaan de zoekresultaten een Wikipedia-pagina over sustainability. Onder definitie wordt hier gesproken over:

“the most widely quoted definition of sustainability and sustainable development, that of the Brundtland Commission of the United Nations on March 20, 1987.”

Dit heeft geresulteerd in het feit dat deze definitie als startpunt is gebruikt naar een geaccepteerde definitie van duurzaamheid.

Wanneer gezocht wordt op de term "Brundtland Commissie 1987", is te zien dat de gehanteerde definitie, zowel nationaal als internationaal, als uitgangspunt wordt gebruikt voor duurzaamheid en duurzame ontwikkeling. Zo gebruikt de Rijksoverheid dit rapport als uitgangspunt voor duurzame ontwikkeling⁷. De Brundtland definitie spreekt van de term duurzame ontwikkeling, er is echter geen onderscheid gemaakt met de term duurzaamheid. Veelal wordt gesproken over *sustainability* en *sustainable development*. Zo ook in het rapport *Sustainability and Sustainable Development* (M. Diesendorf, 1999). Gekozen is om beide begrippen als één en hetzelfde te beschouwen.

In de zoektocht naar het definiëren van duurzame mobiliteit (deelvragen B en C) kwamen we rapporten tegen die het Brundtland rapport en de definitie hanteren ter introductie van het begrip duurzaamheid. Dit is te zien in het onderstaand citaat uit het rapport *Defining sustainable transportation* (CST, 2005).

"Neither captures what many regard as the key feature of sustainability—intergenerational equity—caught nicely in Gray's aphorism quoted above, and also in the mother lode of sustainability statements, that in the 1987 report of the World Commission on Environment and Development (the Brundtland Commission)."

⁷ www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/duurzaam-produceren/duurzame-ontwikkeling

Omdat deze definitie zo breed gedragen en gehanteerd wordt, is deze gekozen als introductie voor het begrip duurzaamheid. De definitie is als volgt:

"Duurzame ontwikkeling is ontwikkeling die tegemoetkomt aan de behoeften van nu, zonder afbreuk te doen aan het vermogen van toekomstige generaties om in hun eigen behoeften te voorzien.

Het bevat twee belangrijke concepten: het concept van de 'behoeften', in het bijzonder de essentiële behoeften van de armen in de wereld, omdat die een dwingende prioriteit zou moeten worden gegeven, en het idee van beperkingen opgelegd door de stand van de techniek en sociale organisatie op de mogelijkheid van de omgeving om aan de huidige en toekomstige behoeften te voldoen."

Figuur 5: Definitie 'duurzame ontwikkeling'

De definitie komt uit het rapport *Our Common Future*, welke in 1987 door de Brundtland Commissie van de Verenigde Naties is gepubliceerd. Het richt zich op duurzame ontwikkeling en de verandering van de politiek die nodig is voor het bereiken van dat doel.

B. Wat is de overeenkomst tussen de vele definities van duurzame mobiliteit? Is er een rode draad te ontdekken?

Als eerste stap in een zoektocht naar wat duurzame mobiliteit nu daadwerkelijk is, is gekeken naar welke definities en omschrijvingen er zijn. Bij deze zoektocht op internet en in documenten zijn onder andere de volgende zoektermen gehanteerd:

- *Duurzame mobiliteit (definitie)*
- *(A definition of) Sustainable transport*
- *Sustainable mobility (definition)*

Er is een verscheidenheid aan definities en uitvoeringen van duurzame mobiliteit waar te nemen. Te zien is dat door een wisselende aandacht en interpretatie op verschillende manieren invulling wordt gegeven aan duurzame mobiliteit. Twee voorbeelden van definities:

World Business Council for Sustainable Development (2004):
"Mobiliteit die tegemoetkomt aan de behoeften van de maatschappij om vrij te bewegen, het verkrijgen van toegang, communiceren, handel en het beginnen van relaties zonder andere essentiële menselijke of ecologische eisen van deze tijd of in de toekomst op te offeren"

A Definition of Sustainable Mobility (Rory Williams, 2007):

1. *Behoud de natuurlijke omgeving*
2. *Menselijke gezondheid en veiligheid handhaven*
3. *Tegemoetkomen aan de reisbehoeften van de bevolking*
4. *Ondersteun een goede economie*
5. *Minimaliseer mobiliteitskosten voor mobiliteitsgebruik*

6. *Minimaliseer infrastructurele kosten*

7. *Handhaaf energiezuikerheid*

8. *Garandeer lange termijn levensvatbaarheid mobiliteit*

Wanneer gekeken wordt naar de verzamelde definities en uitvoeringen blijkt dat de definities vanuit verschillende invalshoeken worden bekeken. Sommigen zijn vrij beknopt en andere zeer uitgebreid. Toch valt op dat een aantal thema's vaak terugkomen. Onderstaand figuur geeft een overzicht van deze thema's, waarbij een van belangrijkste aspecten centraal staat: het toekomstgericht denken.

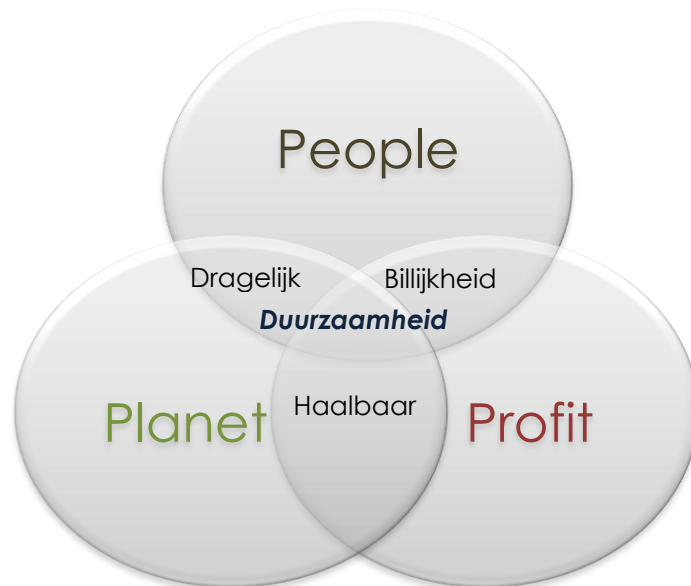


Figuur 6: Verzameling thema's

De overeenkomst, gekeken naar de thema's, is dat ze bijna allemaal te herleiden zijn tot de uitgangspunten van de 3 P's: People, Planet, Profit. Dit begrip wordt nader toegelicht op de volgende pagina.

- **People, Planet, Profit**

People, Planet, Profit (ook wel: de **3 P's**) is een term uit de duurzame ontwikkeling. Het staat voor de drie elementen, People (mensen), Planet (planeet/milieu) en Profit (economie), die in een harmonieuze wijze gecombineerd dienen te worden.



Figuur 7: De binding tussen de 3 P's: duurzaamheid.

Wanneer de uitvoering niet harmonieus is, zullen andere elementen hier onder lijden. Als bijvoorbeeld teveel op de Profit-kant wordt ingezet, dan kunnen de mensheid en het klimaat hier onder leiden, bijvoorbeeld door een slechte lucht- of geluidkwaliteit en aantasting van de natuur. Daarnaast moet de Profit-kant wel als volwaardig onderdeel gezien worden. Zonder een winstkenmerk zullen bijvoorbeeld veel projecten onuitvoerbaar blijken. Het is een benadering en denkwijze die inmiddels door veel organisaties wordt gebruikt als richtlijn voor hun bedrijfsvoering.

De rode draad in de definities van duurzame mobiliteit is dat deze veelal gekoppeld zijn aan deze drie pijlers. De veelgenoemde thema's zijn een koppeling tussen mobiliteit, duurzaamheid en de 3 P's en het toekomst gericht denken.

Nadat alle diverse definities verzameld zijn en een korte conclusie is getrokken, is dit naast een onderzoek gelegd van het CST uit 2005. Het Centre for Sustainable Transportation is een onderzoekscentrum uit Canada met leden uit de bedrijfswereld, de overheid en kennisinstellingen. Ook zij hebben een studie gedaan naar de definitie van duurzame mobiliteit, deze is vertaald en kort samengevat in het figuur op de volgende pagina.

Vanuit de bevindingen uit de documentanalyse DM en het rapport van CST wordt vervolgens een breed gedragen en toonaangevende definitie (onderzoeksvraag C) benoemd.

- **Defining Sustainable Transportation (CST 2005)**

In principe kunnen drie richtingen in de definitie van duurzaam mobiliteit worden geïdentificeerd in de documenten.

De eerste kan omschreven worden als letterlijk een economische definitie. Een voorbeeld: duurzame mobiliteit "wordt bereikt als de totale toekomstige verdisconteerde sociale kosten per hoofd, zowel commerciële als niet-commerciële, in relatie tot het systeem gelijk zijn aan of minder zijn dan de kosten in een geselecteerd referentiejaar". De essentie van deze definitie, volgens de auteurs, is dat "hogere kosten niet worden doorgegeven aan volgende generaties". Integrated Transportation Research (Nelson & Shakow, 1996).

De tweede definitie betreft milieuvriendelijke duurzame mobiliteit. Een voorbeeld: Een milieuvriendelijk duurzaam mobiliteitssysteem is er een die niet de volksgezondheid of ecosystemen in gevaar brengt en voldoet aan de behoeften voor de toegang in overeenstemming met (a) het gebruik van hernieuwbare hulpbronnen met een ratio onder het termijn van regeneratie, en (b) het gebruik van niet-hernieuwbare bronnen met een ratio onder het termijn van de ontwikkeling van hernieuwbare substituten. Towards sustainable transportation (OECD Proceedings, 1996).

Geen van beide sluiten direct aan op wat velen beschouwen als de belangrijkste eigenschap van duurzaamheid: intergenerationele gelijkheid. Mooi samen samengevat in de 'heilige graal' van duurzaamheids statements, die uit het verslag van 1987 van de World Commission on Environment and Development (pagina 19).

De derde definitie van duurzame mobiliteit kan de uitgebreide vorm van definitie worden genoemd. De bekendste voorbeelden zijn: de definitie ontwikkeld door het Centrum voor duurzame mobiliteit, CST en de afleiding van deze definitie welke een officiële status heeft gekregen binnen de Europese Unie. Deze vergelijkbare uitspraken zijn veruit de meest aanvaarde definities van duurzame mobiliteit.

CST 1997:

Een duurzaam transport systeem is er een die:

- de essentiële toegangsbehoeften van individuen en samenlevingen toestaat op een veilige manier en op een wijze die in overeenstemming is met mens en gezondheid van het ecosysteem, en met rechtvaardigheid binnen en tussen generaties;
- betaalbaar is, efficiënt werkt, een keuze biedt aan mobiliteitswijzen en een levendige economie ondersteunt;
- emissies en afval limiteert binnen het vermogen van de planeet om deze te verwerken, het verbruik van niet-hernieuwbare hulpbronnen minimaliseert, het gebruik van hernieuwbare bronnen limiteert aan het niveau van duurzame opbrengst, hergebruikt en recycled zijn onderdelen, en het gebruik van land en de productie van geluid minimaliseert.

Dit rapport van het CST omschrijft dat er drie soorten definities zijn. De eerste twee zijn vanuit een Profit-perspectief en een Planet-perspectief. Beide sluiten echter niet aan op een van de belangrijkste pijlers uit het Brundtland-rapport, de sociale kant. De derde soort omvat dan ook alle drie deze Pijlers (de 3 P's). De definitie van het CST in 1997 is een goed voorbeeld.

Figuur 8: Defining Sustainable Transportation

C. Is er een toonaangevende definitie van duurzame mobiliteit? Is er een definitie die breed gedragen wordt door overheden en kennisinstellingen?

Wanneer we kijken naar onze zoektocht en de bevindingen uit het rapport van CST, zien we dat er een diversiteit aan definities is. De belangrijkste overeenkomst is dat definities, al dan niet gedeeltelijk, benaderd worden vanuit de 3 P's. De conclusie is reeds getrokken uit de documentanalyse DM dat een toonaangevende definitie moet voldoen aan de 3 P's en de meest besproken thema's moet bevatten. Dit wordt in het rapport van CST het derde type definitie genoemd, de uitgebreide vorm.

In dit rapport wordt genoemd dat de in 1997 opgestelde definitie door het Centre for Sustainable Transport (en die in 2001 door de Europese Unie is overgenomen⁸) internationaal misschien wel het meest aanvaard wordt. Dit is een definitie die zijn oorsprong vindt in de 3 P's. Internationaal wordt deze definitie geprezen vanwege het feit dat deze allesomvattend is en uit gaat van een balans tussen sociale, economische en milieudoelstellingen.

Daarnaast wordt in een proefschrift uit 2003 gewezen op een groeiende internationale aanvaarding van de definitie ontwikkeld door het Canadian Centre for Sustainable Transport⁹.

⁸ Centre for Sustainable Transport (2005) Defining Sustainable Transportation

⁹ Pagina 15 van Rand Europe (2005). SUMMA.

www.tmlleuven.be/project/summa/summa-d8.pdf

3.3 Keuze definitie

Op basis van het voorgaande onderzoek is een keuze gemaakt voor een definitie die dient als uitgangspunt voor de verdere studie. De uitgangspunten van duurzame mobiliteit die als input dienen voor duurzaamheidstoets zijn gebaseerd op deze definitie.

Omdat de definitie van het CST zo allesomvattend is en breed gedragen wordt, wordt hierop aangesloten. De keuze valt uiteindelijk op de definitie zoals deze is opgesteld door de EU. Deze is overgenomen van het CST maar nog verder uitgewerkt. Deze wordt dan ook in deze studie als uitgangspunt gebruikt:

D. Welke definitie dient als uitgangspunt voor de ontwikkeling van de duurzaamheidstoets?

Een duurzaam mobiliteitssysteem is gedefinieerd als een systeem waarbij:

- aan de essentiële toegangs- en ontwikkelingsbehoeften van individuen, bedrijven en samenlevingen veilig kan worden voldaan op een wijze die in overeenstemming is met de mens en de gezondheid van het ecosysteem en daarbij rechtvaardigheid binnen en tussen de opeenvolgende generaties bevordert;
- deze betaalbaar is, eerlijk en efficiënt werkt, een keuze biedt aan mobiliteitswijzen en een concurrerende economie, alsmede een evenwichtige regionale ontwikkeling;
- deze emissies en afval limiteert binnen het vermogen van de planeet om deze te verwerken, hernieuwbare energiebronnen gebruikt op of onder hun snelheid van productie, en gebruik maakt van onvervangbare hulpbronnen op of onder de snelheid van de ontwikkeling van hernieuwbare substituten, terwijl het de impact op het gebruik van grond en de generatie van lawaai minimaliseert.

Figuur 9: Definitie duurzame mobiliteit

Het CST heeft in haar rapport *Defining Sustainable Transportation* (CST, 2005) de belangrijkste verschillen tussen de definitie van het CST (pagina 22) en de versie goedgekeurd door de Europese Unie (pagina 23) omschreven:

- eerste punt: *"toegangsbehoeften van individuen en samenlevingen"* is uitgebreid in de EU-versie naar *"toegangs- en ontwikkelingsbehoeften van individuen, bedrijven en samenlevingen"*;
- het tweede punt: het woord *"eerlijk"* en de woorden *"alsmede een evenwichtige regionale ontwikkeling"* zijn toegevoegd aan de EU-versie;
- derde punt: de zinsnede *"het verbruik van niet-hernieuwbare hulpbronnen minimaliseert, het gebruik van hernieuwbare bronnen limiteert aan het niveau van duurzame opbrengst, hergebruikt en recycled zijn onderdelen"* is in de EU-versie vervangen door *"hernieuwbare energiebronnen gebruikt op of onder hun snelheid van productie, en gebruik maakt van onvervangbare hulpbronnen op of onder de snelheid van de ontwikkeling van hernieuwbare substituten"*.

Deze toevoegingen, zoals het sociale aspect ten aanzien van bedrijven en de regionale ontwikkeling zijn van extra toegevoegde waarde wanneer men provinciaal, regionaal en gemeentelijk mobiliteitsbeleid opstelt. De bedrijvigheid en regionale ontwikkeling spelen immers altijd een belangrijke rol in de thema's bereikbaarheid en leefbaarheid. De gebruikte definitie kan breed geïnterpreteerd worden (dus niet alleen van toepassing op mobiliteit). Dit is echter de bedoeling. Een mobiliteitsstelsel staat niet op zichzelf en is in verbinding met, én verbindt alle factoren, van de samenleving.

Met een mobiliteitsstelsel wordt hier gesproken over het gehele mobiliteitsnetwerk in bijvoorbeeld een gemeente. Waar bij de term duurzame mobiliteit niet uitgegaan wordt van één modaliteit, wordt hier dan ook hetzelfde bedoeld: het geheel aan mobiliteit.

Het is echter opvallend te noemen dat deze definitie op internet veel is terug te vinden wanneer het gaat over duurzame mobiliteit, en dan met name internationaal. In wetenschappelijke documenten, (VTPI, 2011) en (SUMMA, 2005), over duurzame mobiliteit en het definiëren, meetbaar en toepasbaar maken wordt de definitie veel aangehaald. Het is dan ook opmerkelijk dat op nationaal niveau de definitie nauwelijks terug is te vinden in de literatuur. Ook in de documenten van de rijksoverheid is de definitie niet aangetroffen. Overigens wordt deze in België, door het Kennisinstituut Voor Maatschappelijk Ondernemen (gelieerd aan de Vlaamse Overheid), wel als definitie voor duurzame mobiliteit gehanteerd.

Wanneer men kijkt naar de nota mobiliteit, het leidend mobiliteitsbeleid op rijksniveau, is te zien dat onder duurzame mobiliteit geen definitie wordt genoemd. Wel komen de volgende thema's aan bod. Klimaatverandering en luchtkwaliteit, geluid, landschap en water en innovatie. Wanneer men dit spiegelt aan de drie P's kan gesteld worden dat de focus hier met name op de Planet-kant ligt en in mindere mate de People en Profit-kant.

Willen overheden dan ook het volledige begrip van duurzame mobiliteit verwerken of hanteren in hun beleid, dan is het aan te raden uit te gaan van de door de EU opgestelde definitie. Dit geldt immers als een advies naar lagere overheden.

