

Factsheet

Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP's)



CROW maakt praktische kennis direct toepasbaar

Kennisplatform CROW is de drijvende kracht achter een duurzame inrichting van de fysieke leefomgeving in Nederland. We ontwikkelen collectieve kennis over infrastructuur en mobiliteit; voor én met de sector. Als kennisplatform bieden we praktische oplossingen en bevorderen we directe toepasbaarheid van deze kennis. Iedereen die een stap buiten de deur zet, ervaart het onschatbare belang van onze publicaties en richtlijnen, opleidingen, netwerken en community's.

Werken aan praktische oplossingen is voor ons vanzelfsprekend. Dat doen we met ruim 120 professionals in Ede (hoofdkantoor) en Utrecht. CROW is een onafhankelijke kennisorganisatie zonder winstoogmerk.

Inhoud

Inleiding 5

Samenvattende infographic SUMP's 6

1 Het Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) 8

- 1.1 Wat is een SUMP? 8
- 1.2 Wie moet een SUMP opstellen en waarom? 8
- 1.3 Wat zijn de doelen van een SUMP? 9
- 1.4 Welke verplichtingen hangen samen met een SUMP? 10
- 1.5 Welke financieringsmogelijkheden hangen samen met een SUMP? 10
- 1.6 Welk stappenplan en welke monitoring hoort bij het opstellen van een SUMP? 11
- 1.7 Kunnen SUMP's onderling van elkaar verschillen? 13

2 Verschillen en overeenkomsten tussen een SUMP en bestaande instrumenten 14

- 2.1 Wat zijn de verschillen en overeenkomsten tussen een SUMP en bestaande instrumenten? 14
- 2.2 Verschillen en overeenkomsten tussen SUMP, GVVP, PVVP en RMP 14
- 2.3 Kunnen huidige mobiliteitsplannen dienen als SUMP? 17

Januari 2025

CROW en degenen die aan deze publicatie hebben meegewerkt, hebben de hierin opgenomen gegevens zorgvuldig verzameld naar de laatste stand van wetenschap en techniek. Desondanks kunnen er onjuistheden in deze publicatie voorkomen. Gebruikers aanvaarden het risico daarvan. CROW sluit, mede ten behoeve van degenen die aan deze publicatie hebben meegewerkt, iedere aansprakelijkheid uit voor schade die mocht voortvloeien uit het gebruik van de gegevens.

De inhoud van deze publicatie valt onder bescherming van de auteurswet.
De auteursrechten berusten bij CROW.

Inleiding

Ontwikkeling van Trans-Europees Transportnetwerk (TEN-T) en stedelijke knooppunten

Binnen Europa vindt er veel grensoverschrijdende mobiliteit plaats van zowel personen als goederen. Om grensoverschrijdend verkeer mogelijk te maken heeft de EU eisen geformuleerd, gericht op de ontwikkeling van het Trans-Europese Transportnetwerk (TEN-T).¹ Het TEN-T verbindt de steden en regio's in de Europese Unie met elkaar, voor personen en goederen: over de weg, het spoor, het water en door de lucht. Dit gebeurt onder andere via de ruim 400 'urban nodes' (stedelijke knooppunten) door heel Europa. Deze stedelijke knooppunten gelden binnen het transportnetwerk als startpunt en eindbestemming van personen en goederen. Bovendien functioneren ze ook als overgangspunten tussen verschillende modaliteiten.

Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) om mobiliteit te verduurzamen

De ontwikkeling van het TEN-T richt zich ook op het verduurzamen van mobiliteit, naast het realiseren van een economisch sterke, betrouwbare en hoogwaardige vervoersinfrastructuur. In de nieuwe TEN-T-verordening staat dat lidstaten ervoor moeten zorgen dat urban nodes vanaf 31 december 2027 verplicht een Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) hebben vastgesteld.² SUMP's zorgen ervoor dat alle steden in de EU een uniform mobiliteitsplan hebben, wat zorgt voor een verduurzaming van de mobiliteit op regionaal en lokaal niveau. Dit is dan ook de meest concrete uitwerking van Europees mobiliteitsbeleid, waar burgers en andere stakeholders heel nadrukkelijk bij worden betrokken met een participatief proces.

Het doel van deze factsheet is om de uitwerking van het Europese beleid in het kort te schetsen

Deze factsheet is opgesteld om geïnteresseerden uit te leggen wat een SUMP is, hoe dit werkt, wie het zou moeten opstellen, en waarom. Met name gemeenten zullen vragen hebben; dit document levert hun een eerste overzicht, voordat zij de verdere technische details kunnen vinden in de (omvangrijkere) EU-documenten.³ Het eerste hoofdstuk gaat in op het hoe en wat van een SUMP, het tweede hoofdstuk vergelijkt vervolgens SUMP's met bestaande Nederlandse mobiliteitsplannen.

Aan het eind van deze factsheet hebben wij een samenvattende infographic opgenomen

Mocht u niet zeker weten of deze factsheet iets voor u is, of wilt u in korte tijd een overzicht van het hoe, wat en waarom van een SUMP, dan vindt u op de volgende pagina een infographic met de belangrijkste informatie. Deze is verre van uitputtend, maar behandelt wel kort de belangrijkste punten.

- ¹ Europese Raad (2023). *Trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T): Raad en Parlement akkoord over duurzame connectiviteit in Europa*: <https://www.consilium.europa.eu/nl/press/press-releases/2023/12/18/trans-european-transport-network-ten-t-council-and-parliament-strike-a-deal-to-ensure-sustainable-connectivity-in-europe/>.
- ² EU (2024). *Regulation (EU) 2024/1679 of the European Parliament and of the Council of 13 June 2024 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network*: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32024R1679>.
- ³ Zie voor een overzicht bijvoorbeeld de volgende links: https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/sustainable-urban-mobility-plans/sump-guidelines-and-decision-makers-summary_en; https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/sustainable-urban-mobility-plans/expert-corner-sump-reference-materials_en.

Samenvattende infographic SUMP's

Deze infographic geeft in één oogopslag wat wij in de factsheet over SUMP's behandelen. De factsheet beantwoordt de vragen **wat** is een SUMP, **waarom** heb je een SUMP nodig, **wie** moet het opzetten en **hoe** doe je dat vervolgens. Voor alle achtergrond, is het van belang het volledige document te lezen.