3.4 Lagere overheden en duurzame mobiliteit

Inleiding

In paragraaf 3.3 is een keuze gemaakt ten aanzien van een definitie van duurzame mobiliteit, die als uitgangspunt dient voor het verdere onderzoek. Hoewel het geen specifieke vraag van het onderzoek is, is gekeken naar hoe er op dit moment in provinciaal, regionaal en gemeentelijk mobiliteitsbeleid met duurzame mobiliteit wordt omgegaan. In deze beleidsanalyse is gekeken naar het volgende:

- Op wat voor een manier wordt er in het huidige beleid omgegaan met duurzame mobiliteit?
- Hoe wordt duurzame mobiliteit verwerkt in een verkeer- en vervoersplan?
- Krijgt duurzame mobiliteit een volwaardige plek of wordt het terloops een keer genoemd in een paragraaf?

Bij de interviews in het kader van fase 1 en 2 zijn tevens twee vragen gesteld over hoe de geïnterviewden over duurzame mobiliteit denken en hoe ze hiermee in aanraking komen.

Waar denkt u aan bij **duurzaamheid** en **duurzame mobiliteit**?

a. Sleutelwoorden

Hoe komt u met **duurzaamheid** of **duurzame mobiliteit** in aanraking in uw werk?

- a. Wat voor soort plannen of beleid?
- b. Welke definities of kaders komt u tegen bij overheden?
- c. Komen de 3 P's hierin terug? (People, Planet & Profit)

Deze vragen zijn gesteld om de huidige situatie en het beeld van duurzame mobiliteit naast onze definitie te leggen om zo verschillen en overeenkomsten inzichtelijk te maken.

Beleidsanalyse

Provincies

De beleidsplannen van alle twaalf provincies zijn doorgenomen. In bijna alle verkeer- en vervoersplannen van de provincies wordt ingegaan op duurzame mobiliteit of duurzaamheid. Hiermee wordt bedoeld dat deze begrippen worden genoemd en dat ze toegelicht of onderbouwd worden. Slechts in een tweetal PVVP's moet met een vergrootglas worden gezocht naar de begrippen duurzame mobiliteit of duurzaamheid. Het blijkt dan alleen te gaan over Duurzaam Veilig, een concept dat enkel bijdraagt aan duurzame mobiliteit, en niet verward moet worden met duurzame mobiliteit. In een van de PVVP's wordt het begrip duurzaamheid wel sporadisch genoemd, maar wordt onvoldoende toegelicht wat de provincie er onder verstaat. Deze provincie stelt in dit PVVP dat zij "duurzaamheid hoog in het vaandel heeft staan en dat hier onder andere bij planning van infrastructuur rekening mee gehouden moet worden". Het ontbreekt echter aan een kader/kapstok of definitie van dit begrip. Daarom kan uit het PVVP niet worden herleid wat duurzaamheid inhoudt.

Een tweetal provincies kiest ervoor om in plaats van een PVVP een veel breder(e) omgevingsvisie/omgevingsplan op te stellen. In dit type beleidsplan vormt verkeer slechts een van de vele ingrediënten en wordt er voornamelijk vanuit verschillende beleidsterreinen, op minder gedetailleerd niveau, naar de ontwikkelingen binnen een provincie gekeken zoals ruimtelijke ontwikkeling, milieu en economie. Dit kan echter een ideale werkwijze zijn om op een integrale manier naar verkeer en vervoer te kijken.

In deze beleidsplannen wordt niet specifiek ingegaan op duurzame mobiliteit, maar wel in bredere zin op duurzaamheid. In één van de beleidsplannen staat bijvoorbeeld dat zij de Ladder van Verdaas hanteren voor het oplossen van bereikbaarheidsknelpunten. De gedachte achter deze systematiek is dat bij het oplossen van bereikbaarheidsknelpunten eerst moet worden afgewogen hoe de aanleg of uitbreiding van nieuwe infrastructuur zo veel mogelijk kan worden beperkt door eerst te kijken naar andere oplossingen. De Ladder van Verdaas ziet er als volgt uit:

- ruimtelijke ordening
- prijsbeleid
- openbaar vervoer
- mobiliteitsmanagement
- benutting
- aanpassing aan de bestaande infrastructuur
- nieuwe infrastructuur

Mogelijke oplossingen moeten dus eerst gezocht worden in ruimtelijke ordening, vervolgens in prijsbeleid et cetera. Het KpVV stelt dat de Ladder van Verdaas een voorbeeld is van hoe overheden met duurzame mobiliteit zouden kunnen omgaan (KpVV, 2009).

Een van de provincies pakt het anders aan. Het PVVP heeft namelijk als hoofddoel het realiseren van een duurzaam verkeer- en vervoerssysteem. Vervolgens wordt toegelicht wat dit inhoudt. Deze moet voldoen aan:

- de verplaatsingsbehoefte van inwoners en bezoekers van de provincie;
- de behoefte om goederen te transporteren;

- bijdragen aan de versterking van de economie;
- verkeersveiligheid;
- beperking van schade aan de natuur, landschap en milieu.

Door deze hoofddoelstelling krijgt duurzaamheid de meest prominente plek in het PVVP en draagt deze provincie actief uit dat zij dit begrip serieus nemen. Dit is terug te zien in acht van de twaalf PVVP's. Duurzame mobiliteit wordt er bij naam genoemd en krijgt een (uitgebreide) toelichting in het beleidsplan. Soms wordt het direct in de visie toegelicht, soms krijgt het een eigen hoofdstuk of wordt het zelfs de hoofddoelstelling.

Dat sommige provincies duurzame mobiliteit niet bij naam noemen houdt niet in dat deze overheden niet actief zijn op dit gebied. Door de breedte van de definitie duurzame mobiliteit kunnen veel doelstellingen, ambities en maatregelen achteraf onder de noemer duurzame mobiliteit geschaard worden. Het niet noemen van dit begrip kan echter wél inhouden dat bij het opstellen van nieuw beleid in de gedachtegang te weinig aandacht wordt besteed aan duurzame mobiliteit.

Stadsregio's

De beleidsplannen van alle acht stadsregio's zijn doorgenomen. In tegenstelling tot de provincies wordt bij de verschillende regio's nauwelijks aandacht besteed aan het begrip duurzame mobiliteit. Maar één stadsregio noemt het begrip in relatie tot het nader uitwerken van beleid gericht op de transitie naar duurzame mobiliteit. In het plan zelf wordt echter niet uitgewerkt wat dit precies inhoudt. Blijkbaar bestaat alleen nog de ambitie om duurzame mobiliteit op te pakken.

In een ander RVVP wordt in een tabel alleen weergegeven dat de stadsregio deelneemt aan het Platform Duurzame Mobiliteit. In het document is niet te herleiden wat dit concreet inhoudt en hoe de stadsregio hier tegen aankijkt. In alle andere regionale verkeer- en vervoersplannen worden de termen duurzame mobiliteit of duurzaamheid niet genoemd. Voor een aantal documenten geldt dat deze soms meer dan vijf jaar geleden zijn opgesteld en niet actueel meer zijn. Waar mogelijk is gekeken naar geactualiseerde plannen, maar ook daarin is tevergeefs gezocht naar het begrip duurzame mobiliteit.

Ondanks dit is het mogelijk dat er bij de stadsregio's achter de schermen processen in gang zijn gezet die duurzame mobiliteit op de kaart moeten zetten. Deze processen zijn echter niet concreet terug te vinden in de beleidsplannen. Daarnaast is het ook zo dat het niet noemen van duurzame mobiliteit niet inhoudt dat er op dat gebied niks gebeurt. Door de breedte van de definitie duurzame mobiliteit kunnen veel doelstellingen, ambities en maatregelen achteraf onder de noemer duurzame mobiliteit worden geschaard. Echter, het niet noemen van dit begrip kan wél inhouden dat bij het opstellen van nieuw beleid in de gedachtegang te weinig aandacht wordt besteed aan duurzame mobiliteit.

Gemeenten

Van de volgende dertien gemeenten zijn de verkeer- en vervoersplannen doorgenomen: Almelo, Amersfoort, Den Haag, Enschede, Groningen, Leeuwarden, Lochem, Meppel, Oldenzaal, Rotterdam, Soest, Zaanstad en Zwolle. Uit een inventarisatie van gemeentelijke verkeer- en vervoersplannen kan geconcludeerd worden dat er nog veel terrein is te winnen op het gebied van het

actief nadenken en omgaan met duurzame mobiliteit. In veel GVVP's wordt het begrip niet genoemd, in andere wordt er sporadisch gesproken over duurzaamheid. Echter zijn er uitzonderingen waar te nemen.

Het meest opvallende voorbeeld is een GVVP met de titel "Duurzame mobiliteit" van een middelgrote gemeente. Dit beleidsplan benadrukt een integrale aanpak van verkeer met ruimtelijke ordening, economische en sociale aspecten in de stad. Ondanks de titel is er nog wel ruimte voor enige verbetering aan de Planet-kant van duurzame mobiliteit. Wanneer de aandacht voor duurzame mobiliteit in het beleidsplan wordt vergeleken met de definitie die voor dit onderzoek gehanteerd wordt, blijkt dat er niets wordt vermeld over het limiteren van afval en emissies door verkeer, het gebruik van hernieuwbare hulpbronnen, de impact op de omgeving en de generatie van lawaai.

Dit in tegenstelling tot bijvoorbeeld het GVVP van een van de kleinere gemeenten. Hierin wordt met geen woord gesproken over duurzame mobiliteit. Terloops wordt nog wel gemeld dat verkeer invloed heeft op de lucht- en geluidskwaliteit en dat het stimuleren van gebruik van de fiets de luchtkwaliteit verbetert en geluidhinder vermindert.

Naast dit GVVP zijn er nog tal van andere gemeentelijke verkeer- en vervoersplannen die ook op geen enkele manier ingaan op het begrip duurzame mobiliteit. Dit doet het vermoeden rijzen dat veel gemeenten niet bewust nadenken over duurzame mobiliteit. Net als bij provincies en stadsregio's moet hier worden gezegd dat sommige beleidsdoelen of maatregelen, zoals

bijv. inzetten op 10% meer fietsgebruik in 2020 of het plaatsen van oplaadpunten voor elektrische voertuigen, achteraf nog geschaard kunnen worden onder de noemer duurzame mobiliteit. Door het ontbreken van een duidelijke visie of kader ten aanzien van duurzame mobiliteit, voldoet een groot aantal GVVP's echter niet aan de in dit rapport gestelde definitie van duurzame mobiliteit.

Interviews

Uit de documentanalyse DM is veel informatie naar voren gekomen over de omgang met duurzame mobiliteit bij overheden. Dit is alleen nog een analyse van de papieren werkelijkheid. Om te achterhalen hoe er daadwerkelijk in de praktijk wordt omgegaan met duurzame mobiliteit zijn interviews gehouden met de verschillende typen lagere overheden en interne en externe deskundigen. De keuze om interne deskundigen met betrekking tot de advieswereld te benaderen en externe deskundigen met betrekking tot kennisinstellingen is in paragraaf 2.5 Werkwijze toegelicht onder fase 2.

De gestelde vragen zijn getoond op pagina 25 en de volledige beantwoording is terug te vinden in bijlage 2: Interviews.

Royal Haskoning

Uit de interviews met de deskundigen van Royal Haskoning kan worden opgemaakt dat bij de diverse deskundigen geen uniforme kijk is op duurzame mobiliteit. Uit de vijf adviseurs die zijn geïnterviewd komen vijf verschillende antwoorden op de vraag wat duurzame mobiliteit voor hen inhoudt. De één antwoordt Cradle to Cradle, de ander noemt CO₂-uitstoot, een derde spreekt over verstandig omgaan met energiebronnen. Dit geeft aan dat er niet alleen bij overheden behoefte is aan duidelijkheid over het begrip duurzame mobiliteit, maar dat een adviesbureau zelf ook ondersteuning kan gebruiken.

Waar wel overeenstemming over bestaat is dat ze het begrip duurzame mobiliteit in hun werkveld niet of nauwelijks tegenkomen. Ze zien bij overheden geen definitie of kader ten aanzien van duurzame mobiliteit en gebruiken die zelf niet. De projecten die bij Royal Haskoning wel structureel worden uitgevoerd met betrekking tot duurzaamheid zijn klimaatplannen. Hierin komt verkeersbeleid echter niet aan de orde.

De **3 P's**: People, Planet, Profit en CO₂-uitstoot.
Sandra Bos, klimatoloog, Royal Haskoning.

De **3 P's**: People, Planet en Profit.
Egbert Dijk, klimaat-/milieuspecialist, provincie Overijssel.

Bij milieu richten we ons op **schone brandstoffen**. Meer **innovatie** in oplossingen.
Britta Versteeg, beleidsadviseur duurzaamheid, gemeente Amersfoort.

Principe van **Cradle to Cradle**.
Berry van den berg, stedenbouwkundige, Royal Haskoning.

Milieu/omgeving, CO₂, fietsen en elektrische voertuigen.
Roland Hendriksen, 1e verkeerskundige, Gemeente Lochem.

Invloed van mensen op de omgeving (3 P's).
Peter Kelder, projectleider klimaatbeleid, Gemeente Lochem.

Minder **energie, verspilling, fietsgebruik, efficiënter gebruik van middelen en beter benutten**.
Marcel Meeuwissen, senior beleidsadviseur, gemeente Enschede.

Behoudt van het goede. Niet op gebruiken voor volgende generaties.
Karsten ten Heggeler, senior Mobiliteitsadviseur, Regio Twente

Waar denkt u aan bij duurzame mobiliteit?

Klimaatneutraal, politiek, economisch vitaal, mobiliteitssysteem dat **houdbaar is op de lange termijn, besparen van grondstoffen en zuiniger omgaan met milieu**.
Kees de Leeuw, beleidsmedewerker, gemeente Den Haag.

No regret. Op een verstandige manier met **energie**(bronnen) omgaan.
Thijs de Bruijn, Hoofd Advies Groep verkeer Zuid, Royal Haskoning.

Stimuleren van OV- en fietsgebruik, autogebruik verminderen en innovatie zoals de elektrische auto.
Fons Blokhuis, beleidsmedewerker verkeer, gemeente Oldenzaal

Toekomstige generaties zelfde mogelijkheden bieden als huidige generatie. Visionair denken.
Jeroen Kamer, Hoofd Advies Groep geluid Nijmegen, Royal Haskoning.

Duurzame mobiliteit is **Openbaar Vervoer en fiets**.
Bastian Jansen, BestuursRegio Utrecht

Mijn eerste associatie is **milieu** (de **Planet**-kant), vanuit mijn werkveld. Milieu, **zuinig met grondstoffen en gezondheid**. Zodanig met dingen omgaan dat je in de **toekomst** ook nog **gezond en veilig** kan leven.
Martien Das, adviseur lokaal klimaatbeleid, Agentschap NL.

Lastig om te definiëren, de 3 P's en hier en nu/elders en later.
Karst Geurs, Universitair hoofddocent verkeer, vervoer & ruimte, UT.

Stimuleren van **OV- en fietsgebruik, autogebruik verminderen en innovatie zoals elektrische auto**.
Fons Blokhuis, beleidsadviseur verkeer en vervoer, gemeente Oldenzaal.

3 P's, beperking energieverbruik, uitstoot (buitenland moet ook bijdragen), wat ik mis is het '**minderen**' van alles.
Willem Bosch, senior verkeerskundige, gemeente Zwolle.

Reductie CO₂ en energieverbruik, transitie naar schone voertuigen en energie en modal shift naar minder en slimmer vervoer.
Jurgen de Haan, senior adviseur (o.a. Duurzame Mobiliteit), KpVV

Figuur 10: Beantwoording interviews

Overheden

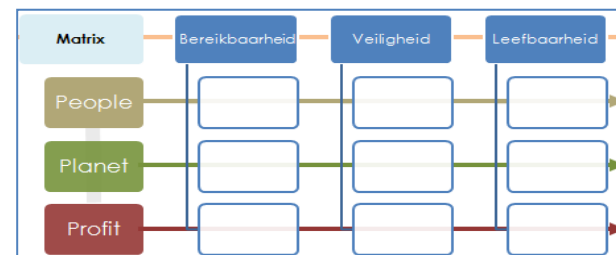
Uit de interviews met overheden komen verschillende antwoorden wanneer gevraagd wordt wat duurzame mobiliteit is. Van CO₂-uitstoot en schone brandstoffen tot economisch vitaal en innovatie. Het besparen van grondstoffen/energiebronnen wordt meerdere keren als antwoord gegeven, evenals beter benutten en elektrisch vervoer. Een belangrijke peiler van duurzame mobiliteit, het waarborgen van mobiliteit voor toekomstige generaties, wordt slechts door twee overheden genoemd.

Daarnaast is gevraagd hoe overheden omgaan met duurzame mobiliteit en of zij hier een definitie of kader voor hanteren. Er blijkt bij de geïnterviewden geen enkele overheid te zijn die op dit moment actief beleid voert ten aanzien van duurzame mobiliteit. Alleen de gemeente Den Haag steekt in de conceptversie van de nieuwe Haagse Nota Mobiliteit in op duurzame bereikbaarheid en duurzame mobiliteit. Als uitgangspunt voor duurzame mobiliteit hanteren zij de volgende drie stappen:

1. Infrastructuur ontwikkelen voor duurzame mobiliteit (bijv. snelfietsroutes).
2. Gedragsverandering bewerkstelligen (stimuleren in plaats van opleggen).
3. Integrale beleids- en planvorming.

De provincie Overijssel kijkt niet specifiek naar duurzame mobiliteit, maar neemt in haar beleid ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid als kader. Bij het maken van uitvoeringsplannen wordt gekeken naar een 3x3 matrix waarin de 3 P's verwerkt zijn. Deze werkwijze is de meest concrete en tevens de enige die bij overheden is tegengekomen. Omdat dit nog een intern stuk is, kan hier

geen voorbeeld van worden getoond. In de praktijk lijkt hij veel op de eerste opzet van de duurzaamheidstoets, waarbij de 3 P's gekoppeld worden aan de drie veel voorkomende beleidsthema's in mobiliteitsbeleid (bereikbaar-, veilig- en leefbaarheid, zie figuur 11). Bij de provincie betreft het echter een meer integraal beleid (omgevingsvisie) en zullen de thema's dan ook anders zijn. Het biedt echter wel een goede visualisatie van een dergelijke 3x3 matrix.



Figuur 11: Eerste concept duurzaamheidstoets

Bij de overige overheden worden geen directe uitgangspunten of kaders gebruikt. Wel geven een aantal overheden aan klimaatbeleid te voeren. Zij geven daarbij echter aan dat verkeer hier niet volledig of helemaal niet in geïntegreerd is. Soms weten ze überhaupt niet wat er precies in staat.

Uiteraard geldt ook dat bij deze overheden in het beleid voldoende ingrediënten zijn te vinden die een bijdrage leveren aan duurzame mobiliteit. Daarbij moet gedacht worden aan: actief fiets- of OV-beleid, ontmoedigen van autogebruik via parkeerbeleid en het stimuleren van elektrische voertuigen door het plaatsen van oplaadpunten. Bij het gros van de overheden bestaat echter nog geen duidelijk beeld van duurzame mobiliteit, laat staan dat een definitie of kader wordt gehanteerd.

Kennisinstellingen

Uit de antwoorden van de kennisinstellingen is op te maken dat zij hun naam waarmaken. Zij zijn tijdens het onderzoek de best ingevoerde deskundigen gebleken. Alle respondenten bleken ofwel een definitie, dan wel een kader van duurzame mobiliteit te gebruiken. Met kader wordt hier bedoeld dat duurzame mobiliteit is afgebakend door een geheel van samenhangende begrippen waar duurzame mobiliteit uit bestaat.

Deze kennisinstellingen zijn echter geen beleidsmaker, maar hebben enkel een informatieve en ondersteunde rol (dit houdt niet in dat de meningen van deze instellingen alleen voor kennis aangenomen hoeven te worden).

Bij Agentschap NL (voorheen SenterNovem) wordt er vooral aandacht besteed aan de klimaatkant van duurzame mobiliteit en dan met name de reductie van CO₂. Als visie wordt hierbij de Trias Mobilica gebruikt. Dit houdt in dat er wordt ingezet op het verminderen van mobiliteit, het veranderen van mobiliteit en het verduurzamen van mobiliteit.

Het doel is onder andere om binnen gemeentelijke organisaties te zorgen voor meer samenwerking tussen verkeersambtenaren en milieuambtenaren. Door het bundelen van deze krachten wordt getracht tot een multimodale mix van kennis ten aanzien van duurzame mobiliteit te komen.

Trias Mobilica:

- Verminder (zorg voor minder mobiliteit, bijv. door slimme RO en Het Nieuwe Werken)
- Verander (stimuleer overstap van auto naar OV, fietsen, lopen, deelauto's etc.)
- Verduurzaam (stimuleer aanschaf duurzame voertuigen en brandstoffen, zoals groen gas en elektrisch).

www.agentschapnl.nl/programmas-regelingen/duurzame-mobiliteit

Figuur 12: Trias Mobilica

Bij de Universiteit Twente wordt er zoals verwacht op een zeer wetenschappelijke manier naar duurzame mobiliteit gekeken. De UT was als enige van alle respondenten op de hoogte van de door CST (zie pagina 22) opgestelde definitie van duurzame mobiliteit. Tevens was bekend dat de EU deze definitie grotendeels letterlijk heeft overgenomen. Dit is voor de UT dan ook de definitie van duurzame mobiliteit.

3.5 Conclusie

De definitie van het begrip duurzaamheid kan gezocht worden in het rapport 'Our Common Future' van de Brundtland-commissie dat in 1987 is gepubliceerd in opdracht van de Verenigde Naties. Deze beschrijft de ontwikkeling die voorziet in de behoeften van de huidige generatie, zonder afbreuk te doen aan het vermogen van toekomstige generaties om in hun eigen behoeften te voorzien.

Bij het analyseren van verschillende internationale en nationale definities van duurzame mobiliteit is gebleken dat een aantal thema's vaak terugkomen. Deze thema's blijken te categoriseren aan de hand van het begrip People, Planet, Profit. In sommige definities is dit ook duidelijk terug te zien.

Het belangrijkste voorbeeld hiervan is het onderzoeksrapport van het Centre for Sustainable Transportation. Deze non-profit organisatie heeft een definitie opgesteld van duurzame mobiliteit die uiteindelijk grotendeels is overgenomen door de EU. Omdat de EU het hoogste overheidsorgaan is van Europa, is ervoor gekozen om deze definitie voor dit onderzoek over te nemen.

Uit de documentanalyse DM is gebleken dat provincies in hun mobiliteitsbeleid over het algemeen aandacht besteden aan duurzame mobiliteit of duurzaamheid in het verkeer. In het beleid van stadsregio's komt duurzame mobiliteit niet of nauwelijks naar voren. Wel kunnen bepaalde beleidsonderdelen en maatregelen achteraf geschaard worden onder de noemer duurzame mobiliteit.

Over gemeenten is minder eenduidig te zeggen hoe zij omgaan met duurzame mobiliteit. Vanwege het grote aantal gemeenten (\pm 430) was het niet mogelijk om alle verkeer- en vervoersplannen te bestuderen. Er is daarom gekozen om van veertien gemeenten de verkeer- en vervoersplannen te analyseren. Daaruit is op te maken dat er een aantal gemeenten zijn die actief bezig zijn met duurzame mobiliteit, terwijl andere gemeenten dit begrip niet gebruiken. Ook kunnen uit de beleidsplannen van deze gemeenten onderdelen worden geschaard onder de noemer duurzame mobiliteit. Over het algemeen kan gesteld worden dat bij het gros van de gemeenten geen duidelijk beeld bestaat van duurzame mobiliteit. Dit zou een reden kunnen zijn waarom een groot aantal gemeenten nog niet actief is op dit gebied.

Ook bleek dat de geïnterviewden bij duurzame mobiliteit veelal denken aan onderwerpen die gelinkt kunnen worden aan de Planet-kant. In veel beleidsplannen blijkt echter deze Planet-kant net weer onvoldoende aan het licht te komen.

Bij de kennisinstellingen bestaat wel een duidelijk beeld over duurzame mobiliteit. Zij zijn echter geen beleidsmakers, maar kunnen alleen advies geven en ondersteunen. Door te putten uit de kennis die op de markt is, onder andere kennis van de kennisinstellingen, kan overheden een concrete duurzaamheidstoets worden aangeboden die een bijdrage kan leveren aan het verbeteren van duurzame mobiliteit in mobiliteitsbeleid.

4. Fase 2: Meetbaar maken

4.1 Inleiding

Dit hoofdstuk bevat het tweede deel van het onderzoek, het meetbaar maken van duurzame mobiliteit. Hierbij wordt, door middel van de Documentanalyse *Indicatoren* en het houden van interviews, antwoord gegeven op onderzoeksvraag 2: *Hoe maak je duurzame mobiliteit meetbaar?* Om tot een beantwoording te komen is deze vraag onderverdeeld in drie deelvragen (2 A t/m C). Deze drie deelvragen worden hier stapsgewijs beantwoord waarna een conclusie volgt. Het meetbaar maken richt zich op indicatoren waarmee de uitgangspunten van duurzame mobiliteit gekoppeld kunnen worden aan SMART geformuleerde doelstellingen in mobiliteitsbeleid. Deze doelstellingen worden vervolgens in duurzaamheidstoets getoetst op mate van ambitie ten aanzien van doelstellingen van hogere overheden.

4.2 Inventarisatie indicatoren

A. Welke indicatoren, om duurzame mobiliteit te meten, zijn er te vinden?

Documentanalyse *Indicatoren*

In hoofdstuk 3 is een definitie van duurzame mobiliteit gegeven en worden een aantal thema's (zie figuur 4) genoemd die veelal terugkeren in de diverse omschrijvingen van duurzame mobiliteit. Wanneer hier naar gekeken wordt, kan opgemerkt worden dat enkele van deze thema's, in meer of mindere mate, vallen onder de huidige monitoring binnen het verkeer. Voorbeelden hiervan zijn veiligheid, toegankelijkheid, CO₂-uitstoot en lucht- en geluidskwaliteit.

Bij het zoeken naar indicatoren op internet en in beschikbare literatuur is gekeken naar indicatoren vanuit het begrip duurzame mobiliteit. Hierdoor kom je directer aan sets van indicatoren onder de noemer duurzame mobiliteit. Een voorbeeld hiervan is de zoekterm: "indicators for sustainable transport".

Hierbij is gekeken naar nationale en internationale literatuur. Wat opvalt bij het zoeken naar sets van indicatoren is dat je niet snel en eenvoudig terecht komt bij een algemeen geaccepteerde set van indicatoren. De gevonden onderzoeken en lijsten met indicatoren dateren van het afgelopen decennium en dan met name de laatste jaren. Zelfs gedurende dit onderzoek zijn enkele studies gepubliceerd en het is bekend dat er nog enkele lopen. Hieruit blijkt dat de zoektocht naar een geschikte set van indicatoren om duurzame mobiliteit meetbaar te maken zeer actueel is.

Enkele beschikbare sets van indicatoren:

SUMMA 2002 - 2005

<http://www.tmlouven.be/proiect/summa/index.htm>

Uitgevoerd in opdracht van de EU en heeft onder andere als doelen: Het ontwikkelen van een systeem van indicatoren voor het monitoren van duurzame mobiliteit en vervoer en het evalueren van beleidsmaatregelen en beleid.

PROPOLIS 2002 - 2004

<http://www.iee-library.eu/index.php>

Een project van de EU met als doel het onderzoeken en ontwikkelen van integraal ruimtelijk en verkeersbeleid, werkwijze en tools voor het meten van de effecten. Hierbij is een set met indicatoren opgesteld waar een rekenmethode aan gekoppeld is, welke ook in de praktijk is gebracht in enkele case steden.

COST 2006 - 2010

<http://www.ias.unu.edu>

Het COST Action 356 project is een vierjarig project geweest met als doel duurzame mobiliteit meer meetbaar te maken met geschikte indicatoren. De projectgroep was samengesteld met specialisten afkomstig uit 20 Europese landen. Het gaat onder andere in op wat indicatoren daadwerkelijk zijn, waar ze aan moeten voldoen en wat ze vertellen. Er wordt uitgegaan van bestaande indicatoren welke gekoppeld worden aan een nieuwe methode die meer op de Planet-kant is gericht.

VTPi 2000 - 2011

<http://www.vtpi.ora/documents/sustain.php>

De Victoria Transport Policy Institute is een onafhankelijke Canadese organisatie die onderzoek verricht naar innovatieve en praktische oplossingen van mobiliteitsproblemen. Er zijn verscheidene korte documenten te vinden met bruikbare en overzichtelijke sets van indicatoren om duurzame mobiliteit te meten.

Provincie Noord-Brabant

<http://www.telos.nl/>

PVVP Noord Brabant Doelenschema 2006

<http://www.brabant.nl>

Telos is een universitair kenniscentrum en is actief in het ontwerp, de inrichting en de monitoring van duurzame ontwikkelprocessen. Het doelenschema geeft een overzicht van de doelen die de Provincie nastreeft. Per doel is uitgewerkt welke effecten de Provincie nastreeft en welke prestaties daarvoor moeten worden geleverd. Het doelenschema is daarmee het instrument voor monitoring en evaluatie van het PVVP.

Provincie Limburg

<http://www.arcadis.nl/proiecten>

PVVP Limburg Bijlagen 2007

<http://www.limbura.nl/Beleid>

Arcadis heeft de procedure Strategische Milieubeoordeling (SMB) begeleid voor het PVVP van Limburg. Hierbij is naast milieu, duurzaamheid een belangrijk toetsingscriterium. Als basis voor de duurzaamheids- en milieubeoordeling diende een driehoeksdenkmodel, gebaseerd op 'People, Planet, Profit'. Voor elk van deze drie domeinen heeft ARCADIS de effecten van het PVVP onderzocht.

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid 2010

<http://www.rijksoverheid.nl>

In september 2010 heeft het KiM een verkennende notitie geschreven; Duurzaamheid in kosten-batenanalyses verkeer en vervoer. Hierbij zijn duurzaamheidsindicatoren opgesteld die van invloed zijn op infrastructuur. Er is dus niet benaderd vanuit specifiek duurzame mobiliteit. Er is gekeken in hoe hoeverre MKBA's¹⁰ van infrastructuurprojecten aansluiten bij het duurzaamheidsbegrip.

¹⁰ Een Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse geeft het rendement van een investering voor de gehele maatschappij weer (www.rigo.nl/mkba).

Internationaal springen de Europese onderzoeken eruit. Het betreft hier door de Europese Unie gefinancierde omvangrijke wetenschappelijke studies uitgevoerd door verschillende universiteiten. Deze rapporten laten een in ontwikkeling zijnde benadering van duurzame mobiliteit zien. Elk rapport doet zijn eigen aanbevelingen naar de Europese overheid. Maar hoeveel ambtenaren zullen nu daadwerkelijk deze documenten kennen? De vele websites en diverse afdelingen binnen het Europese orgaan kunnen onoverzichtelijk overkomen op geïnteresseerden. Het heeft dan ook enige moeite gekost om deze literatuur te vinden, waarvan enkele via externe websites. Zelfs de definitie van duurzame mobiliteit zit diep weggestopt in de wirwar aan digitale informatie.

Daarnaast zijn het uitgebreide rapporten met lange lijsten aan indicatoren en rekenmethoden. Dit maakt de in de rapporten beschreven methoden lastig uitvoerbaar voor lagere overheden. In deze studie zijn geen gemeenten naar boven gekomen die één van de methoden heeft toegepast. Grotere gemeenten of regio's en provincies zouden een dergelijke studie kunnen toepassen, mits geld beschikbaar is via een (Europese) subsidie. Lagere overheden hebben er simpelweg het geld, de middelen en het apparaat niet voor om dit uit te voeren.

Hoewel er ook geen toepassing van door de VTPI voorgestelde methoden is gevonden, oogt de benadering een stuk eenvoudiger. Er wordt niet diep ingegaan op rekenmethodes, definities en dergelijke. Het betreft een verzameling van bestaande indicatoren opgehangen aan de 3 P's, welke eerder zijn gekozen als belangrijkste pijlers binnen de gekozen definitie van dit onderzoek.

Hoewel de drie nationale voorbeelden geen studies zijn naar het specifiek meten van duurzame mobiliteit, zijn hier wel indicatoren gegeven voor het in beeld brengen van de mate van duurzame mobiliteit.

Het doelenschema van het PVVP Brabant is gebaseerd op de Telos methode en is onderverdeeld naar de drie pijlers van de Telos-driehoek: de economische, sociaal-culturele en ecologische pijler. Het betreft een uitgebreide lijst van indicatoren die grotendeels vergelijkbaar is met de uitgebreide internationale lijsten.

De methode van ARCADIS geeft de verplichte plan-MER¹¹, voorheen SMB, een duurzaamheidsaspect mee. Zo zijn de effecten van de plannen binnen het PVVP getoetst op de drie pijlers van duurzaamheid: de 3 P's. Deze set van indicatoren is redelijk beknopt maar realistisch gehouden en daarom ook praktisch uitvoerbaar. Er wordt geen score aan gehangen, maar er wordt aangetoond waar de knelpunten liggen en waar winst te halen valt.

De verkennende notitie van het KiM is op MKBA's van verkeer en vervoer gericht en wordt het meest vanuit een economisch perspectief bekeken. Toch is hier ook een uitgebreide set aan indicatoren te zien op basis van de 3 P's.

¹¹ In het Milieu-EffectRapport worden de milieugevolgen van het initiatief of de activiteit en reële alternatieven hiervoor in beeld gebracht.

Een van opvallendste aspecten is dat elke set is gebaseerd op een onderverdeling van de 3 P's. Dit kan teruggeleid worden naar de gekozen definitie die dateert van 2001 en zijn oorsprong kent in 1997. De definities in de vorige eeuw richtten zich nog wel eens te veel op een of twee aspecten van de 3 P's, bijvoorbeeld alleen op de Planet en Profit-kant. Inmiddels is er een brede acceptatie van het feit dat een set indicatoren die duurzame mobiliteit in beeld brengt alle drie de pijlers moet dekken.

Wat opvalt is dat indicatoren die in deze documenten onder duurzame mobiliteit vallen, reeds worden gebruikt in het monitoren van verkeersbeleid. Dit bijvoorbeeld naar thema: bereikbaarheid (I/C verhoudingen, reistijden, reizigerskilometers etc.), veiligheid (verkeerslachtoffers, sociale veiligheid, externe veiligheid transport etc.) en leefbaarheid (geluid, luchtkwaliteit en toegankelijkheid).

Hiernaast wordt een overzicht gegeven van de, door VTPI (2011) bestempelde, belangrijkste indicatoren. Deze lijst kan gezien worden als een vereenvoudigde versie van de vele verschillende indicatorensets. Deze indicatoren zijn de belangrijkste die terugkomen in de meeste indicatorensets en uitgebreide studies. In dit onderzoek is dan ook niet getracht om de uitgebreide (zie Europese) lijsten aan te passen, maar van deze reeds vereenvoudigde lijst uit te gaan. Op basis van de interviews die gehouden zijn en de gekozen definitie van duurzame mobiliteit zal een uiteindelijke keuze worden gemaakt voor een set indicatoren. Deze zal dan gehanteerd worden in de duurzaamheidstoets.

PEOPLE	PLANET	PROFIT
Ongelukken per hoofd van de bevolking .	Energiegebruik per hoofd van de bevolking, uitgesplitst naar vorm.	Congestie (filekosten) per hoofd van de bevolking.
Kwaliteit van vervoer voor mensen met een achterstandspositie	Uitstoot van luchtverontreinigende stoffen (verschillende typen), uitgesplitst naar vorm.	Modellsplit (persoonlijke reizen: niet gemotoriseerd, auto en openbaar vervoer, goederenvervoer per vrachtwagen, trein, boot en vliegtuig).
Betaalbaarheid	Ondoordringbare bedekking van het oppervlak (bijv. asfalt).	Gemiddelde reis/pendeltijd (woon-werk) en betrouwbaarheid.
Algemene tevredenheid (score) van het vervoersysteem	Land gewijd aan verkeersfaciliteiten (wegen, parkeerplaatsen en (lucht)havens).	Mobiliteit per hoofd van de bevolking (dagelijks of jaarlijkse reizigerskilometers of reizen).
Uniformiteit in ontwerp	Lucht- en geluidverontreiniging blootstelling en gezondheidsschade.	Totale vervoersuitgave per hoofd van de bevolking (voertuigen, parkeren, wegen en diensten).
	Energiegebruik per goederenvervoer tonkilometer.	