Nederland telt **26 Stedelijk Knooppunten** die moeten voldoen aan de SUMP-methodiek



Afhankelijk van de **grootte, internationale dimensie** (is het bijvoorbeeld een *grensgemeente*), en huidige **voortgang van mobiliteitsbeleid**, is de urgentie van het voldoen aan de SUMP-methodiek groter of kleiner.



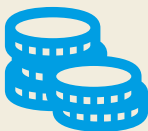
De SUMP heeft **2 doelstellingen**:

- 1 Verbeteren van de toegankelijkheid van het stedelijke gebied, ook voor mensen met een (fysieke) beperking
- 2 Leveren van hoogwaardige, veilige en duurzame mobiliteit naar, tussen, en binnen het gebied, met specifieke aandacht voor de rol van openbaar vervoer en actieve mobiliteit



De EU geeft **6 richtlijnen** voor SUMP's

- 1 Doelstelling
- 2 Langetermijnvisie en implementatieplan voor de korte termijn
- 3 Integratie van verschillende modaliteiten
- 4 Effectieve werking van het TEN-T
- 5 Participatieve aanpak
- 6 Monitoring en prestatie-indicatoren



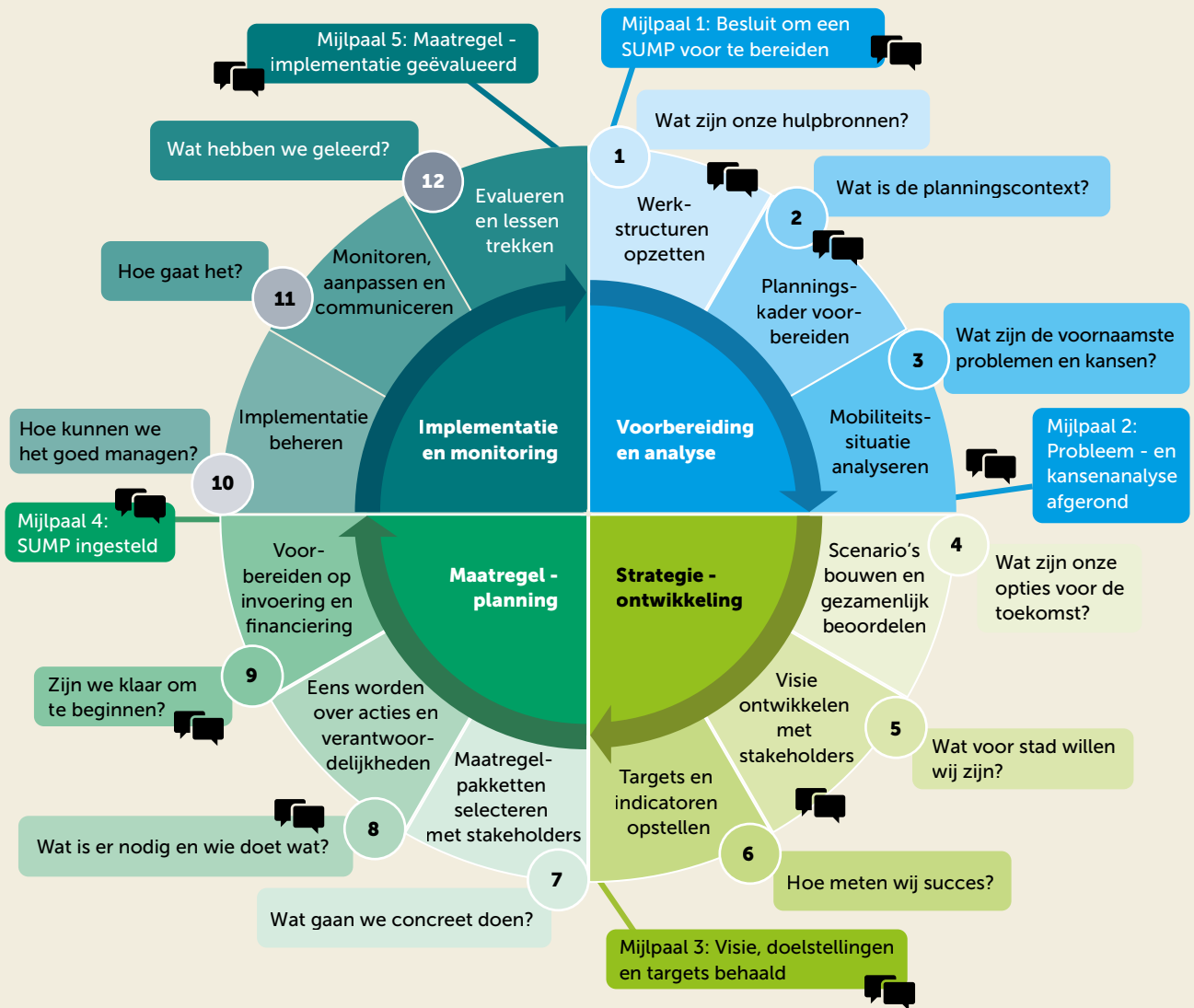
Er zijn verschillende Europese en nationale **financieringsmogelijkheden** om de plannen in SUMP's uit te voeren. Voor het opstellen van een SUMP zelf is er een subsidie vanuit het fonds 'CEF Transport – Technical Assistance to Member States' beschikbaar.



Huidige mobiliteitsplannen – zoals GVVP's, PVVP's en RMP's – kunnen mogelijk dienen als SUMP's, zij het met een aantal aanpassingen. Veel punten uit bestaande plannen worden ook in de SUMP gevraagd, maar die verschilt ook op een aantal punten. Hiervoor hebben wij een overzichtstabel in de uitgebreide factsheet.



Vanaf het besluit om een SUMP te implementeren tot aan de evaluatie ervan, zijn er **12 stappen** te zetten. Deze staan in de bijgaande figuur toegelicht.