Figuur 13: Belangrijkste indicatoren VTPI

Interviews

Om te achterhalen welke indicatoren in de praktijk worden gebruikt voor duurzame mobiliteit, is tijdens de interviews specifiek gevraagd naar deze indicatoren. Afhankelijk van of de geïnterviewde werkt bij een overheid werd gevraagd of zij bij die overheid zelf indicatoren gebruikten of dat zij op hoogte waren van welke indicatoren er bij overheden worden gebruikt ten aanzien van duurzame mobiliteit. Op deze manier is in beeld gebracht hoe duurzame mobiliteit in praktijk meetbaar wordt gemaakt.

Overheden:

Gebruikt u of uw overheid indicatoren om duurzame mobiliteit inzichtelijk te maken (meten/toetsen)?

- a. Welke zijn dit?
- b. Hoe worden ze gebruikt?

Kennisinstellingen en adviesbureau:

Gebruikt u indicatoren (of kent u overheden die dit doen) om duurzame mobiliteit inzichtelijk te maken (meten/toetsen)?

- a. Welke zijn dit?
- b. Hoe worden ze gebruikt?

Royal Haskoning

Uit de gesprekken met de interne deskundigen is bijvoorbeeld gebleken dat door de gemeente Groningen een lijst met vijftig indicatoren is opgesteld ten aanzien van duurzaamheid. Deze lijst zou in praktijk echter niet werken omdat deze te omvangrijk is. Wat van dit gesprek meegenomen is, is dat de lijst met indicatoren, in de toets zelf, overzichtelijk dient te zijn met tien tot twintig indicatoren.

De milieudeskundigen zetten vooral in op de meer abstracte indicatoren als landgebruik, versnippering van Ecologische Hoofdstructuur en (wild)habitat. Vanuit de stedenbouw wordt er gewezen op Sensibel, een geluidssimulator die laat horen wat het verschil is tussen verschillende typen geluidsniveaus. Tevens wordt er door de stedenbouwkundige gewezen op de richtlijnen van het CROW, een kennisplatform op het gebied van onder andere verkeer. Ook al zijn deze richtlijnen niet wettelijk verplicht, het wordt ten zeerste afgeraden om van deze richtlijnen af te wijken (zie bijlage 2, paragraaf 3.1).

Opvallend is dat geen van de geïnterviewden aangeeft dat zij zelf specifieke indicatoren gebruiken of bij overheden indicatoren zien die gebruikt worden om duurzame mobiliteit te meten.

Kennisinstellingen

Vanuit de kennisinstellingen komen drie verschillende antwoorden. Vanuit Agentschap NL worden vooral milieu-indicatoren genoemd zoals luchtverontreiniging, CO₂-uitstoot en geluidshinder. Tevens wordt het aantal aardgasvoertuigen per gemeente en de mate van autodelen per inwoners genoemd als indicator.

De Universiteit Twente bekijkt het vanuit een wetenschappelijk oogpunt. In het gesprek werd de PROPOLIS studie (Kari Lautso et al, 2004) aangehaald waarin een lijst met indicatoren staat die is gebruikt om in een aantal Europese steden de mate van duurzame mobiliteit in ruimtelijk- en verkeersbeleid op wetenschappelijke wijze te toetsen. Het meest opvallende van deze lijst is dat deze is onderverdeeld in drie domeinen: Environmental, Social en Economic. Deze kunnen vertaald worden naar de 3 P's. Vanuit het KpVV wordt aangegeven dat bij gemeenten geen specifieke indicatoren worden gebruikt om duurzame mobiliteit te meten in mobiliteitsbeleid.

Overheden

Bij het beantwoorden van de vraag welke indicatoren er zijn is bij de deskundigen van Royal Haskoning en de kennisinstellingen meer algemeen gevraagd naar indicatoren. Bij de overheden is meer gevraagd naar specifieke indicatoren die door hun gebruikt worden. De beantwoording van deze vraag is daarom te vinden onder deelvraag B op de volgende pagina.

B. Welke indicatoren worden bij overheden op dit moment gebruikt om de mate van duurzame mobiliteit te toetsen?

Documentanalyse Indicatoren

Op dit moment wordt het beleid van lagere overheden niet specifiek getoetst op de mate van duurzame mobiliteit. Niet het beleid zelf en evenmin de effecten ervan. De Telosbalans van het PVVP van Noord-Brabant is eigenlijk de enige set indicatoren die als zodanig kan worden bestempeld. Deze toetst de doelen en de daarbij behorende effecten. Logischerwijs kan gesteld worden dat deze dan ook het beleid toetst, waar immers de doelen uit voortkomen. Het doelenschema is echter wel specifiek van toepassing op Noord-Brabant.

Het belangrijkste is dat al een groot aantal indicatoren reeds wordt gemonitord. Ook indicatoren die onder de Telosbalans vallen zijn reeds inzichtelijk in bestaande monitoringsprogramma's. Het blijkt van belang om met name deze indicatoren op een dusdanige wijze te clusteren dat ze een goed beeld geven op het gebied van duurzame mobiliteit. Deze clustering kan gesteld worden door de onderverdeling naar de 3P's. Op elk aspect kan dan vervolgens worden getoetst en alleen wanneer alle drie de aspecten in balans zijn, kan gesproken worden van duurzame mobiliteit en daaropvolgend duurzaamheid.

Interviews

Overheden

Uit de antwoorden van de verschillende overheden zijn enkele opvallende overeenkomsten te zien. De belangrijkste overeenkomst is dat overheden geen specifieke indicatoren gebruiken om op duurzame mobiliteit te toetsen. Ook beseften enkele overheden dat zij indirect toch wel een aantal indicatoren en methoden gebruiken om op, aan duurzame mobiliteit gerelateerde maatregelen, te toetsen. De belangrijkste daarvan zijn de verkeersintensiteiten en geluidsgegevens uit de eigen verkeersmodellen die de meeste overheden gebruiken. Daarnaast monitoren alle overheden hun verkeersveiligheidsgegevens. De modaliteitgegevens uit de OViN-data (voorheen MON) worden door meerdere overheden gebruikt. Klanttevredenheidsonderzoeken in het OV werd meer dan eens genoemd. Ten slotte wordt er gebruik gemaakt van gegevens uit de fietsbalans van de Fietzersbond.

4.3 Geschikte indicatoren

C. Welke indicatoren zijn geschikt voor onze duurzaamheidstoets? Geschikte indicatoren dienen als uitgangspunt voor het zoeken naar tools die deze kunnen meten. Deze tools komen vervolgens onder de kapstok van de duurzaamheidstoets te hangen.

Op de volgende pagina staat de lijst met indicatoren die is opgesteld voor gebruik in de duurzaamheidstoets. Deze lijst is voortgekomen uit de eerdere inventarisatie van sets met indicatoren uit nationale en internationale literatuur. In deze vorm is de lijst nog te uitgebreid. Hij bevat circa 40 indicatoren, te veel voor de toets zelf.

In de toets zelf wordt een eerste keuze gemaakt voor de meest geschikte twee indicatoren per uitgangspunt (zie paragraaf 5.3 figuur 16). Dit brengt de lijst terug tot circa 20 indicatoren, wat deze praktisch uitvoerbaar maakt. Bij deze keuze is rekening gehouden met de wensen en adviezen die uit de interviews naar voren zijn gekomen en verderop in dit hoofdstuk worden toegelicht. De overige indicatoren worden toegevoegd als aanvullende set. Hierdoor worden de indicatoren dynamisch, per overheid kan in onderling overleg een keuze worden gemaakt voor de meest geschikte indicatoren voor die overheid.

Bij de keuze van de indicatoren is rekening gehouden met de 3 P's. De 3 P's liggen immers ten grondslag aan de, in dit rapport, gebruikte definitie van duurzame mobiliteit. Daarom moeten er indicatoren gekoppeld kunnen worden aan alle P's. Om deze manier kan het begrip duurzame mobiliteit meetbaar worden gemaakt. Omdat duurzame mobiliteit zich altijd zal blijven ontwikkelen is het raadzaam om de lijst met indicatoren regelmatig te toetsen op de actuele waarde ervan.

Indicatorenset Duurzaamheidstoets

People	
Verkeersaanbod	o.a.: OV, Infrastructuur langzaam verkeer
Toegang tot openbaar vervoer	% halte voldoet aan toegankelijkheidseisen % huishoudens binnen 400 meter van een bushalte.
Kwaliteit van vervoer voor mensen met een achterstandspositie	Klanttevredenheidsonderzoek, aanwezigheid doelgroepenvervoer, beloopbaarheid voetpaden
Algemene tevredenheid (score) van het vervoersysteem	Klanttevredenheidsonderzoek
Afstand woon-werkverkeer	In kilometers
Gerealiseerde reistijden	Tijd, binnen het openbaar vervoer: Vf-waarde
Tevredenheid over reisinformatie	Klanttevredenheidsonderzoek
Bezettingsgraad	Parkeervoorzieningen (auto, fiets)
Ongelukken	Doden en ziekenhuisslachtoffers (UMS)
Lopen en fietsen als vervoerswijze op de korte afstandreizen	Modal split, fietsberaad, enquête
Uniformiteit in ontwerp	% Stedelijk weggennet voldoet aan CROW normen weg categorisering % erfgoedwegen = Duurzaam Veilig
Sociale veiligheid	Beveiliging in het openbaar vervoer, autodiefstal en andere criminaliteit
Sociale cohesie	Overtredingen van de verkeersregels
Leefbaarheid	Snelheid x intensiteit x afstand tot bebouwing
Geluid	Aantal woningen met geluidsbelasting tussen 65 en 70 dB(A)
Oversteekbaarheid	Aantal onnatuurlijke barrières
Ondoordringbare bedekking van het oppervlak	% verharding of asfalt ten opzichte van groen en waterpartijen

Planet	
Vervoersuitstoot	Broeikasgassen: CO2
Modal split	Fiets / OV stedelijk gebied
Verlies aan natuurgebieden	Hectare
Fragmentatie van land	Hectare
Land gewijd aan verkeersfaciliteiten	Wegen, parkeerplaatsen en (lucht)havens) per hoofd van de bevolking.
Bescherming/ behoudt van habitat en biodiversiteit	Dier- en plantensoorten
Knelpunten uitstoot luchtverontreinigende stoffen	PM10 en NOx
Kwaliteit bodem- en grondwater	Koper, PAK emissies (fluorantheen en benz(a)pyreen)
Gebruik van hernieuwbare brandstoffen	Per hoofd van de bevolking, uitgesplitst naar vorm.
Energiegebruik	Per hoofd van de bevolking, uitgesplitst naar vorm.
Efficiëntie van hulpbronnen voor transportfaciliteiten	Verbruik
Generatie van niet-recyclebaar afval	Ton kilo

Profiel	
Betaalbaarheid	% van het huishoudelijk budget besteed aan vervoer
Congestie (filekosten)	Per hoofd van de bevolking. I/C reistijd-verliesuren
Bereikbaarheid =	Intensiteiten Stad/centrum, Bedrijventerrein en Woongebied of naar functies Ruimtelijke ordening (wonen, recreatie, etc.) Wegfuncties: SW, GOW, ETW
Intermodale overslagfaciliteiten	Aantallen, ton kilo overslag
Bijdrage arbeidsplaatsen	Aantal arbeidsplaatsen
Infrastructurele kosten	Euro
Vervoersgerelateerde uitgaven van huishoudens	Euro
Overheidsinkomsten uit belastingen beprijzen van verkeer	Euro
Vervoersprijs	Euro
Gemiddelde reis/pendeltijd (woon-werk) en betrouwbaarheid.	Tijd
Operationele kosten	Euro
Onderhoudskwaliteit weggennet	Kosten, levensduur

Figuur 14: Geschikte indicatoren

Interviews

Uit de interviews zijn adviezen en wensen ten aanzien van het gebruik van indicatoren naar voren gekomen. Deze adviezen en wensen kunnen worden opgevat als randvoorwaarden voor het kiezen van de juiste indicatoren. Wanneer deze tijdens het kiezen van de indicatoren voor de toets terzijde zouden worden geschoven, zou dit de bruikbaarheid van de duurzaamheidstoets kunnen benadelen. Daarom zijn onderstaande adviezen gebruikt om eerder genoemde lijst met indicatoren samen te stellen.

Royal Haskoning

Vanuit Royal Haskoning wordt aangeraden om niet teveel indicatoren te gebruiken omdat dit de overzichtelijkheid niet ten goede komt. Hoe meer indicatoren gekoppeld worden aan de toets hoe moeilijker het wordt om hem uit te voeren. Daarnaast moet de data die gekoppeld zijn aan de indicatoren makkelijk te vinden en te gebruiken zijn.

Een van de geïnterviewden gaf het advies om indicatoren aan één thema toe te wijzen (zie bijlage 2, paragraaf 3.2). Wanneer een indicator aan meerdere thema's wordt toegewezen ontstaan kruisverbanden in de toets. Dit kan de overzichtelijkheid van de toets negatief beïnvloeden.

Daarnaast is er nog een risico gekoppeld aan het gebruik van indicatoren. Het gevaar is dat men zich er onterecht op gaat vastpinnen. Bijvoorbeeld bij het vermelden van een bepaalde kostenbesparing per huishouden wanneer gebruik wordt gemaakt

van een elektrisch voertuig. Als deze besparing lager uitvalt komt er kritiek op de overheid die dit beleid heeft opgesteld, of men gaat door de besparing meer reizen en draagt zo bij aan het congestieprobleem.

Overheden

Vanuit de overheden wordt aangegeven dat de indicatoren wel meetbaar moeten zijn, zodat doorberekend kan worden wat de effecten zijn en hoe er gescoord wordt ten opzichte van een bepaalde richtlijn. Verder wordt aangeraden om vooral niet teveel indicatoren in de toets zelf te gebruiken en om ze simpel te houden. Hierdoor zullen overheden eerder gebruikmaken van de toets. Tussen de tien en twintig indicatoren is nog werkbaar. Wanneer het er meer zijn kan dit een drempel zijn voor overheden om de toets te hanteren. Ook is het belangrijk om de indicatoren overzichtelijk te houden. Welke plek krijgen de indicatoren in de toets en waarom staan ze daar?

Kennisinstellingen

Vanuit de kennisinstellingen luidt het advies om vooral te denken aan gebruiksgemak van de indicatoren. Het moet weinig tijd en moeite kosten op de benodigde gegevens voor de indicatoren te verzamelen en te verwerken. Het is belangrijk om de kosten zo laag mogelijk te houden, wanneer voor het verzamelen van data betaald moet worden vormt dit een drempel voor de toets.

De gegevens die als input dienen voor de indicatoren moeten ook per direct beschikbaar zijn, zodat overheden de toets kunnen afstemmen op hun eigen werkwijze en beleidscyclus. Aangeraden

wordt om meerdere indicatoren per thema of domein (People, Planet of Profit) te nemen. Met behulp van een kosten-batenanalyse kan een eindtotaal per thema of domein worden gegeven. Tevens dient het de voorkeur om de indicatoren af te stemmen in overleg met de overheid.

Opsomming

Hieronder staan de adviezen en wensen van de geïnterviewden kort opgesomd. Hoewel de opsomming erg kort is, zijn dit de enige concrete adviezen en wensen die tijdens de interviews naar voren zijn gekomen. Het meest voorkomende advies was om niet teveel indicatoren te gebruiken.

- Niet teveel indicatoren
- Toewijzen aan één thema
- Meetbare indicatoren
- Gebruiksgemak
- Direct beschikbaar
- Goedkoop te monitoren
- Logische plek in de toets

4.4 Conclusie

In internationale en nationale literatuur zijn enkele lijsten met indicatoren gevonden die duurzame mobiliteit meten. Vooral in Europese wetenschappelijke rapporten zijn lijsten met indicatoren gevonden. Deze zijn echter te uitgebreid en gedetailleerd om praktisch toe te kunnen passen. Een meer overzichtelijke lijst werd gevonden in een studie van het VTPI. In enkele nationale documenten werden enkele lijsten met indicatoren voor duurzame mobiliteit gevonden in onder andere het PVVP van Noord-Brabant en de SMB van het PVVP van Limburg. Deze lijsten zijn beknopter en overzichtelijker dan de Europese tegenhangers.

De meest opvallende overeenkomsten in de verschillende lijsten zijn de onderverdeling naar de 3 P's en het feit dat de indicatoren veelal reeds gebruikt worden in de monitoring van mobiliteitsbeleid.

Uit de interviews is gebleken dat over het algemeen geen (lijsten met) indicatoren worden gebruikt om specifiek duurzame mobiliteit te meten. Wel is gebleken dat de door de overheden reeds gebruikte indicatoren overeenkomen met indicatoren uit de lijsten die in de bovengenoemde internationale en nationale literatuur zijn gevonden. De reeds gehanteerde indicatoren hoeven veelal alleen te worden aangevuld en onderverdeeld naar de verschillende thema's.

Uiteindelijk is ervoor gekozen om een eigen lijst met indicatoren samen te stellen uit de bestaande lijsten. Er is gekozen om indicatoren te selecteren die het begrip duurzame mobiliteit voldoende dekken en daarbij zoveel mogelijk aansluiten op de wensen van de verschillende overheden.

5. Fase 3: De duurzaamheidstoets

5.1 Inleiding

Dit hoofdstuk bevat het derde en laatste deel van het onderzoek, de vormgeving van de duurzaamheidstoets. Hierbij is, door middel van informatie uit de twee voorafgaande documentanalyses en het houden van interviews, antwoord gegeven op onderzoeksvraag 3: *Hoe wordt de duurzaamheidstoets, om mobiliteitsbeleid toetsbaar te maken, vormgegeven?* Om tot een beantwoording te komen is deze vraag onderverdeeld in vijf deelvragen (3 A t/m E). Deze vijf deelvragen worden hier stapsgewijs beantwoord, waarbij de laatste deelvraag de daadwerkelijke toets bevat en daarmee het hoofdstuk afsluit.

Vanuit fase 1 is een definitie gekozen die als hoofduitgangspunt dient voor dit onderzoek en de uiteindelijke duurzaamheidstoets. De uitgangspunten voor duurzame mobiliteit in mobiliteitsbeleid komen vervolgens voort uit:

- De belangrijkste thema's in de gekozen definitie.
- Meest voorkomende overige thema's welke duurzame mobiliteit versterken (denk aan een integrale samenwerking).

Deze thema's worden in de duurzaamheidstoets gebruikt om mobiliteitsbeleid te toetsen op mate van volledigheid van het begrip duurzame mobiliteit.

In fase 2 is een lijst met indicatoren samengesteld om duurzame mobiliteit meetbaar te maken. Deze kunnen dienen als uitgangspunten om duurzame mobiliteit praktisch uitvoerbaar te maken. Hieraan kunnen SMART-doelstellingen worden gekoppeld, die vervolgens in de duurzaamheidstoets worden getoetst op mate van ambitie ten aanzien van doelstellingen en richtlijnen van hogere overheden.

Dit hoofdstuk wordt afgesloten met de toets zelf. De input komt naast uit fase 1 en 2, uit de vier voorgaande deelvragen. Deelvraag A geeft een beeld van hoe er op dit moment getoetst wordt op duurzame mobiliteit. Deelvraag B geeft vervolgens nog eens schematisch de uitgangspunten van duurzame mobiliteit zoals deze uit de definitie, en de zoektocht naar wat duurzame mobiliteit is, voortkomen. Deelvragen C en D geven de uitgangspunten voor de duurzaamheidstoets zelf en de bijbehorende tools en scans, deze komen voort uit wensen en adviezen van de geïnterviewden.

Een samengevat overzicht van het proces tot de totstandkoming van de duurzaamheidstoets is hieronder weergegeven:

Fase 1: Definiëren van duurzame mobiliteit

→ Definitie



Fase 2: Meetbaar maken van duurzame mobiliteit

→ Geschikte indicatoren om duurzame mobiliteit te meten



Fase 3: De duurzaamheidstoets

- *Hoe wordt er op dit moment beleid getoetst op duurzame mobiliteit?*
- *Uitgangspunten van duurzame mobiliteit (van uit definitie).*
- *Uitgangspunten duurzaamheidstoets zelf.*
- *Uitgangspunten tools en scans.*
- *De daadwerkelijke duurzaamheidstoets.*

5.2 Huidige toetswijze duurzame mobiliteit

A. Hoe wordt op dit moment mobiliteitsbeleid getoetst op de mate van duurzame mobiliteit? Gebeurt dit überhaupt wel?

Literatuur

In onze zoektocht naar een toetswijze op het gebied van duurzame mobiliteit, zijn we geen specifieke toets tegengekomen voor het inzichtelijk van duurzame mobiliteit. Wel zijn, zoals eerder beschreven in hoofdstuk 4.2, methoden gevonden die gebruikt zijn om mobiliteitsbeleid te toetsen op meer dan alleen verkeerseffecten: de SMB en de plan-MER. Deze brengen voornamelijk de milieueffecten van een voorgenomen activiteit of project in beeld. Hierin wordt echter niet getoetst op de mate van duurzame mobiliteit in een mobiliteitsplan. In een SMB moet een kostbaar en tijdrovende procedure in gang worden gezet. Als voorbeeld wordt de SMB van het PVVP van Limburg genomen. Hierin staat dat:

- Bij een SMB worden globaal de volgende stappen doorlopen:*
1. *Opstellen notitie over de reikwijdte en het detailniveau van het Milieurapport.*
 2. *Raadpleging instanties met specifieke milieuverantwoordelijkheid over reikwijdte en detailniveau van het Milieurapport.*
 3. *Opstellen van een Milieurapport, waarin reële alternatieven in beeld worden gebracht.*
 4. *Ter inzage legging van het Milieurapport en het Ontwerp PVVP waarbij inspraak mogelijk is.*
 5. *Advisering Commissie m.e.r. omtrent het Milieurapport in het kader van de SMB.*
 6. *Vaststelling PVVP door de Provinciale Staten, rekening houdend met de resultaten uit de SMB en met uitkomsten uit de inspraak.*

Figuur 15: SMB stappen

In het SMB zelf wordt een alternatief opgesteld van de plannen in het PVVP verdeeld over de verschillende visies, zoals de netwerkvisie, de openbaar vervoervisie en langzaam verkeer visie. Dit houdt in dat van elk van deze visies de milieueffecten in beeld worden gebracht, alsmede dat er aan de hand van deze visie een alternatief wordt opgesteld. In dit specifieke geval worden de indicatoren die gebruikt worden bij het berekenen van de effecten onderverdeeld naar de 3 P's. Dit is echter niet de standaard werkwijze van een SMB. Alhoewel deze werkwijze daardoor wel enkele aanknopingspunten biedt, is het document behoorlijk omvangrijk en kostbaar. Daardoor is het niet een praktische en simpele manier om duurzame mobiliteit te toetsen. Een SMB of plan-MER wordt dan meestal alleen uitgevoerd als daar een verplichting toe is. Deze werkwijze hoeft dan niet gezien te worden als concurrent voor de in dit hoofdstuk besproken duurzaamheidstoets.

Daarnaast is er recentelijk voor het eerst, een plan-MER uitgevoerd op een gemeentelijk verkeer- en vervoersplan. Bij de Ontwerp Haagse Nota Mobiliteit is in 2010 een plan-MER opgesteld. Als opvolger van de SMB kent een plan-MER een vergelijkbare werkwijze. In deze plan-MER wordt niet specifiek op duurzame mobiliteit getoetst en niet op de 3 P's. Toch geeft deze plan-MER een redelijk compleet beeld van de effecten van de beleidsdoelen in de Haagse Nota Mobiliteit. Ook voor dit document geldt dat het zeer omvangrijk en kostbaar is en praktisch niet erg toepasbaar.

Er zijn dus momenteel nog geen simpele en praktische methoden of werkwijzen die de volledige scope van duurzame mobiliteit toetsen in het mobiliteitsbeleid.

Interviews

Hoewel in de interviews niet specifiek is gevraagd naar de huidige toetswijze door middel van een interviewvraag, is dit wel ter sprake gekomen. Bij de vraag of indicatoren (zie pagina 37, paragraaf 4.2) werden gebruikt, of dat men wist van overheden waar dit gebeurt, werd ook gevraagd naar een mogelijke toetswijze of methode. Deze antwoorden geven een beeld hoe de huidige stand van zaken is ten aanzien van het toetsen van beleid op de mate van duurzame mobiliteit.

Royal Haskoning

Uit de interviews is gebleken dat over het algemeen niet specifiek getoetst wordt op duurzame mobiliteit. Wel worden er voor afzonderlijke onderdelen van duurzame mobiliteit bepaalde methoden en tools gebruikt om hiervan de effecten te meten. Als voorbeeld kan gedacht worden aan een verkeersveiligheidsanalyse van een gemeente, of bijvoorbeeld het berekenen van de CO₂-uitstoot van een gemeente. Daarnaast kan Royal Haskoning onder andere de Standaard Rekenmethode I en II uitvoeren om zo de geluidskwaliteit in kaart te brengen.

Overheden

Voor de overheden geldt dat er niet of nauwelijks specifiek wordt getoetst op duurzame mobiliteit. Wel kunnen een aantal manieren van toetsen of monitoring worden geschaard onder duurzame mobiliteit. De enige uitzondering van de geïnterviewden die wel actief toetst op duurzaamheid/duurzame mobiliteit is de provincie Overijssel. Hier wordt actief gekeken naar de balans tussen

de 3 P's. Hiervoor hebben zij een eigen werkwijze ontwikkeld die als uitgangspunt een 3x3 matrix heeft waarin de 3 P's gekoppeld zijn aan bepaalde thema's. De gemeente Lochem geeft aan dat zij op het bredere begrip duurzaamheid toetsen door gebruik te maken van de COS duurzaamheidsmeter op internet. Door het invullen van een vragenlijst rolt er een percentage uit en komt men op een ranglijst te staan. Bij de overige overheden wordt wel indirect op duurzame mobiliteit getoetst. Bijna alle overheden hebben geantwoord dat zij intensiteitgegevens en geluidsgegevens halen uit hun verkeersmodel. Meerdere overheden geven aan gegevens uit klanttevredenheidsonderzoeken in het OV van hun vervoerder te krijgen. Een veel geraadpleegde bron van informatie is het Onderzoek Verplaatsingsgedrag in Nederland. Deze geeft vooral inzicht in het verplaatsingsgedrag van inwoners binnen hun grondgebied. Uit de interviews is tevens gebleken dat bij de provincie en stadsregio's wel interesse was, maar geen behoefte om de toets daadwerkelijk te gebruiken. Zij gaven aan zelf al voldoende actief te zijn. De verwachting is daarom dat er vooral bij gemeenten winst valt te behalen ten aanzien van duurzame mobiliteit. Specifiek bij kleinere gemeenten met minder expertise in de organisatie.

Kennisinstellingen

Vanuit de antwoorden van de kennisinstellingen komt het beeld naar voren dat er niet actief wordt getoetst op duurzame mobiliteit. Uit het interview zijn er twee mogelijke methoden om op duurzame mobiliteit naar voren gekomen, namelijk de PROPOLIS studie en een aangepaste versie van de Maatschappelijke Kosten-batenanalyse. Voor zover bekend zijn deze hooguit gebruikt in een casestudie en nog nooit in de praktijk toegepast.

5.3 Uitgangspunten duurzame mobiliteit

Hiernaast worden de uitgangspunten getoond die dienen als input voor de duurzaamheidstoets. Deze uitgangspunten vloeien voort uit fase 1 en daarin gestelde definitie en thema's. De definitie komt dan ook volledig terug in deze lijst. Wil een beleidsplan voldoen aan de volledige breedte van duurzame mobiliteit, dan zullen al deze aspecten mee moeten tellen.

Het schema hiernaast toont allereerst twee punten die meegenomen dienen te worden in het proces. Als eerste een integrale benadering, ten tweede, waar mogelijk, het toepassen van innovatie. Dit is dan ook van toepassing op alle drie de P's. Vervolgens zijn elf uitgangspunten gekoppeld aan een P. De reden dat de overige vakken (P's) licht gekleurd zijn, is omdat, hoewel het uitgangspunt aan één P is gekoppeld, deze in theorie altijd invloed heeft op én afhankelijk is van de andere P's. Ten slotte zijn er nog twee overstijgende uitgangspunten die universeel dienen te worden benaderd. De cultuurhistorische waarde en het toekomstbestendig denken. Besloten is deze niet onder één P te scharen vanwege het grote belang voor alle drie de P's.

Om vervolgens een goede link te leggen met mobiliteitsbeleid, zijn de uitgangspunten gekoppeld aan thema's. De thema's bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid vormen veelal de basis van een beleidsplan. Klimaat is hier aan toegevoegd om de Planet-kant nadrukkelijker opgenomen te krijgen in het beleid. Hier is met name winst te behalen, het integreren van klimaat en verkeer.

B. Welke uitgangspunten vanuit de gekozen definitie kunnen worden gekoppeld aan de duurzaamheidstoets?

Uitgangspunten Duurzame mobiliteit		People	Planet	Profit	Bereikbaar	Veilig	Leefbaar	Klimaat
Bij het opstellen mobiliteitsbeleid moet:								
1	een integrale benadering worden gehanteerd.	■	■	■	■	■	■	■
2	innovatie worden toegepast waar mogelijk.	■	■	■	■	■	■	■
Het mobiliteitssysteem moet:								
1	voor iedereen toegankelijk, gelijkwaardig en rechtvaardig zijn.	■	■	■	■	■	■	■
2	aan de reisbehoeften voldoen (vrij bewegen).	■	■	■	■	■	■	■
3	gezondheid en veiligheid meewegen.	■	■	■	■	■	■	■
4	een minimale impact hebben op de omgeving.	■	■	■	■	■	■	■
5	niet bij dragen aan klimaatverandering.	■	■	■	■	■	■	■
6	ecologisch verantwoord zijn.	■	■	■	■	■	■	■
7	lucht- en waterverontreiniging voorkomen.	■	■	■	■	■	■	■
8	het gebruik van hernieuwbare hulpbronnen stimuleren en bijdragen aan het handhaven van energiezekerheid.	■	■	■	■	■	■	■
9	een regionale economie ondersteunen.	■	■	■	■	■	■	■
10	haalbaar en betaalbaar zijn.	■	■	■	■	■	■	■
11	betrouwbaar zijn en een lange levensduur garanderen.	■	■	■	■	■	■	■
12	cultuurhistorische waarden meenemen.	■	■	■	■	■	■	■
13	bovengenoemde intergenerationeel waarborgen.	■	■	■	■	■	■	■

Figuur 16: Uitgangspunten duurzame mobiliteit

5.4 Uitgangspunten duurzaamheidstoets

C. Wat is bij een duurzaamheidstoets van belang voor een overheid? Bijv. gebruiksgemak, diepgang, nauwkeurigheid.

Ons doel is een duurzaamheidstoets te ontwikkelen.

- a. Wat is voor u of uw overheid van belang bij het gebruik van een duurzaamheidstoets?

Uit de interviews is een groot aantal uitgangspunten op te stellen die als advies zijn meegegeven voor de duurzaamheidstoets. De antwoorden waren zo divers dat een behoorlijke lijst gemaakt zou moeten worden waaraan de toets zou moeten voldoen. Dit zou het realiseren van een eenvoudige en praktische duurzaamheidstoets zodanig bemoeilijken dat ervoor gekozen is om de lijst te filteren tot de belangrijkste uitgangspunten. Na bestudering van lijst zijn de volgende uitgangspunten overgebleven:

- Voorbeelden van maatregelen/beleid noemen
Tijdens de interviews is gebleken dat beleidsmakers vooral behoefte hebben aan concrete voorbeelden van beleid of maatregelen. Dit houdt in dat bijvoorbeeld succesvolle maatregelen uit andere gemeenten worden toegevoegd aan de toets zodat beleidsmakers een beter beeld krijgen hoe zij invulling kunnen geven aan duurzame mobiliteit in hun eigen mobiliteitsbeleid.
- Beperken van het aantal indicatoren
De geïnterviewden geven aan dat wanneer indicatoren worden gebruikt in de toets, deze in aantal beperkt moeten blijven. Hoe meer indicatoren worden gebruikt, hoe onoverzichtelijker de toets wordt. Wanneer een beperkt

aantal indicatoren wordt gebruikt, wordt de toets makkelijker te hanteren.

- Aansluiten op bestaande methoden/indicatoren
Uit de interviews komt naar voren dat alle overheden momenteel al gebruikmaken van indicatoren en methoden bij het opstellen van hun beleid. Als advies wordt gegeven dat het verstandig is om met de toets hierop aan te sluiten. Door bijvoorbeeld gebruik te maken van een bestaand jaarrapportage verkeersveiligheid van overheden, hoeven deze overheden geen nieuwe investering te doen om deze data te vergaren.
- Goedkoop
De geïnterviewden geven aan de toets goedkoop moet zijn. Wanneer er een kostbare investering moet worden gedaan om de toets te gebruiken verhoogt dit de drempel om met duurzame mobiliteit aan de slag te gaan. Deze is juist bedoeld om deze drempel te verlagen. Het kostenplaatje van het gebruik van deze toets moet daarom zo laag mogelijk blijven.
- Gebruiksgemak
Een ander punt dat tijdens de interviews naar voren is gekomen betreft het gebruiksgemak van de toets. Wanneer de toets te moeilijk blijkt om toe te passen zullen overheden minder snel geneigd zijn om hem te gebruiken. Beleidsmakers hebben aangegeven dat het weinig moeite moet kosten om de toets te hanteren.

Door het opstellen van deze shortlist kan bij het creëren van de toets toch rekening gehouden worden met de wensen en adviezen van de overheden zonder dat dit ervoor zorgt dat de toets te omslachtig en daardoor onbruikbaar wordt.

5.5 Tools

D. Welke bestaande tools kunnen worden gekoppeld aan de duurzaamheidstoets?

Om antwoord te geven deze deelvraag is er tijdens de interviews specifiek gevraagd naar het gebruik van tools om bepaalde indicatoren meetbaar te maken.

Gebruikt u of uw overheid indicatoren om **duurzame mobiliteit** inzichtelijk te maken (meten/toetsen)?
c. Worden hierbij tools gebruikt?

Uit de beantwoording van deelvraag 3A in paragraaf 5.2 is al gebleken dat er geen bestaande tools zijn die de hele scope van duurzame mobiliteit meten. Gebleken is dat overheden gebruik willen maken van bestaande tools die ze zelf al gebruiken. Het liefst zijn deze tools gratis of anders zo goedkoop mogelijk. Dit omdat overheden vaak weinig geld beschikbaar hebben voor monitoring. Daarom moeten uit de interviews de meest geschikte tools worden geselecteerd. Onderstaande opsomming is een selectie van tools die gekoppeld zouden kunnen worden aan de toets:

- Verkeersmodel (per overheid)
Uit de interviews is gebleken dat alle overheden gebruik maken van hun eigen verkeersmodel. Door hier informatie in te stoppen over de intensiteit van verkeersstromen kan hiermee onder andere informatie over de modal split en de I/C-verhoudingen inzichtelijker worden gemaakt. en een aantal overheden heeft aangegeven hier ook geluid- en bepaalde milieugegevens uit te halen.

- OViN-data (voorheen MON-data)
Een drietal van de geïnterviewde overheden geeft aan gebruik te maken van gegevens verkregen uit OViN-data. Deze gegevens worden gebruikt om de modal split inzichtelijk te maken.
- Klanttevredenheidsonderzoek (OV)
De meeste gemeenten geven aan dat de OV-vervoerder aan hen rapporteert over de klanttevredenheid van het openbaar vervoer. Deze onderzoeken vinden plaats door het houden van enquêtes onder de gebruikers van het OV in de desbetreffende gemeenten.
- CBS Statline
Een gemeente en een kennisinstelling wijzen ook op gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek. Het CBS doet onder andere onderzoek naar het verplaatsingsgedrag van mensen. Veel statistische data van het CBS is vrijelijk beschikbaar op de website van het CBS. Door geleidelijk te filteren op onder andere onderwerp en regio's kan er op vrij specifiek data worden gezocht.
- Fietsbalans
Sommige gemeenten maken gebruik van de Fietsbalans. Dit is een rapportage van de Fietsersbond waarin in specifieke gemeenten het fietsklimaat wordt onderzocht, geanalyseerd en beoordeeld. Wanneer deze data beschikbaar is, zou het kunnen dienen als input voor de toets.