 Dit symbool geeft momenten aan voor politieke betrokkenheid tijdens het proces

1 Het Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP)

1.1 Wat is een SUMP?

Een Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) is een mobiliteitsplan dat voldoet aan de Europese richtlijnen. Op deze manier draagt het bij aan het versterken en verduurzamen van het Europese transportnetwerk (TEN-T). Het is een integraal plan met zowel een langetermijnvisie als een implementatieplan voor de korte termijn om de mobiliteit in een stad of regio duurzaam te verbeteren.⁴

Een SUMP beslaat een afgebakend 'functioneel stedelijk gebied' (functional urban area: FUA) en wordt door de Europese Commissie aangeduid als 'hoeksteen van het Europees stedelijk mobiliteitsbeleid'. Het plan bouwt voort op bestaande plannen, met specifieke aandacht voor de principes van integratie, participatie en evaluatie. Er worden in een SUMP eisen gesteld aan diverse factoren binnen het stedelijke mobiliteitssysteem. Zo gaat een SUMP naast verplaatsing van personen ook over goederenvervoer en transportinfrastructuur. Het plan bevordert tevens de samenwerking en synergie tussen verschillende overheids-lagen en beleidsterreinen.⁵

Sustainable Urban Logistics Planning (SULP)

Goederenvervoer – specifiek de complexiteit rondom het efficiënt organiseren van stadslogistiek – maakt beperkt onderdeel uit van een SUMP. Daarom besteedt de EU specifieke aandacht aan duurzaam stadslogistiek met 'Sustainable Urban Logistics Planning' (SULP).¹¹ Een SULP volgt in grote lijnen dezelfde stappen als een SUMP (zie figuur 2). De doelstellingen die vastgesteld worden in een SULP moeten dan ook aansluiten op de lange-termijndoelstellingen van een SUMP. Het belangrijkste verschil tussen een SULP en een SUMP zijn het type stakeholders dat betrokken wordt in het proces van de totstandkoming van beide mobiliteitsplannen. Bij een SULP vragen verschillende (vervoers)modaliteiten en de bijbehorende vervoerders en verladers speciale aandacht, net als de betrokken (grens)gemeente. Afhankelijk van het type stad, zal de organisatie van stadslogistiek ook sterk variëren.

1.2 Wie moet een SUMP opstellen en waarom?

SUMP's zijn op dit moment niet verplicht, maar de EU beveelt het opstellen ervan wel aan.⁶ Met de herziening van de TEN-T-regelgeving verandert dit en moet ieder stedelijk knooppunt vanaf 31 december 2027 een SUMP hebben vastgesteld en dit monitoren.⁷ Deze regelgeving wijst binnen de hele EU 431 stedelijk knooppunten aan, waarvan 26 in Nederland (zie Figuur 1).⁸ Het is voor deze stedelijk knooppunten waarschijnlijk pas interessant om een SUMP op te stellen als zij in aanmerking willen komen voor een subsidie van het fonds Connecting Europe Facility for Transport (CEF).⁹ Als deze wens er is, moet een stad of gemeente in 2026 een aanvraag indienen voor de financiering van het opstellen van een SUMP.



Figuur 1. De 26 stedelijke knooppunten (FUA's) in Nederland.

4 CROW. Brede Welvaart <https://www.crow.nl/Onderwerpen/brede-welvaart/>.

5 Rupprecht Consult (editor), 2020. Decision makers summary for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan.

6 Europese Commissie. Introduction to SUMP's. https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/sustainable-urban-mobility-plans/introduction-sumps_en.

7 EU (2024). Regulation (EU) 2024/1679 of the European Parliament and of the Council of 13 June 2024 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network – Artikel 41. <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>

8 EU (2024). Regulation (EU) 2024/1679 of the European Parliament and of the Council of 13 June 2024 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network – Bijlage II. <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>.

9 Zie paragraaf 1.5 voor meer uitleg over de CEF.

1.3 Wat zijn de doelen van een SUMP?¹⁰

Een SUMP heeft twee primaire doelstellingen. Ten eerste het verbeteren van de toegankelijkheid van het betreffende functioneel stedelijke gebied, waaronder voor mensen met een (fysieke) beperking. Ten tweede het leveren van hoogwaardige, veilige en duurzame mobiliteit naar, tussen, en binnen het gebied, met specifieke aandacht voor de rol van openbaar vervoer en actieve mobiliteit.¹¹ Door te focussen op schone mobiliteit en het realiseren van multimodale overstappunten dragen deze doelstellingen ook bij aan het verbeteren van het gehele TEN-T.

Waarom een SUMP?

Er zijn diverse Nederlandse steden die al een SUMP hebben opgesteld of hun mobiliteitsbeleid hebben herzien volgens de SUMP-methodiek. De gemeenten **Utrecht** en **Arnhem** hebben bijvoorbeeld een mobiliteitsplan opgesteld dat de SUMP-doelstellingen nastreeft. De aanleiding voor gemeenten om de SUMP-methodiek in de periode 2016 – 2019 te overwegen relateerde vooral aan het vooruitlopen op de duurzame mobiliteitstransitie. De praktische uitvoerbaarheid bleek echter lastiger.

Voor een **grensgemeente** zoals **Enschede** wordt het gezamenlijk opstellen van een SUMP, samen met andere Twentse (Almelo en Hengelo) en Duitse (Münster, Osnabrück) gemeenten, verplicht vanuit het samenwerkingsverband EUREGIO. Deze steden vormen namelijk samen het MONT-stedennetwerk. Almelo gaat aan de slag om hier een basis voor te leggen in het eerste kwartaal van 2025. In het verleden (2019) heeft Enschede ook overwogen om een SUMP op te stellen, maar toen bleek de uitvoerbaarheid van de methodiek lastig. Zowel de gemeente Tilburg als Rotterdam beamen dat de uitvoerbaarheid lastig is. Voor Enschede zelf wordt het opstellen van een SUMP vanaf 2027 verplicht om in aanmerking te komen voor het CEF-fonds (Connecting Europe Facility) vanuit de EU, aangezien de gemeente meer dan 100.000 inwoners heeft. Hengelo vindt een SUMP te weinig aansluiten bij de lokale context en te hoog over; daar helpt een 'regionale SUMP' vanuit het MONT-netwerk ook niet direct bij. Hengelo overweegt een SUMP in de toekomst mits er voldoende concrete invulling gegeven kan worden aan lokale ambities.