Uit de interviews zijn niet meer tools naar voren gekomen, die daadwerkelijk in de toets gebruikt kunnen worden, dan die in de opsomming genoemd staan. Daarom zullen in de toets aanbevelingen worden gedaan voor ontbrekende tools.

5.6 Duurzaamheidstoets



In paragraaf 5.1 is te zien welke stappen gevolgd zijn om tot de duurzaamheidstoets te komen. De voorgaande fasen en deelvragen leveren de input voor deze toets. In deze deelvraag wordt nu antwoord gegeven op de vraag:

E. Hoe ziet de toets er daadwerkelijk uit en hoe past deze in de totstandkoming van een beleidsplan (GVVP)?

Deze toets is uitgewerkt in Excel (Microsoft Office). Stapsgewijs zal elk tabblad in de toets worden beschreven vanaf de volgende pagina. Voordat hier mee begonnen wordt, wordt nog kort verduidelijkt voor wie de toets van toepassing is en waar deze voor dient.

Voor wie?

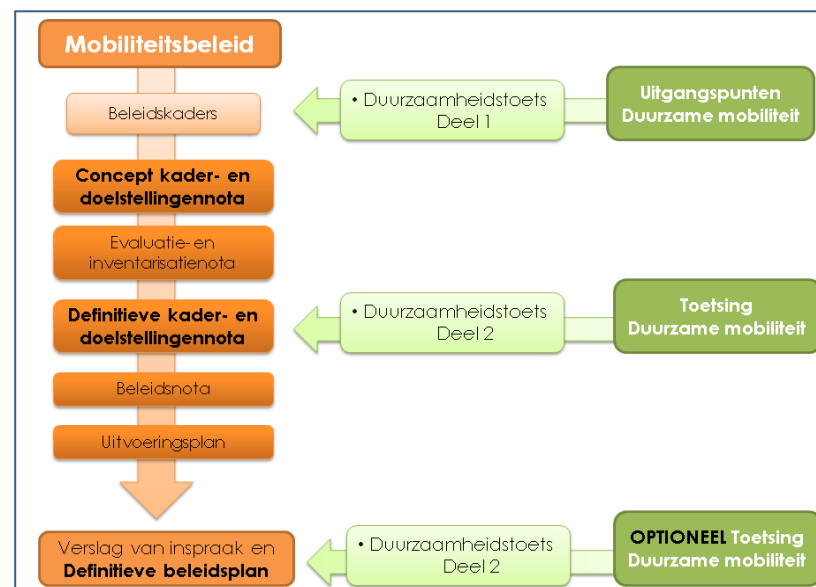
Vanuit de bevindingen in dit onderzoek wordt gesteld dat de meeste winst te behalen valt bij kleinere gemeenten. Deze praktisch toepasbare toets richt zich in eerste instantie op GVVP's van kleinere gemeenten. De toets kan echter, wanneer gewenst, gebruikt worden ten aanzien van regionaal en provinciaal mobiliteitsbeleid. De toets zal worden uitgevoerd door een adviesbureau in samenwerking met de desbetreffende overheid. Dit houdt in dat hierbij samengewerkt wordt door adviseurs en beleidsmakers. Wel is er rekening gehouden met het feit, dat mocht er behoefte aan zijn, de toets relatief eenvoudig in Excel is om te bouwen tot een toets voor bijvoorbeeld ruimtelijk beleid of een concreet verkeersplan. Dit is echter aan het desbetreffende adviesbureau zelf.

Wanneer?

Op figuur 17 hiernaast is te zien op welke punten in het beleidsproces de praktische duurzaamheidstoets toegepast kan

worden. Bij het opstellen van beleid kan de toets handige uitgangspunten en structuur meegeven om duurzame mobiliteit optimaal in het beleid te verwerken. Tussentijds kan het opgestelde beleid 'getoetst' worden. Dit kan gezien worden als een vorm van een checklist. *Voldoet mijn beleid ten aanzien van het volledige begrip duurzame mobiliteit en hoe is het ambitieniveau van mijn SMART-doelstellingen?* Op basis van deze resultaten kan opgesteld beleid, waar gewenst, worden aangescherpt.

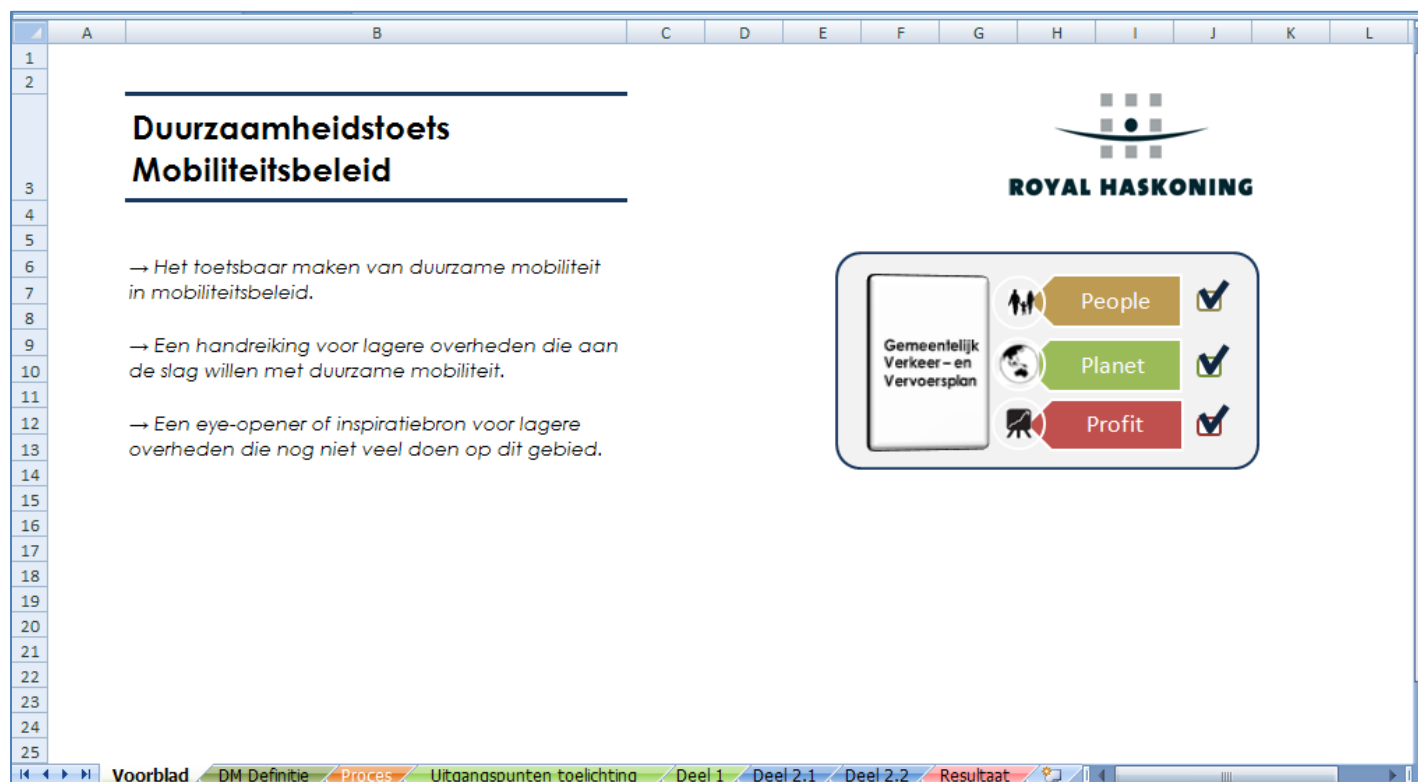
Tenslotte kan het uiteindelijke product beoordeeld worden op de mate van duurzame mobiliteit (volledige dekking van het begrip) en de SMART-doelstellingen (het ambitieniveau). Dit kan tevens voor reeds bestaand mobiliteitsbeleid worden uitgevoerd.



Figuur 17: Plaats duurzaamheidstoets in beleidsproces

1. Voorblad

Het eerste wat te zien is als het bestand wordt geopend is het voorblad. Hierop zijn de titel, het logo van de opdrachtgever, een illustratie en een korte omschrijving van de doelen van deze toets te zien.



Figuur 18: Voorblad, blad 1.

Onder in beeld ziet u acht tabbladen waarmee de toets wordt doorlopen. **Door op een van deze tabbladen te klikken komt u op het gewenste onderdeel in de toets.**

2. De gehanteerde definitie

De bronnen van zowel de definitie van duurzame mobiliteit en People, Planet, Profit **zijn naar voren te halen door op het plusje links in beeld te klikken.**

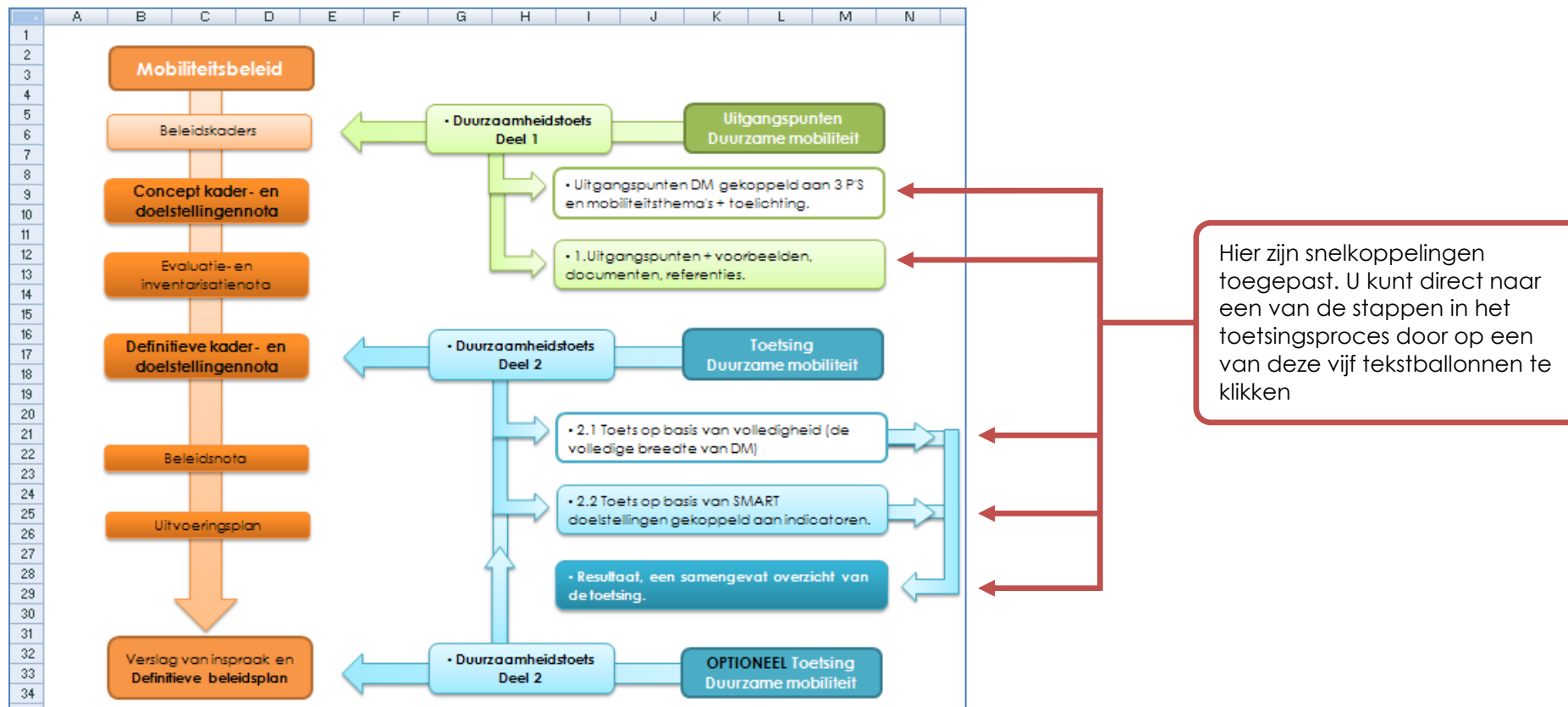
	A	B	C	D	E	F
1						
2			Een duurzaam mobiliteitssysteem is gedefinieerd als een systeem waarbij:			
3						
4		People	•aan de essentiële toegangs- en ontwikkelingsbehoeften van individuen, bedrijven en samenlevingen veilig kan worden voldaan op een wijze die in overeenstemming is met de mens en de gezondheid van het ecosysteem en daarbij rechtvaardigheid binnen en tussen de opeenvolgende generaties bevordert;			
5		Profit	•deze betaalbaar is, eerlijk en efficiënt werkt, een keuze biedt aan mobiliteitswijzen en een concurrerende economie , alsmede een evenwichtige regionale ontwikkeling ;			
6		Planet	•deze emissies en afval limiteert binnen het vermogen van de planeet om deze te verwerken, hernieuwbare energiebronnen gebruikt op of onder hun snelheid van productie, en gebruik maakt van onvervangbare hulpbronnen op of onder de snelheid van de ontwikkeling van hernieuwbare substituten, terwijl het de impact op het gebruik van grond en de generatie van lawaai minimaliseert .			
7						
8						
9						
10			Definitie Europese Unie, ontwikkeld door The Centre for Sustainable Transportation			
11						
12			Bronnen:			
13						
14			People, Planet, Profit			
15						
16						
17						
18						
19			People, Planet, Profit (ook wel: de drie P's) is een term uit de duurzame ontwikkeling. Het staat voor de drie elementen, People (mensen), Planet (planeet/milieu) en Profit (opbrengst/winst), die in een harmonieuze wijze gecombineerd dienen te worden.			
20						
21			Bronnen:			
22						
23						
24						
25						
26						



Figuur 19: Definitie duurzame mobiliteit, blad 2.

In navolging op het voorblad volgt een korte introductie in duurzame mobiliteit. Gekozen is om de gehanteerde definitie weer te geven, waarbij de belangrijkste onderdelen dik gedrukt zijn. Dit omdat dit de uitgewerkte uitgangspunten zijn van de toets. Wil een beleidsplan immers volledig aan duurzame mobiliteit voldoen, dan moet deze definitie van toepassing zijn. Waar deze definitie is gebaseerd op de People, Planet, Profit gedachte is ook deze term kort toegelicht.

3. De plaats in het beleidsproces



Figuur 20: Processchema toets, blad 3.

Op blad 3 wordt de plaatsing van de toets in het beleidsproces weergegeven. Deel 1 bestaat uit de uitgangspunten met een toelichting plus de toepasbare uitgangspunten met concrete voorbeelden en referenties. Deel 2 bestaat uit de toets zelf en is opgedeeld in een toets op volledigheid en op basis van de eventueel geformuleerde doelstellingen. Deze toets kan gedurende het proces worden uitgevoerd, om zodoende nog het beleid bij te stellen, en achteraf om een definitief oordeel te vellen.

4. Een toelichting van de uitgangspunten

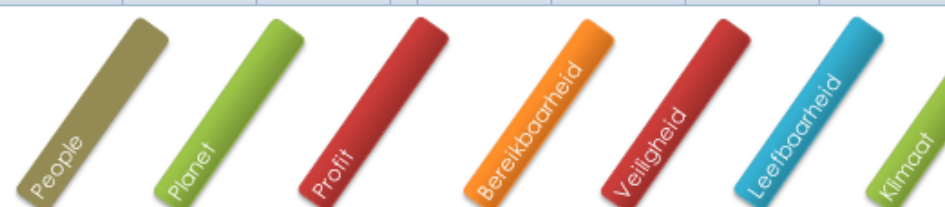








Druk op de 2 en alle toelichting onder de punten komt in één keer te voorschijn, 1 sluit dit weer.

Links in beeld is onder elk uitgangspunt een '+' te zien, hiermee wordt bij elk uitgangspunt de toelichting geopend (uitgangspunt, keuze voor de P's en mobiliteitsthema's). Het plusje ter hoogte van punt 2 is van punt 1, enzovoort.

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
1												
2			Uitgangspunten Duurzame mobiliteit									
3			Bij het opstellen mobiliteitsbeleid moet:									
4		1	een integrale benadering worden gehanteerd.									
8		2	innovatie worden toegepast waar mogelijk.									
12			Het mobiliteitssysteem moet:									
13		1	voor iedereen toegankelijk, gelijkwaardig en rechtvaardig zijn.									
17		2	aan de reisbehoeften voldoen (vrij bewegen).									
21		3	gezondheid en veiligheid meewegen.									
25		4	een minimale impact hebben op de omgeving.									
29		5	niet bij dragen aan klimaatverandering.									
33		6	ecologisch verantwoord zijn.									
37		7	lucht- en waterverontreiniging voorkomen.									
41		8	het gebruik van hernieuwbare hulpbronnen stimuleren en bijdragen aan het handhaven van energiezekerheid.									
45		9	een regionale economie ondersteunen.									
49		10	haalbaar en betaalbaar zijn.									
53		11	betrouwbaar zijn en een lange levensduur garanderen.									
57		12	cultuurhistorische waarden meenemen.									
61		13	bovengenoemde intergenerationeel waarborgen.									
65												

Figuur 21: Toelichting uitgangspunten, blad 4.

Blad 4 bestaat uit een toelichting op de uitgangspunten. Links staat de rij met uitgangspunten. Daarnaast is er te zien voor welke P is gekozen per uitgangspunt (zie paragraaf 5.3). Daarnaast staan de in mobiliteitsplannen gangbare thema's, bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid, waarbij klimaat is toegevoegd om de Planet-kant nadrukkelijk in het plan te krijgen. Hier zijn de uitgangspunten aan één of meerder thema's gekoppeld. Dit zodat eenvoudiger plaatsing gegeven kan worden aan de uitgangspunten en vervolgens beter op getoetst kan worden. Onder elk uitgangspunt is een toelichting te zien door middel van concrete voorbeelden (zie rode tekstballon).