Voor een **grote gemeente** als **Rotterdam** is het überhaupt de vraag wat een SUMP of het volgen van de SUMP-methodiek toevoegt ten opzichte van huidig mobiliteitsbeleid. Een deel van de elementen binnen het huidige

Stedelijke Verkeersplan Rotterdam voor de periode 2016 – 2030 komt overeen met de SUMP-richtlijnen. Hier is echter niet heel bewust voor gekozen. Grotere gemeenten zoals Rotterdam hebben vaak verschillende 'deelplannen' die onder het huidige mobiliteitsbeleid hangen, zoals een plan voor deelmobiliteit, fietsen, ov, et cetera. Zulke gemeenten gaan ook al zorgvuldig om met participatie. De vraag is dan ook of dergelijk EU-beleid iets toevoegt, of al in lijn is met het huidige mobiliteitsbeleid. Wel wordt het voor een grote gemeente als Rotterdam, zoals ook voor Enschede, verplicht om vanaf 2027 een SUMP te hebben om in aanmerking te komen voor het CEF-fonds.

SUMP buiten stedelijke knooppunten

Ook gemeenten die niet zijn aangewezen als stedelijk knooppunt kunnen een SUMP opstellen. Zo was in 2015 de gemeente **Maashorst (voormalig Uden)** de eerste gemeente in Nederland die de herziening van het mobiliteitsplan uitvoerde volgens de SUMP-methodiek. Belangrijkste drijfveer op dat moment was om aan de slag te gaan met (de uitvoering van) duurzaam mobiliteitsbeleid met een breed aantal stakeholders. Het was vooral prettig om de uitvoering handen en voeten te geven en participatie voldoende mee te nemen in het gehele proces; waarbij de nadruk alsnog moest liggen op het grote plaatje. Op dit moment heeft de gemeente binnen haar huidige mobiliteitsbeleid (Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan Maashorst 2023), alle elementen van de SUMP-methodiek zoals opgesteld in de GVVP van Uden in 2015 overgenomen, in combinatie met de verkeersnotitie van Landerd uit 2012. Hierbij komen alle elementen van het SUMP stap-voor-stap terug om uitvoering te geven aan verschillende mobiliteitsvormen: gemotoriseerd vervoer, openbaar vervoer, fietsverkeer en ruimte voor voetgangers.

¹⁰ European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans (2019). Sustainable Urban Logistics Planning. https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/document/download/9b248341-5a2e-4706-9dc2-5fa334fdcf58_en?filename=sustainable_urban_logistics_planning.pdf

¹¹ EU (2024). Regulation (EU) 2024/1679 of the European Parliament and of the Council of 13 June 2024 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network – Bijlage V: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>.

1.4 Welke verplichtingen hangen samen met een SUMP?

Vanaf 31 december 2027 is het voor elk stedelijk knooppunt verplicht om een SUMP te hebben. Dit geldt dus ook voor de 26 stedelijke knooppunten in Nederland. Daarnaast moet er vanaf dat moment door elk stedelijk knooppunt data verzameld worden over de prestaties op het gebied van stedelijke mobiliteit. Het verzamelen van deze data gebeurt aan de hand van 'Urban Mobility Indicators' (UMI) die de Europese Commissie heeft opgesteld en die wij verderop toelichten in paragraaf 1.5. In 2025 zal de Europese Commissie met een lijst van verplichte indicatoren komen, inclusief een methode en specifieke deadlines voor het verzamelen en aanleveren van de data. De lidstaten zijn verantwoordelijk voor het leveren van deze data aan de Europese Commissie. Zo zijn de lidstaten verplicht om vanaf 19 juli 2025 een nationaal contactpunt en programma te hebben om stedelijke knooppunten te ondersteunen in het opstellen van een SUMP.

Voor het opstellen van een SUMP geeft de Europese Commissie zes richtlijnen mee:

- 1 **Doelstelling:** Het plan moet bijdragen aan het verbeteren van de toegankelijkheid van het functioneel stedelijk gebied, ook voor mensen met een (fysieke) beperking, en aan het leveren van hoogwaardige, veilige en duurzame mobiliteit naar, tussen, en binnen het gebied, met specifieke aandacht voor de rol van openbaar vervoer en actieve mobiliteit.
- 2 **Langetermijnvisie en implementatieplan voor de korte termijn:** Een SUMP moet beschikken over een lange-termijnstrategie voor infrastructuur en multimodale diensten, inclusief een uitvoeringsplan voor de korte termijn. Zowel de genoemde strategie als het plan moeten onderdeel zijn van een geïntegreerde aanpak voor duurzame ontwikkeling van het stedelijk gebied, gekoppeld aan relevante ruimtelijke ordening.
- 3 **Integratie van verschillende modaliteiten:** De focus moet liggen op het bevorderen en faciliteren van een multimodaal mobiliteitssysteem. Belangrijk hierbij zijn openbaar vervoer en actieve mobiliteit, emissieloos vervoer door het wagenpark te verduurzamen en het verminderen van congestie.
- 4 **Effectieve werking van het TEN-T:** Het plan waarborgt de doorstroming van personen- en goederenvervoer op het TEN-T. Speciale aandachtspunten zijn congestie; knelpunten die de doorstroming beïnvloeden en verkeersveiligheid.
- 5 **Participatieve aanpak:** Er wordt uitgegaan van een integrale aanpak, met een hoge mate van samenwerking, coördinatie en consultatie tussen overheids-lagen en relevante autoriteiten. Burgers en het bedrijfsleven moeten ook worden betrokken.

6 **Monitoring en prestatie-indicatoren:** een SUMP bevat doelstellingen, streefcijfers en indicatoren die zich richten op de verbetering van het huidige en toekomstige mobiliteitssysteem. De Europese Commissie heeft zeven gebieden vastgesteld waar de prestatie-indicatoren op gebaseerd kunnen worden: verkeersongevallen en -letsel, vervoersaandeel per modaliteit, geluids- en luchtverlast, congestie, broeikasgasemissies en toegang tot mobiliteitsdiensten.

1.5 Welke financieringsmogelijkheden hangen samen met een SUMP?

Het opstellen en uitvoeren van een SUMP en de bijbehorende monitoring vragen om capaciteit en middelen. Er zijn verschillende Europese en nationale financieringsmogelijkheden die hierbij kunnen helpen. Op dit moment zijn er geen financieringsmogelijkheden die afhangen van het wel of niet hebben van een SUMP. Vanwege de verwoording in de herziene TEN-T-verordening, verwachten wij dat een SUMP noodzakelijk is om na 31 december 2027 in aanmerking te kunnen komen voor een CEF-subsidie.