1 2	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L
1	<p style="text-align: center;"><i>Uitgangspunten Duurzame mobiliteit</i></p>											
2												
3	<p>Bij het opstellen mobiliteitsbeleid moet:</p>											
4	<p>1 een integrale benadering worden gehanteerd.</p>											
5	<p>Dat bij het opstellen van verkeersbeleid worden vanaf het begin alle betrokken partijen intensief meegenomen in het beleidsproces. Dit zijn bijvoorbeeld de afdelingen Ruimtelijke Ordening, Milieu, Economie, Infrastructuur etc.</p>			<p>Een integrale benadering en samenwerking tussen disciplines heeft als resultaat dat alle 3 de P's verwerkt worden in beleidsplannen.</p>			<p>De integrale benadering is logischerwijs van toepassing op het gehele beleidsplan en dus ook de onderliggende thema's.</p>					
6												
7												
8	<p>2 innovatie worden toegepast waar mogelijk.</p>											
9	<p>Mobiliteit verduurzamen vereist innovatie en gedragsverandering. Durven experimenteren is noodzakelijk om te weten wat werkt en wat niet. Wat niet lukt is een goede leerervaring, wat wel lukt is geschikt om naar buiten te brengen en op te schalen. Communicatie over de succesvolle experimenten versterkt de positieve beleving van duurzaamheid. Dat helpt de bereidheid tot gedragsverandering bij burgers en bedrijven.</p>			<p>Innovatie wordt aan alle drie de P's gekoppeld omdat deze aan elke P apart of in totaliteit kan worden gekoppeld.</p>			<p>Het toepassen van innovatie kan gebeuren op elk thema en tevens van toepassing zijn en effecten hebben op meerdere thema's</p>					
10												
11												
12	<p>Het mobiliteitsstelsel moet:</p>											
13	<p>1 voor iedereen toegankelijk, gelijkwaardig en rechtvaardig zijn.</p>											
14	<p>Denk bij toegankelijk aan o.a. de toegankelijk van OV (hoogte bushaltes), fysieke toegankelijkheid van voetpaden en fietspaden. Gelijkwaardig is bijv. dat niemand van het mobiliteitsstelsel wordt afgesloten, rechtvaardig is bijv. dat niemand wordt benadeeld in het gebruiken van het mobiliteitsstelsel.</p>			<p>Gelijkwaardigheid en rechtvaardigheid dient in acht genomen te worden in de samenleving, vandaar People.</p>			<p>Aan de reisbehoefte van de samenleving voldoen maakt dat iedereen kan mee doen aan de maatschappij, dit draagt bij aan een goede bereikbaarheid en een hoge leefbaarheid.</p>					
15												
16												
17	<p>2 aan de reisbehoefte voldoen (vrij bewegen).</p>											
18	<p>Dit houdt in dat iedereen de mogelijk moet worden geboden om met de vervoerswijze naar keuze te kunnen reizen. Er dient</p>			<p>Het vrij bewegen gaat uit van de menselijke behoefte om deel te nemen aan mobiliteit, vandaar People.</p>			<p>Eerlijke kansen en een gelijke behandeling van een ieder binnen de maatschappij zorgt voor een leefbare samenleving.</p>					
19												
20												

Figuur 22: Voorbeeld, een deel van de toelichting

5. Deel 1: Uitgangspunten vooraf

Deze lijnen houden de 'titels' vast, dit houdt in dat je bijv. naar rechts kan scrollen maar de uitgangspunt zichtbaar blijven.

Links in beeld onder elk uitgangspunt een '+', hiermee wordt bij elk uitgangspunt de daadwerkelijke inhoud getoond.

1	2	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K
	1											
	2			Deel 1: Uitgangspunten vooraf								
	3			(+ Relevante voorbeelden, documenten, referenties en organisaties)								
	4											
	5			Uitgangspunten Duurzame mobiliteit				Voorbeelden	Documenten	Referenties	Organisaties	
	6			Bij het opstellen mobiliteitsbeleid moet:								
	7			1 een integrale benadering worden gehanteerd.								
	10			2 Innovatie worden toegepast waar mogelijk.								
	13			Het mobiliteitssysteem moet:								
	14			1 voor iedereen toegankelijk, gelijkwaardig en rechtvaardig zijn.								
	17			2 aan de reisbehoeften voldoen (vrij bewegen).								
	22			3 gezondheid en veiligheid meewegen.								
	25			4 een minimale impact hebben op de omgeving.								
	28			5 niet bij dragen aan klimaatverandering.								
	31			6 ecologisch verantwoord zijn.								
	34			7 lucht- en waterverontreiniging voorkomen.								
	39			8 het gebruik van hernieuwbare hulpbronnen stimuleren en bijdragen aan het handhaven van energiezekerheid.								
	42			9 een regionale economie ondersteunen.								
	45			10 haalbaar en betaalbaar zijn.								
	48			11 betrouwbaar zijn en een lange levensduur garanderen.								
	51			12 cultuurhistorische waarden meenemen.								
	54			13 bovengenoemde intergenerationeel waarborgen.								
	57											

Figuur 23: Deel 1 uitgangspunten vooraf, blad 5.

Blad 5 beslaat het eerste deel van de daadwerkelijke toets. Bij het vooraf opstellen van beleid worstelen beleidsschrijvers nog wel eens met de vraag over hoe ze nu daadwerkelijk duurzame mobiliteit in hun beleid kunnen opnemen. Daarom worden de uitgangspunten hier getoond met daarbij onder elk uitgangspunt concrete voorbeelden. In het schema hiernaast worden vervolgens voorbeelden uit het werkveld getoond. Ook worden (waar beschikbaar) relevante literatuur, referenties en organisaties getoond. Dit zodat beleidsbepalers een beeld krijgen van de maatregelen en wat de mogelijke effecten zijn. Met het toevoegen van referenties en organisaties wordt getracht een uitwisseling van informatie op gang te zetten. Zo kunnen overheden elkaar helpen met het maken van keuzes onder elk uitgangspunt of op basis van de mobiliteitsthema's. Waar duurzame mobiliteit altijd in ontwikkeling is, zal dit blad nooit volledig zijn. Het is van belang dat dit regelmatig bijgewerkt wordt om deze up-to-date te houden.

1 2	A	B	C	D	E	F	G	H	I
1									
2			Deel 1: Uitgangspunten vooraf						
3			(+ relevante voorbeelden, documenten, referenties en organisaties)						
4									
5			Uitgangspunten Duurzame mobiliteit		Voorbeelden		Documenten		Referenties
6			Bij het opstellen mobiliteitsbeleid moet:						
7			1 een integrale benadering worden gehanteerd.						
10			2 Innovatie worden toegepast waar mogelijk.						
13			Het mobiliteitssysteem moet:						
14			1 voor iedereen toegankelijk, gelijkwaardig en rechtvaardig zijn.						
15			.1 Percentage van opgehoogde bushaltes.	CROW richtlijn voor			Publicatie 233 addendum	Link	
16			.2						
17			2 aan de reisbehoeften voldoen (vrij bewegen).						
18			.1						
19			.2 Mate van tevredenheid over het stadsvervoer.	Klantenbarometer (Link)			OV-klantenbarometer 2010 Regio Twente	Link	
20			.1						
21			.2						
22			3 gezondheid en veiligheid meewegen.						
23			.1 Terugdringen van aantal verkeersdoden en ziekenhuisgewonden.	Rapportage			Werkplan 2011	Link	
24			.2						
25			4 een minimale impact hebben op de omgeving.						
28			5 niet bijdragen aan klimaatverandering.						
31			6 ecologisch verantwoord zijn.						
34			7 lucht- en waterverontreiniging voorkomen.						
39			8 het gebruik van hernieuwbare hulpbronnen stimuleren en bijdragen aan het handhaven van energiezekerheid.						
42			9 een regionale economie ondersteunen.						
45			10 haalbaar en betaalbaar zijn.						
48			11 betrouwbaar zijn en een lange levensduur garanderen.						
51			12 cultuurhistorische waarden meenemen.						
54			13 bovengenoemde intergenerationeel waarborgen.						
57									

Figuur 24: Voorbeeld, een deel van voorbeelden en documenten

6. Deel 2.1: Toets op volledigheid visie

Links in beeld onder elk uitgangspunt **een '+'**, hiermee worden bij elk uitgangspunt **twee concrete voorbeelden** genoemd **als verdiepingslag**.

Boven in beeld is er een optie om de toelichting ten aanzien de 3 P's en de thema's in te klappen.

Met het klikken op 2 opent u het geheel en met 1 sluit u dit.

		Uitgangspunten Duurzame mobiliteit								1 2 3 4			
		People	Planet	Profit	Bereikbaar	Veilig	Leefbaar	Klimaat	Thema opgenomen + SMARTdoelstelling	Thema opgenomen → Actief benoemd	Gemotiveerd afgeweken	Thema wordt niet behandeld	
Deel 2.1: Toets op basis van volledigheid													
Bij het opstellen mobiliteitsbeleid moet:													
1	een integrale benadering worden gehanteerd.	■	■	■	■	■	■	■	☑				
2	innovatie worden toegepast waar mogelijk.	■	■	■	■	■	■	■	☑				
Het mobiliteitsstelsel moet:													
1	voor iedereen toegankelijk, gelijkwaardig en rechtvaardig zijn.	■	■	■	■	■	■	■	☑				
2	aan de reisbehoeften voldoen (vrij bewegen).	■	■	■	■	■	■	■	☑	■			
3	gezondheid en veiligheid meewegen.	■	■	■	■	■	■	■	☑				
4	een minimale impact hebben op de omgeving.	■	■	■	■	■	■	■	☑				
5	niet bij dragen aan klimaatverandering.	■	■	■	■	■	■	■	☑				
6	ecologisch verantwoord zijn.	■	■	■	■	■	■	■	☑			■	
7	lucht- en waterverontreiniging voorkomen.	■	■	■	■	■	■	■	☑	■			
8	het gebruik van hernieuwbare hulpbronnen stimuleren en bijdragen aan het handhaven van energiezekerheid.	■	■	■	■	■	■	■	☑				
9	een regionale economie ondersteunen.	■	■	■	■	■	■	■	☑				
10	haalbaar en betaalbaar zijn.	■	■	■	■	■	■	■	☑	■			
11	betrouwbaar zijn en een lange levensduur garanderen.	■	■	■	■	■	■	■	☑				
12	cultuurhistorische waarden meenemen.	■	■	■	■	■	■	■	☑				
13	bovengenoemde intergenerationeel waarborgen.	■	■	■	■	■	■	■	☑			■	

Figuur 25: Deel 2.1 Toets op mate van volledigheid, blad 6.

De toets is ter illustratie **fictief ingevuld**.

De **beoordeling** kan verwerkt worden door het **desbetreffende vakje te selecteren** waardoor deze wordt **aanvinkt**.

Het tweede deel van de toets op blad 6 betreft de toets op mate van volledigheid. Hierbij wordt gekeken naar de visie die beschreven wordt in het beleidsplan. Op elk van de uitgangspunten kan worden getoetst op; *benoemd + SMART-doelstelling* = groen, *actief benoemd (mee aan de slag)* = geel, *benoemd en gemotiveerd afgeweken* = oranje en *niet benoemd* = rood. Zo kan deze voor het hele beleidsplan worden ingevuld. Waar geen SMART-doelstelling aan gekoppeld kan worden (zoals integraal werken) is het aantonen van deze werkwijze voldoende voor groen. Onder elk hoofduitgangspunt wordt een vertaling gegeven naar twee concrete voorbeelden zodat een verdiepingslag kan worden gemaakt.

		1	2												1	2	3	4
1	2	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	
		Deel 2.1: Toets op basis van volledigheid																
		Uitgangspunten Duurzame mobiliteit																
					People	Planet	Profit		Bereikbaar	Veilig	Leefbaar	Klimaat						
														Thema opgenomen + SMARTdoelstelling	Thema opgenomen → Actief benoemd	Gemotiveerd afgeweken	Thema wordt niet behandeld	
	3	<i>gezondheid en veiligheid meewegen.</i>													<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		.1 Het minimaliseren van geluidsoverlast																
		.2 Het stimuleren van niet gemotoriseerd vervoer (fietsers en voetgangers)																
		.1 Verkeersveiligheid optimaliseren																
		.2 Sociale veiligheid openbaar vervoer garanderen																
	4	<i>een minimale impact hebben op de omgeving.</i>													<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		.1 Het minimaliseren van onnatuurlijke barrières																
		.2 Snelheid x Intensiteit x Afstand tot bebouwing																
	5	<i>niet bij dragen aan klimaatverandering.</i>													<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		.1 Het terugdringen van de verkeersbijdrage aan de uitstoot van CO2																
		.2 Doelstellingen ten aanzien van de modal split																
	6	<i>ecologisch verantwoord zijn.</i>													<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		.1 Rekening met natuurgebieden bij aanleg infrastructuur																
		.2 Bijdrage aan het behoud van biodiversiteit																
	7	<i>lucht- en waterverontreiniging voorkomen.</i>													<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		.1 Het terugdringen van luchtverontreinigende stoffen																
		.2 Het terugdringen van waterverontreinigende stoffen																
	8	<i>het gebruik van hernieuwbare hulpbronnen stimuleren en bijdragen aan het handhaven van energiezekerheid.</i>													<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		.1 Het toepassen van zon-, wind- en waterenergie in het mobiliteitssysteem																
		.2 Elektrisch vervoer stimuleren en het terugdringen van het gebruik van fossiele brandstoffen																
	9	<i>een regionale economie ondersteunen.</i>													<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		.1 Het optimaliseren van de bereikbaarheid van de binnenstad en bedrijventerreinen																
		.2 Het terugdringen van het aantal voertuiverkeersuren op de hoofdwegstructuur																

Figuur 26: Verdiepingsslag

7. Deel 2.2: Toets op basis van SMART-doelen

De '+' open hier per uitgangspunt de ingevulde **indicatoren**. Daarnaast verschijnen de **doelstellingen**.

Door de '+' bovenin te openen verschijnt per **indicator een te hanteren tool** en nogmaals de koppeling met de 3 P's en thema's (indien gewenst).

	A	B	C	L	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W	
1	Deel 2.2: Toets op basis van indicatoren														
2	Uitgangspunten Duurzame mobiliteit														
3															
4				Richtlijn of doelstelling (Globaal, Europees, Landelijk)	(optioneel) Nulsituatie overheid	SMART Doelstelling overheid				Ambitieniveau hoog	Ambitieniveau gemiddeld	Ambitieniveau laag			
5	Bij het opstellen mobiliteitsbeleid moet:														
6	1 een integrale benadering worden gehanteerd.														
7	2 innovatie worden toegepast waar mogelijk.														
8	Het mobiliteitssysteem moet:														
9	1 voor iedereen toegankelijk, gelijkwaardig en rechtvaardig aan de reisbehoeften voldoen (vrij bewegen).														
12	2 gezondheid en veiligheid meewegen.														
15	3 een minimale impact hebben op de omgeving.														
20	4 niet bij dragen aan klimaatverandering.														
23	5 ecologisch verantwoord zijn.														
26	6 lucht- en waterverontreiniging voorkomen.														
29	7 het gebruik van hernieuwbare hulpbronnen stimuleren en bijdragen aan het handhaven van energiezekerheid.														
32	8 een regionale economie ondersteunen.														
35	9 haalbaar en betaalbaar zijn.														
38	10 betrouwbaar zijn en een lange levensduur garanderen.														
41	11 cultuurhistorische waarden meenemen.														
44	12 bovengenoemde intergenerationeel waarborgen.														
45															
46															
47															
48	Extra indicatoren voor een aanvullende set														

Figuur 27: Deel 2.2 Toets op mate van SMART-doelen, blad 7.

Ook hier kan de **beoordeling** verwerkt worden door het **desbetreffende vakje** te selecteren.

Het tweede deel van de toets op blad 7, betreft een toets op de SMART-doelstelling middels de geselecteerde indicatoren. Onder elk uitgangspunt hangen twee gekozen indicatoren, deze worden gekoppeld aan richtlijnen of doelstellingen op globaal, Europees en landelijk niveau. Vervolgens staat daar een nulsituatie (de situatie nu) en een doelstelling van de overheid tegenover. Deze wordt vervolgens getoetst op drie niveau's; groen: *ambitieniveau hoog, een doelstelling boven de richtlijnen*, oranje: *ambitieniveau gemiddeld, een doelstelling die de van bovengestelde richtlijn volgt* en rood: *ambitieniveau laag, waarbij deze er dus onder ligt*. Onder deze twee indicatoren per uitgangspunten is nog een schema met meerdere indicatoren per punt. Deze verdieplingslag is ook hier weer aan de overheid. De precieze invulling van de indicatoren is maatwerk per overheid. Deze lijst is in de basisversie ingevuld op basis van de onderzoeksresultaten. In de praktijk dient deze altijd aangepast te worden aan de wensen van de overheid. Hierbij kan met de indicatoren worden geschoven, tussen uitgangspunten en de aanvullende set met extra indicatoren (zie onder in beeld figuur 27).