Voor het opstellen van een SUMP zelf is er een subsidie vanuit het fonds 'CEF Transport – Technical Assistance to Member States' beschikbaar, hoewel deze voor dit jaar gesloten is.¹² Eén van de vijf 'working packages' is bedoeld om stedelijke knooppunten te helpen met het opstellen van SUMP's. Voor de hele subsidie is ongeveer € 16,5 miljoen beschikbaar.

Vervolgens zijn er ook nog enkele financieringsinstrumenten die relevant kunnen zijn voor de uitvoering van de maatregelen die stedelijk knooppunten in een SUMP opnemen. Deze hebben wij onderverdeeld in Europese, nationale en provinciale financieringsinstrumenten.

Europees

De Europese Commissie benoemt de volgende financieringsinstrumenten in haar handleiding 'Funding and financing of sustainable urban mobility measures':¹³

- **Connecting Europe Facility (CEF) for Transport** is een fonds voor het realiseren van het Europese transport- en infrastructuurbeleid en het vergroten van bereikbaarheid tussen lidstaten. In totaal is voor dit subsidieprogramma € 25,6 miljard beschikbaar tussen 2021 en 2027.
- **European Structural and Investment Funds (ESIF)** bestaat uit verschillende fondsen, waarvan het **European Regional Development Fund (ERDF)** is relevant voor de bevordering van stedelijke mobiliteit in het kader van stedelijke ontwikkeling.
- **LIFE Programme** is een Europees financieringsinstrument voor milieu- en klimaatactie.

12 CINEA (9 October 2024). Connecting Europe Facility (CEF) Invitation to submit a proposal: https://cinea.ec.europa.eu/document/download/5f9bfff95-9e89-4530-ab70-5ef6b84dd0d7_en?filename=Call%20Document%20CEF-T-2024-TACOENEA-IBA.pdf.

13 Werland, S., Rudolph, F. (2019) Funding and financing of sustainable urban mobility measures, Topic guide. European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans.

- Horizon Europe is Europa's grootste onderzoeks- en innovatieprogramma, waarin ook geld beschikbaar is voor klimaat, energie en mobiliteit.
- EIT Climate-KIC is een netwerk voor milieuvriendelijke innovaties in Europa, dat het programma NetZeroCities leidt en steden helpt klimaatneutraal te worden, door onder andere te helpen bij financiering.
- Cleaner Transport Facility (CTF) is een initiatief opgezet door de Europese Commissie en de Europese Investeringsbank (EIB) om investeringen te doen in schoner openbaar vervoer en bijbehorende infrastructuur.

Nationaal en provinciaal

Op nationaal en provinciaal niveau kan mogelijk aanspraak worden gemaakt op de volgende financieringsbronnen:

- **Mobiliteitsfonds:** met het Mobiliteitsfonds worden programma's en projecten bekostigd die vallen onder het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT). In dit fonds is ook geld beschikbaar voor de ontwikkeling van regionale infrastructuur en bereikbaarheidsprogramma's.
- **Rijksprogramma's per modaliteit:** Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft verschillende programma's die financiering van duurzame mobiliteit bevatten. Dit gaat vaak per modaliteit. Met Veilig, Slim en Duurzaam zijn er bijvoorbeeld subsidies voor het uitvoeren van maatregelen gericht op het stimuleren van de fiets of deelauto's.
- **Provinciefonds:** Provincies stellen vanuit het provinciefonds geld beschikbaar, onder andere aan RMP-regio's. Binnen deze RMP-regio's kunnen gemeenten vervolgens sturen op het uitvoeren van maatregelen.

1.6 Welk stappenplan en welke monitoring hoort bij het opstellen van een SUMP?

Voor het opstellen van een SUMP kan gebruik worden gemaakt van de SUMP-methodiek van de EU.¹⁴ Het volgen van deze methodiek is niet verplicht, maar biedt regio's en gemeenten richtlijnen en handvatten voor het opstellen van een dergelijk duurzaam integraal mobiliteitsplan.

Om regio's en gemeenten hierin verder te helpen, heeft de EU een aantal procesoptimalisaties voorgesteld in de nieuwe TEN-T-verordening. Ten eerste stelt de EU dat elke lidstaat een nationaal SUMP-contactpunt dient aan te wijzen en een *nationaal SUMP-programma* moet opstellen om stedelijke knooppunten te ondersteunen. Dit contactpunt en programma dienen *uiterlijk 19 juli 2025* in werking te zijn getreden. Ten tweede heeft de Europese Commissie zich ten doel gesteld om een internetinterface in te richten waarmee de overheden van de stedelijke knooppunten SUMP's en indicatoren kunnen indienen. Ook deze interface moet uiterlijk 19 juli in werking getreden zijn. Beide maatregelen moeten ervoor zorgen dat het voor overheden gemakkelijker is om informatie in te winnen en om het proces van indienen te versoepelen.

¹⁴ *European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans (2019). Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (2nd edition): https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/system/files/2023-09/sump_guidelines_2019_second%20edition.pdf.*

De methodiek bestaat uit een 12-stappenplan dat handvaten biedt voor het hele proces: van het opzetten en vaststellen van werkafspraken tot het implementeren en monitoren van een SUMP. Het proces bestaat uit 4 fases:

- 1 een voorbereidende & analysefase,
- 2 een strategieontwikkelingsfase,
- 3 een planfase waarin concrete maatregelen worden voorgesteld, en
- 4 een implementatie- & monitoringsfase.

Elke fase wordt afgesloten met een duidelijke mijlpaal waarbij na het besluiten tot het opstellen van een SUMP ('mijlpaal 1'), fase 1 wordt afgesloten met een duidelijk beeld van de knelpunten en mogelijkheden, fase 2 met een gedefinieerde visie en doelen, fase 3 met een vastgesteld SUMP en fase 4 met een SUMP dat geïmplementeerd en geëvalueerd is.

Dit 12-stappenplan wordt samengevat in Figuur 2.



 Dit symbool geeft momenten aan voor politieke betrokkenheid tijdens het proces

Figuur 2. Het 12-stappenplan om tot een SUMP te komen.

1.7 Kunnen SUMP's onderling van elkaar verschillen?

Onderlinge verschillen tussen SUMP's zijn er zeker. Ieder stedelijk knooppunt is anders en heeft eigen kenmerken, ontwikkelingen en opgaven. Ook is het startpunt niet per definitie gelijk. Op sommige plekken zal het SUMP voortbouwen op een bestaand plan, terwijl op andere plekken nog gestart moet worden. Het eerdergenoemde stappenplan is dan ook vooral een modelproces; het kan gebeuren dat stappen tegelijk of in een andere volgorde worden doorlopen. Het is echter wel belangrijk om vast te houden aan de vier fases, die gekenmerkt worden door een mijlpaal die gekoppeld is aan een besluit of uitkomst van een proces.

De Europese Commissie heeft verschillende goede voorbeelden op een rij gezet van steden die toelichten hoe zij een specifieke activiteit of stap van de SUMP-methodiek hebben uitgevoerd.¹⁵ Zo hebben de steden Edinburgh (UK) en Bielefeld (DE) beide een interdepartementaal kernteam ingericht voor het ontwikkelen van hun SUMP, bestaande uit medewerkers vanuit verschillende relevante disciplines in de gemeentelijke organisatie. Wat de steden verschillend aanpakten, was dat Edinburgh experts uit de eigen organisatie liet meekijken en meepraten en dat er in Bielefeld experts ingehuurd werden van buitenaf. Hiermee geven beide steden een verschillende invulling aan stap 1.

Zo is elke stap met bijbehorende activiteiten maatwerk voor elk stedelijk knooppunt. Dit is ook te zien in de geografische afbakening van een SUMP, die gedefinieerd wordt onder stap 2. Het functioneel stedelijk gebied dat beschreven wordt in het SUMP van de stad Basel (CH) beslaat bijvoorbeeld niet alleen Zwitsers grondgebied, maar omvat ook een Frans en Duits deel. Een andere geografische aanpak werd gekozen in Kassel (DE), waar een SUMP werd opgesteld voor stadskern Kassel, parallel aan een regionaal plan voor de mobiliteitsontwikkeling in de overkoepelende regio. In de metropoolregio Grand Nancy (FR) werd er juist voor de overkoepelende regio een SUMP opgesteld. Mede dankzij al bestaande samenwerkingsstructuren in de regio had men de capaciteit om een intergemeentelijk stedelijk plan te ontwikkelen waar meerdere sectorale plannen in werden geïntegreerd.

SUMP-methodiek als leidraad/middel in plaats van doel op zich

De gemeente Tilburg geeft in dit artikel aan dat zij nog veel kan leren van buitenlandse aanpakken omtrent het opstellen van een SUMP. Dat is volgens de gemeente de grootste meerwaarde bij het opstellen van een SUMP. Tilburg beaamt echter ook dat het precies doorlopen van de stappen binnen de SUMP-methodiek snel complex kan worden en dat het daarom belangrijk is om de SUMP-methodiek meer als inspiratie te gebruiken in plaats van het te zien als een concreet stappenplan. Hierbij ziet de gemeente het opstellen van een SUMP niet als doel op zich, maar ziet zij het volgen van de methodiek meer als middel of leidraad om huidige vormen van mobiliteitsbeleid op te stellen.

¹⁵ European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans, (2019). Annex to the guidelines for developing and implementing a sustainable urban mobility plan (2nd edition).

2 Verschillen en overeenkomsten tussen een SUMP en bestaande instrumenten

2.1 Wat zijn de verschillen en overeenkomsten tussen een SUMP en bestaande instrumenten?

De Europese Commissie benadrukt dat het van belang is dat een SUMP voortbouwt op bestaande mobiliteitsplannen, waarbij ook aandacht is voor integratie van andere beleids-thema's. Zij moedigt dus aan om bestaande instrumenten (mobiliteitsbeleid) te herzien volgens de SUMP-methodiek, of om een nieuw SUMP op te stellen met bestaand mobiliteitsbeleid als uitgangspunt. De verschillen en overeenkomsten tussen SUMP's en bestaande instrumenten zijn dus erg relevant en zullen hieronder verder toegelicht worden.

De bestaande instrumenten waarmee wij SUMP's vergelijken zijn het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP), het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) en het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP).

Met de ingang van de nieuwe Omgevingswet op 1 januari 2024, vormen GVVP's en PVVP's integraal onderdeel van de omgevingsvisie van provincies en gemeenten.¹⁶ Voor de GVVP's geldt er een overgangsregeling, waarbij een GVVP blijft gelden totdat een gemeentelijke omgevingsvisie van kracht wordt.¹⁷ De invulling van zowel GVVP's als PVVP's verschilt per gemeente of provincie. Zo legt de provincie Noord-Brabant in haar 'beleidskader mobiliteit' expliciet de

relatie met slimme mobiliteit in de Brainportregio,¹⁸ en zet provincie Noord-Holland in haar 'Perspectief Mobiliteit' zich expliciet in voor deelmobiliteit, als onderdeel van het toepassen van de Trias Mobilica.¹⁹

2.2 Verschillen en overeenkomsten tussen SUMP, GVVP, PVVP en RMP

Om de verschillen tussen een SUMP en de diverse bestaande mobiliteitsinstrumenten helder weer te geven, hebben wij dit onderscheid gemaakt op een aantal aspecten waarop de mobiliteitsplannen van elkaar verschillen. Dit zijn: geografische en inhoudelijke afbakening, eigenaarschap/verantwoordelijkheid, tijdsperiode en monitoring.

In de tabel hieronder staat beknopt welke verschillen en overeenkomsten er zijn tussen SUMP's, GVVP's, PVVP's en RMP's. Deze verschillen en overeenkomsten zijn hierna verder uitgewerkt.

Geografische afbakening

Een SUMP beslaat zoals gezegd het functioneel stedelijk gebied van een stedelijk knooppunt. Een plaats wordt door de Europese Commissie als stedelijk knooppunt aangeduid als die meer dan 100.000 inwoners heeft, of wanneer de plaats het belangrijkste knooppunt in de omliggende

Tabel 1. Overzicht van de verschillen en overeenkomsten tussen SUMP's, GVVP's, PVVP's en RMP's op vijf aspecten.