1	2	A	B	C	L	NO	P	Q	R	S	T	U	V	W	
	1														
	2	Deel 2.2: Toets op basis van indicatoren													
	3														
	4	Uitgangspunten Duurzame mobiliteit											Ambitieniveau hoog	Ambitieniveau gemiddeld	Ambitieniveau laag
						Richtlijn of doelstelling (Globaal, Europees, Landelijk)			(optioneel) Nulsituatie overheid	SMART Doelstelling overheid					
	15	3	gezondheid en veiligheid meewegen.			Nederland						<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	16	1.	Verkeersveiligheid (doden, gewond, UMS)			2020: Doden ↓ 22 %: 640 (2010) naar 500									
	17	2.	Sociale veiligheid (Beveiliging in het openbaar vervoer, Autodiefstal en andere criminaliteit)												
	18	1.	Lopen en fietsen als vervoerswijze op de korte												
	19	2.	Geluid (Aantal woningen met geluidsbelasting tussen 65 en 70 dB(A))												
	20	4	een minimale impact hebben op de omgeving.									<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	21	1.	Leefbaarheid: Snelheid x Intensiteit x Afstand tot bebouwing												
	22	2.	Oversteekbaarheid/barrières: Aantal onnatuurlijke barrières												
	23	5	niet bij dragen aan klimaatverandering.									<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	24	1.	Vervoersuitstoot Broeikasgassen: CO2												
	25	2.	Modal split fiets / ov stedelijk gebied												
	26	6	ecologisch verantwoord zijn.									<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	27	1.	Verlies aan natuurgebieden (Hectare)												
	28	2.	Bescherming/ behoudt van habitat en biodiversiteit (Dier- en plantensoorten)												
	29	7	lucht- en waterverontreiniging voorkomen.									<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	30	1.	Uitstoot luchtverontreinigende stoffen PM10 en Nox												
	31	2.	Waterverontreinigende emissies												
	32	8	het gebruik van hernieuwbare hulpbronnen stimuleren en bijdragen aan het handhaven van energiezekerheid.									<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	33	1.	Gebruik van hernieuwbare brandstoffen per hoofd van de bevolking, uitgesplitst naar vorm.												
	34	2.	Huidige energiegebruik: Verbruik												
	35	9	een regionale economie ondersteunen.									<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		1.	Bereikbaarheid Intensiteiten Stad/centrum, Bedrijventerrein												

Figuur 28: Voorbeeld indicatoren

8. Slot: Resultatenoverzicht

1	2	A	B	C	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U														
	1																											
	2	Toets mobiliteitsbeleid, resultaten			Volledigheid visie				SMART Doelen																			
	3																											
	4																											
	5																											
	6	Uitgangspunten Duurzame mobiliteit			<table border="1"> <tr> <th>1</th> <th>2</th> <th>3</th> <th>4</th> </tr> <tr> <td>Thema opgenomen + SMARTdoelstelling</td> <td>Thema opgenomen → Actief benoemd</td> <td>Gemotiveerd afgeweken</td> <td>Thema wordt niet behandeld</td> </tr> </table>				1	2	3	4	Thema opgenomen + SMARTdoelstelling	Thema opgenomen → Actief benoemd	Gemotiveerd afgeweken	Thema wordt niet behandeld	<table border="1"> <tr> <th>1</th> <th>2</th> <th>3</th> </tr> <tr> <td>Ambitieniveau hoog</td> <td>Ambitieniveau gemiddeld</td> <td>Ambitieniveau laag</td> </tr> </table>						1	2	3	Ambitieniveau hoog	Ambitieniveau gemiddeld	Ambitieniveau laag
1	2	3	4																									
Thema opgenomen + SMARTdoelstelling	Thema opgenomen → Actief benoemd	Gemotiveerd afgeweken	Thema wordt niet behandeld																									
1	2	3																										
Ambitieniveau hoog	Ambitieniveau gemiddeld	Ambitieniveau laag																										
	7	Bij het opstellen mobiliteitsbeleid moet:																										
	8	1 een integrale benadering worden gehanteerd.																										
	11	2 innovatie worden toegepast waar mogelijk.																										
	14	Het mobiliteitssysteem moet:																										
	15	1 voor iedereen toegankelijk, gelijkwaardig en rechtvaardig zijn.																										
	18	2 aan de reisbehoeften voldoen (vrij bewegen).																										
	21	3 gezondheid en veiligheid meewegen.																										
	26	4 een minimale impact hebben op de omgeving.																										
	29	5 niet bij dragen aan klimaatverandering.																										
	32	6 ecologisch verantwoord zijn.																										
	35	7 lucht- en waterverontreiniging voorkomen.																										
	38	8 het gebruik van hernieuwbare hulpbronnen stimuleren en bijdragen aan het handhaven van energiezekerheid.																										
	43	9 een regionale economie ondersteunen.																										
	46	10 haalbaar en betaalbaar zijn.																										
	49	11 betrouwbaar zijn en een lange levensduur garanderen.																										
	52	12 cultuurhistorische waarden meenemen.																										
	55	13 bovengenoemde intergenerationeel waarborgen.																										
	58																											

Figuur 29: Resultatenoverzicht, blad 8.

Het eindproduct is een resultatenoverzicht waarbij weer links de uitgangspunten te zien zijn en rechts de resultaten van de toets op volledigheid en op de SMART-doelstelling. Deze resultaten zijn gelinkt aan de invoer op de volgende bladen. Hier wordt eenvoudig middels kleuren en smileys (groen en geel: 😊, oranje 😐, rood: ☹️) de uitslag getoond. Dit zodat beleidsbepalers en/of beslis makers snel een overzicht hebben op welke punten verbetering mogelijk is. Om een voorbeeld te geven: hierboven is te bijvoorbeeld zien dat er een SMART-doelstelling is ten aanzien van klimaatverandering en energiezekerheid. Het ambitieniveau ten aanzien van klimaat ligt echter onder gestelde eisen, waar deze bij energiezekerheid wel hoog ligt.

De toets in de praktijk

De toets is nog niet in de praktijk toegepast. Over de uiteindelijke werking van de toets kan in dit rapport daarom geen uitspraak worden gedaan. De toets is tijdens een tussentijdse presentatie doorgelopen en besproken met enkele interne deskundigen vanuit diverse disciplines. Hierbij is positieve feedback ontvangen over de toepasbaarheid in de praktijk, bij het opstellen van verkeer- en vervoersplannen, maar ook mogelijk bij andere vakdisciplines en projecten. Dit biedt perspectief voor een succesvolle toepassing. De duurzaamheidstoets zal echter eerst nog getest moeten worden.

6. Eindoordeel

6.1 Inleiding

Met dit hoofdstuk wordt het onderzoek afgerond. De drie fasen van het onderzoek zijn in de drie voorgaande hoofdstukken uitgewerkt. Hier wordt nog eens teruggekoppeld naar de drie oorspronkelijke hoofdvragen, welke concreet worden beantwoord.

1. *Wat is duurzame mobiliteit?*
2. *Hoe maak je duurzame mobiliteit meetbaar in relatie tot mobiliteitsbeleid voor de lange termijn?*
3. *Hoe wordt de duurzaamheidstoets, om mobiliteitsbeleid toetsbaar te maken, vormgegeven?*

Ten slotte volgen nog een aantal aanbevelingen. Deze komen voort uit de onderzoeksresultaten evenals opgedane informatie uit de onderzoeksmethode welke niet direct van toepassing waren op de studie zelf.

6.2 Conclusie, terugkoppeling onderzoeksvragen

1. Wat is duurzame mobiliteit?

Duurzame mobiliteit is een begrip dat voortvloeit uit het bredere begrip duurzaamheid. De visie op duurzaamheid werd voor het eerst uiteengezet in het baanbrekende rapport 'Our Common Future' van de Brundtland-commissie uit 1987. Dit rapport beschrijft een duurzame ontwikkeling die voorziet in de behoeften van de huidige generatie, zonder afbreuk te doen aan het vermogen van toekomstige generaties om in hun eigen behoeften te voorzien. Deze gedachtegang is verwerkt in verschillende definities van duurzame mobiliteit die in de literatuur te vinden zijn. Veel van

deze definities kenmerken zich door de onderverdeling, direct of indirect, naar de domeinen People, Planet en Profit.

De meest complete definitie werd gevonden in een rapport van het Canadian Centre for Sustainable Transportation. Deze is uiteindelijk, met enkele kleine aanpassingen, geheel overgenomen door de EU. Deze definitie luidt als volgt.

Een duurzaam mobiliteitssysteem is gedefinieerd als een systeem waarbij:

- *aan de essentiële toegangs- en ontwikkelingsbehoeften van individuen, bedrijven en samenlevingen veilig kan worden voldaan op een wijze die in overeenstemming is met de mens en de gezondheid van het ecosysteem en daarbij rechtvaardigheid binnen en tussen de opeenvolgende generaties bevordert;*
- *deze betaalbaar is, eerlijk en efficiënt werkt, een keuze biedt aan mobiliteitswijzen en een concurrerende economie, alsmede een evenwichtige regionale ontwikkeling;*
- *deze emissies en afval limiteert binnen het vermogen van de planeet om deze te verwerken, hernieuwbare energiebronnen gebruikt op of onder hun snelheid van productie, en gebruik maakt van onvervangbare hulpbronnen op of onder de snelheid van de ontwikkeling van hernieuwbare substituten, terwijl het de impact op het gebruik van grond en de generatie van lawaai minimaliseert.*

Omdat de EU het hoogste overheidsorgaan is binnen Europa en beleid vanuit Europa daardoor veelal leidend is, is er voor gekozen om deze definitie over te nemen om zo meer uniformiteit ten aanzien van duurzame mobiliteit te creëren.

2. Hoe maak je duurzame mobiliteit meetbaar in relatie tot mobiliteitsbeleid voor de lange termijn?

In nationale en internationale literatuur zijn verschillende lijsten met indicatoren te vinden die gebruikt (kunnen) worden om inzicht te krijgen in de mate van duurzame mobiliteit. Deze lijsten zijn over het algemeen echter omvangrijk en zeer gedetailleerd. Daarom is er uit de bestaande lijsten een nieuwe lijst samengesteld met indicatoren die makkelijker te gebruiken zijn en zo beter aansluiten op de uit de interviews naar voren gekomen wensen.

De indicatoren in de nieuwe lijst worden veelal deels gebruikt door overheden om hun beleid te monitoren, maar zijn nog niet eerder in deze versimpelde vorm samengebracht. De lijst met indicatoren is onderverdeeld aan de hand van de uitgangspunten die voor de duurzaamheidstoets zijn opgesteld. Dit houdt in dat er eerst een onderverdeling bestaat naar de 3 P's en vervolgens worden uitgangspunten gekoppeld aan de thema's bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid of klimaat. Hier worden vervolgens indicatoren aan gekoppeld.

De nieuwe lijst met indicatoren is echter wel dynamisch en moet na afloop van dit onderzoek wel blijvend up-to-date worden gehouden.

3. Hoe wordt de duurzaamheidstoets, om mobiliteitsbeleid toetsbaar te maken, vormgegeven?

Vanuit fase 1, definitie en uitgangspunten en fase 2, de indicatoren is in fase 3 de duurzaamheidstoets vormgegeven. Deze toets is opgesteld in een eenvoudig Excel-bestand. Op deze wijze kan in dit bestand zelf de toets worden uitgevoerd en krijg je direct het resultaat te zien.

Waar duurzame mobiliteit altijd in ontwikkeling zal blijven, zal de toets moeten blijven volgen. De gedachte is dat dit de 'eerste versie' van de toets is. In Excel kan een wijziging worden aangebracht. De keuze om de toets te splitsen op volledigheid en SMART-doelstellingen is om de overheden een keuze te bieden. Niet elke gemeente formuleert de visie in een SMART-doelstelling, waardoor je er op afgerekend kan worden. Hoe een overheid dan met het thema omgaat, is dan aan die overheid zelf. De toets legt ze niets op, dit zou onrealistisch zijn. Het probeert echter wel een bewustwording te creëren ten aanzien van het thema en meer houvast bij de uitwerking ervan.

Daarnaast is de toets ingericht om met name (kleinere) gemeenten van dienst te zien. Uit de interviews en uit de literatuur is gebleken dat hier nog het meest behoefte is aan ondersteuning. De grotere gemeenten en provincies zijn al een stuk verder en hebben al een strategie uitgezet. Deze overheden beschikken over een groter ambtenarenapparaat en kennis.

6.3 Aanbevelingen

Andere benaming van de toets

In dit onderzoek heeft de toets vanaf het begin de werktitel 'duurzaamheidstoets' gekregen. Achteraf kan gesteld worden dat 'toets' misschien een stellige benaming is. Het woord toets kan overheden afschrikken om met de ontwikkelde werkwijze aan de slag te gaan. Dit moet juist voorkomen worden. Daarnaast wordt de praktische toepasbaarheid niet benadrukt. Een betere naam zou daarom kunnen zijn: 'Praktische Duurzaamheidsscan. Voor mobiliteitsbeleid van lagere overheden.'

Het aanvullen en actueel houden van de toets

Bij de uitgangspunten aan het begin van de toets is niet op elk onderdeel relevante informatie en documentatie gevonden. Het is aan de gebruiker van deze toets om hem volledig te maken. Er zal nog gezocht moeten worden naar (succesvolle) voorbeelden uit de praktijk van beleid of concrete maatregelen. Duurzame mobiliteit is momenteel erg in ontwikkeling. De indicatoren die gebruikt kunnen worden om duurzame mobiliteit te meten zullen daarom misschien veranderen. Het is van belang dat de indicatoren in toets up-to-date worden gehouden. Wanneer dit binnen een organisatie steeds door dezelfde persoon wordt gedaan hij of zij zich geleidelijk specialiseren in het thema duurzame mobiliteit.

De toets gebruiken voor andere vakgebieden/documenten

Uit de feedback van de tussenpresentatie is naar voren gekomen dat deze toets kan dienen als basis voor andere vakgebieden. De basis van de toets is solide en kan dienen als basis van een toets in een ander vakgebied. Met enige aanpassingen van de uitgangspunten en indicatoren zien de deskundigen dat de toets

gebruikt zou kunnen worden voor ruimtelijke ontwikkelingsplannen of concrete verkeersprojecten.

Leg contact met kennisinstellingen

Binnen veel organisaties is direct of indirect voldoende kennis aanwezig met betrekking tot duurzaamheid en duurzame mobiliteit. Het loont echter om op dit thema meer de samenwerking aan te gaan met kennisinstellingen. Vooral organisaties zoals Agentschap NL, KpVV en de Universiteit Twente hebben veel kennis in huis op het gebied van duurzame mobiliteit. Uit het onderzoek is namelijk gebleken dat lang niet alle overheden op de hoogte zijn van waar zij deze kennis moeten zoeken. Door nadrukkelijker contact te leggen met deze, en eventueel andere, instanties kunnen overheden zichzelf, maar ook elkaar, beter ondersteunen in het toepassen van duurzame mobiliteit.

Brainstormsessies/presentaties

Overheden die actief met deze toets aan de slag gaan bouwen waarschijnlijk een voorsprong op aan kennis op het gebied van duurzame mobiliteit. Op zijn minst doen zij ervaring op met het toepassen van de toets. Het zou daarom positief zijn als deze overheden deze ervaring actief delen met het vakgebied. Door het houden van brainstormsessies of presentaties op verkeerskunde congressen of beurzen kunnen deze ervaring uitgedragen worden. Hierop zou dan een dialoog kunnen ontstaan over het onderwerp duurzame mobiliteit en het gebruik van deze toets. Dit kan een bijdrage leveren aan het verbeteren van deze toets en zal de toets tevens onder de aandacht brengen van andere overheden.

Betrokken partijen

Eddie Wienk (Student)

Functie: Afstudeerder

Email: e.wienk@royalhaskoning.com
wi3nk@hotmail.com

Tel: 06 17 99 08 35



Kasper Wienk (Student)

Functie: Afstudeerder

Email: k.wienk@royalhaskoning.com
k.wienk@hotmail.com

Tel: 06 13 93 49 05



Rob Huisman (Royal Haskoning)

Functie: - Hoofd adviesgroep V&V Oost
- Begeleider #1 Royal Haskoning

Email: r.huisman@royalhaskoning.com

Tel: 053 48 03 655
06 52 36 19 85



Egbert-Jan Pasman (Royal Haskoning)

Functie: - Projectleider Regionale &
Stedelijke Infrastructuur
- Begeleider #2 Royal Haskoning

Email: ej.pasman@royalhaskoning.com

Tel: 053 48 03 664
06 46 14 07 12



Janet van der Hoeven (Windesheim)

Functie: - Docent Verkeerskunde
- Begeleider #1 Windesheim

Email: j.vander.hoeven@windesheim.nl

Tel: 088 469 64 67



Erwin Bezembinder (Windesheim)

Functie: - Docent Verkeerskunde
- Begeleider #2 Windesheim

Email: e.bezembinder@windesheim.nl

Tel: 088 469 99 11 (receptie)



Documentenlijst

Fase 1: Wat is duurzame mobiliteit?

- WCED (1987). *Our Common Future*.
- OECD Proceedings (1996). *Towards sustainable transportation*.
- Miermans, W (1998). *Duurzame mobiliteit In klare taal*.
- Rand Europe (2003). *Setting the Context for Defining Sustainable Transport and Mobility*.
- Working Group on Sustainable Urban Transport (2003). *Final report*.
- WBCSD (2004). *Mobility 2030 Meeting the challenges to sustainability*.
- SUMMA (2005). *Final Publishable Report*.
- CST (2005). *Defining sustainable transportation*.
- Williams, R. (2007). *A Definition of Sustainable Mobility*.
- VTPI (2007). *Defining and Measuring Progress Towards Sustainable*

- William McDonough & Partners (2008). *De Almere Principles*
- Binsbergen, A. van (2009). *Baanbrekende ideeën voor Duurzame Mobiliteit*.
- KpVV (2009). *Met sprongen en ladders naar duurzame mobiliteit*.
- KpVV (2010). *Factsheet KpVV visie duurzame mobiliteit*.
- Das, M. (2010). *Presentatie Klimaat & duurzame mobiliteit*.
- Bakker, A.; Willems, J. (2010). *Voorkom vertraging in de transitie naar duurzame mobiliteit*.
- Korteweg, J. A.; Rienstra, S. (2010). *Duurzaamheid in kosten-batenanalyses verkeer en vervoer*.
- Transumo (2010). *Eerste stappen naar duurzame mobiliteit*. Zoetermeer.
- XTNT (2010). *Verslag 'Duurzame mobiliteit: hoe doe je dat eigenlijk?'* Houten.

Fase 2: Hoe maak je duurzame mobiliteit meetbaar?

- DLR 2003 - *Indicators for sustainable mobility*.
- Lautso, K. et al (2004). *PROPOLIS*. Europese Commissie: Directoraat Generaal Onderzoek en innovatie.
- SUMMA (2004). *The System Diagram and Indicators*.
- MIT (2006). *Sustainable Transport Indicators and Assessment Methodologies*.
- VTPI (2008). *Sustainable Transportation Indicators*
- EEA (2009). *Indicators tracking transport and environment in the European Union*.
- COST; Joumard R.; Gudmundsson H. (2010). *Indicators of environmental sustainability in transport*
- VTPI (2011). *Well Measured: Developing Indicators for Sustainable And Livable Transport Planning*.

- ARCADIS (2006.) *Duurzaamheids- en Milieubeoordeling SMB PVVP Limburg*.
- Provincie Noord-Brabant (2006). *PVVP doelenschema*.
- Royal Haskoning (2006). *Strategische Milieubeoordeling PVVP*.
- Telos (2010). *De duurzaamheidsbalans van Brabant 2010*.
- KiM (2009). *Nationale mobiliteitsmonitor 2009*.
- KiM (2010). *Duurzaamheid in kosten-batenanalyses*.
- Agentschap NL (2010). *Handreiking klimaatbeleid en duurzame mobiliteit.*
- Risman, R. (1995). *Interview-technieken bij onzekerheids-identificatie en data-acquisitie*.



ROYAL HASKONING