Onderdeel	Verschillen	Overeenkomsten
<u>Geografische afbakening</u>	SUMP's beslaan over het algemeen een kleiner gebied dan PVVP's en RMP's.	Alle plannen hebben een duidelijk afgebakende scope. Daarnaast kunnen GVVP's overeenkomen met de SUMP-afbakening.
<u>Inhoudelijke afbakening</u>	SUMP's zijn inhoudelijk breder dan GVVP's, door de focus op integratie met ander beleid.	De inhoudelijke afbakening van SUMP's is vergelijkbaar met PVVP's en RMP's, die ook focussen op integraal beleid.
<u>Eigenaarschap/verantwoordelijkheid</u>	Participatie van een brede groep stakeholders is vereist in een SUMP, maar niet in een GVVP.	Overheden zijn verantwoordelijk voor alle plannen. In omgevingsvisies en plannen krijgt participatie wel een grotere rol.
<u>Tijdsperiode</u>	Een SUMP kent een langetermijnvisie en korte termijn uitvoeringsplan. GVVP's en PVVP's kennen die niet.	In een RMP dient een regio net als in een SUMP zowel doelstellingen op de lange termijn als op de kortere termijn te formuleren.
<u>Monitoring</u>	SUMP's vereisen monitoring van alle maatregelen die plaatsvinden. GVVP's en PVVP's kennen weinig monitoring. Van RMP's worden verschillende effecten gemonitord, maar de maatregelen niet.	Geen

¹⁶ Informatiepunt Leefomgeving. Verkeersveiligheid. <https://iplo.nl/thema/verkeersveiligheid/>

¹⁷ Informatiepunt Leefomgeving. Overgangsrecht Planwet verkeer en vervoer. <https://iplo.nl/regelgeving/omgevingswet/overgangsrecht/overgangsrecht-per-wet/planwet-verkeer-vervoer/>

¹⁸ Provincie Noord-Brabant (2020). Beleidskader Mobiliteit. <https://www.brabant.nl/onderwerpen/verkeer-vervoer/verkeers-vervoersbeleid/beleidskader-mobiliteit/>

¹⁹ Provincie Noord-Holland. Mobiliteit. https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Mobiliteit

provincie is. In Nederland zijn 26 steden bestempeld als stedelijk knooppunt, die onderdeel uitmaken van het TEN-T. Belangrijk om op te merken is dat de grens van een functioneel stedelijk gebied niet gelijk hoeft te zijn aan een gemeentegrens. De afbakening van een functioneel stedelijk gebied wordt bepaald door de dagelijkse stroom van personen en goederen. De afbakening van een SUMP kan geografisch gezien dus groter zijn dan een enkele gemeente, of juist kleiner wanneer het bijvoorbeeld om een grote gemeente met veel buitengebied gaat.

Hiermee verschilt een SUMP duidelijk van een PVVP, dat het provinciaal grondgebied beslaat en dus een grotere reikwijdte heeft. Ook RMP's beslaan vaak een groter gebied omdat ze meestal een samenwerking tussen de provincie en meerdere gemeenten beslaan, inclusief bestaande regionale samenwerkingsverbanden. Ook zijn er RMP's die de vervanger zijn van een PVVP en dus de hele provincie beslaan, zoals in Friesland.

De verschillende mobiliteitsplannen (SUMP's/RMP's/GVVP's/PVVP's) hebben allemaal een duidelijk afgebakende geografische scope. Als we de verschillende mobiliteitsplannen naast elkaar leggen, dan zijn er parallellen te trekken afhankelijk van het schaalniveau (bijvoorbeeld regionaal versus lokaal) en de gelaagdheid/omvang van het mobiliteitsplan. Zo kan een SUMP bijvoorbeeld overeenkomen met een GVVP. Hoe Nederlandse mobiliteitsplannen zich precies tot elkaar en de SUMP's verhouden, lichten wij nader toe in paragraaf 2.3.

Voor grotere gemeenten geldt dat zij binnen hun GVVP's doorgaans veel 'deelplannen' hebben, zoals een plan voor deelmobiliteit, fietsen, ov, et cetera. (gemeente Rotterdam, 2024). Kleinere gemeenten met een meer 'internationaal' karakter zoals de Twentse Steden (Enschede, Almelo en Hengelo), overwegen het opstellen van een SUMP met buurland Duitsland waarbij de MONT-steden (Münster, Osnabrück en Netwerkstad Twente) een stedelijk knooppunt vormen.

Inhoudelijke afbakening

Wanneer het gaat om inhoudelijke focus, besteedt een SUMP aandacht aan diverse factoren binnen het stedelijke mobiliteitssysteem, waarbij integratie met andere beleids-terreinen en overheidslagen belangrijk is. De ontwikkeling van een multimodaal mobiliteitssysteem staat centraal, gericht op de doorstroming en toegankelijkheid van personen- en goederenvervoer in het TEN-T. Extra aandacht gaat uit naar openbaar vervoer, actieve mobiliteit, emissieloos vervoer (ZE-vervoer), het oplossen van

congestie en het verbeteren van verkeersveiligheid. Ook is er een hoge mate van samenwerking, coördinatie en consultatie tussen overheidslagen en relevante autoriteiten in meegenomen.

Hierin verschillen SUMP's van GVVP's, waarin de focus sterker ligt op verkeer en vervoer met specifiekere thema's als bereikbaarheid, verkeersveiligheid, parkeren en openbaar vervoer. Duurzame mobiliteit en integratie met ander beleid kunnen een onderdeel zijn, maar dit is geen vereiste.

In grote lijnen komen de doelstellingen van de verschillende mobiliteitsplannen overeen. Zo geldt zowel voor een RMP als een SUMP dat er in de basis een duurzaam stedelijk integraal plan opgesteld moet worden. De thema's in de mobiliteitsplannen komen ook grotendeels overeen. De integrale blik van een SUMP komt inhoudelijk terug in zowel RMP's als PVVP's. PVVP's bevatten vaak een bredere visie op mobiliteit en belichten ook de samenwerking en samenhang met andere organisaties en partijen. Ook in de RMP's wordt er meer integraal gekeken naar het verbeteren van zowel leefbaarheid, bereikbaarheid, verkeersveiligheid als gezondheid. De ene RMP heeft een bredere scope dan het andere RMP, maar de rode draad is dat er wordt gewerkt aan toekomstbestendige en duurzame oplossingen om bij te dragen aan (inter)nationale klimaatafspraken.

In veel gevallen komen de doelstellingen van SUMP's/GVVP's/RMP's/PVVP's overeen. Onder de nieuwe Omgevingswet valt een PVVP onder een omgevingsvisie. De reikwijdte van een PVVP staat ook vaak gelijk aan een RMP-regio zoals bijvoorbeeld in het geval van Overijssel en Zuid-Holland. Hiermee zit er enige mate van overlap in de Nederlandse mobiliteitsplannen.

Eigenaarschap/verantwoording

Bij het opstellen van een SUMP is een participatieve aanpak en daarmee breed eigenaarschap en een brede verantwoording één van de richtlijnen. Er wordt een hoge mate van samenwerking, coördinatie en consultatie gevraagd tussen de verschillende betrokken overheidslagen en andere relevante partijen, burgers en het bedrijfsleven. Daarin verschilt een SUMP van een GVVP, vanwege de brede betrokkenheid van diverse partijen die niet altijd in een GVVP aanwezig is. Het eigenaarschap en de bijbehorende verantwoording ligt bij de lokale autoriteit waar het functioneel stedelijk gebied van een SUMP onder valt. Hierbij gaat het meestal om de gemeente. Voor een PVVP is uiteraard de provincie verantwoordelijk, een RMP valt onder de gezamenlijke verantwoording van de betrokken regionale autoriteiten.

Bij de overweging om de SUMP-methodiek te volgen, hebben gemeenten belang bij ondersteuning vanuit het Rijk (gemeente Enschede, 2024). Gemeenten geven aan betrokken te willen zijn bij de ontwikkeling van RMP's en PVVP's, zodat eigenaarschap breder gedeeld wordt dan enkel door de provincie die de regie pakt bij het opstellen van dergelijk mobiliteitsbeleid. Bij de grotere gemeenten ligt het eigenaarschap juist bij vervoerregio's: Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) & Vervoerregio Amsterdam (VRA).

Voor alle mobiliteitsplannen geldt dat het beleidsdocumenten van overheden zijn. Het schaalniveau (lokaal/regionaal) kan daarbij afwijken, wat ook medebepalend is voor de concrete uitvoering van de plannen.

Tijdsperiode

Een SUMP bestaat uit zowel een langetermijnvisie als een uitvoeringsplan van de strategie op korte termijn.²⁰

- De indiener van het SUMP kan een langetermijnvisie ontwikkelen, of refereren aan een al bestaande langetermijnstrategie. De visie moet gaan over de toekomstige ontwikkeling van het stedelijke gebied, en specifiek de toekomstige ontwikkeling van vervoersinfrastructuur en multimodale mobiliteitsdiensten.
- Het uitvoeringsplan op korte termijn bevat in elk geval een tijdschema en een begrotingsplan, met een looptijd tussen de drie en tien jaar. Het plan moet duidelijk beschrijven welke verantwoordelijkheden het SUMP op zich neemt en welke middelen er per uitvoerende partij nodig zijn.

Anders dan in een SUMP zijn de fasering, prioriteitstelling en herzieningstermijn in de oude GVVP's en PVVP's niet vastgelegd. De gemeente en provincie hadden zelf de mogelijkheid om de herzieningstermijn te bepalen. In de praktijk ligt de herzieningstermijn tussen de tien en vijftien jaar.²¹

In een RMP dient een regio zowel een ambitie op lange termijn als doelstellingen op de kortere termijn te formuleren. Doelstellingen zijn bij voorkeur een SMART uitwerking van deze ambitie voor de korte en middellange termijn.

De meeste overeenkomsten qua tijdsperiode zijn voornamelijk te vinden tussen de RMP's en de SUMP's waarbij zowel een korte- als langetermijnvisie wordt opgesteld. GVVP's en PVVP's hebben ook vergelijkbare tijdspannes.

Monitoring

Vanwege de overgangperiode van de GVVP's en PVVP's naar de gemeentelijke/provinciale omgevingsvisies vindt er momenteel geen monitoring plaats van deze beleidsinstrumenten. Voor de RMP is er een monitor ontwikkeld om de CO₂-reductie van de verschillende RMP-regio's in kaart te brengen.²² Hiermee worden het beleid en de maatregelen zoals geformuleerd in de RMP's echter niet direct gemonitord. Wel werken sommige RMP-regio's aan een eigen monitor om de voortgang van duurzame mobiliteitsmaatregelen in beeld te brengen. Monitoring en evaluatie van maatregelen maakt standaard onderdeel van de SUMP-methodiek. Dat sluit aan de werkwijze van sommige RMP-regio's, maar is nog geen gemeengoed.

20 Europese Commissie (2023). Aanbeveling (EU) 2023/550 van de Commissie inzake nationale steunprogramma's voor duurzame stedelijke mobiliteitsplanning; <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=CELEX:32023H0550>.

21 Overheid.nl (2024). Planwet verkeer en vervoer; <https://wetten.overheid.nl/BWBR0009642/2015-01-01>.

22 CROW (2024). RMP-Monitor; <https://rmpmonitor.nl/mosaic/rmp-monitor/1-inleiding>.

Lessons learned: fases van een SUMP, doelstellingen mobiliteitsbeleid en samenwerkingspartners

Vlak nadat de EU het SUMP introduceerde (2013), werd Rotterdam gezien als voorbeeldgemeente om hiermee aan de slag te gaan. In 2017 stelde Rotterdam een mobiliteitsvisie vast waarin de rol van mobiliteit als dienst of middel werd benadrukt in plaats van als doel op zich. Rotterdam was destijds bezig met allerlei innovatieve ontwikkelingen en concepten zoals de NextEconomy en het 'opfrissen' van de watertaxi. Om al deze innovatieve ontwikkelingen van de grond te krijgen en met name ondernemers en andere belanghebbenden te ondersteunen, heeft de gemeente de Mobiliteitsarena opgericht, samen met andere Rotterdamse initiatiefnemers. In lijn met deze 'innovatieve houding' was het de voorspelling dat Rotterdam zou voorlopen op het duurzame mobiliteitsbeleid en een SUMP zou opstellen. Er was destijds echter een gebrek aan duidelijke richtlijnen en er was nauwelijks te spreken van een methodiek. Voor een grote gemeente dus te *prematuur* om hiermee aan de slag te gaan. Dit werd ook beaamd door een grensgemeente als Enschede.

Alle gemeenten waarmee gesproken is, vinden het een aandachtspunt dat een SUMP *duidelijk toegevoegde waarde* ten opzichte van huidig mobiliteitsbeleid moet hebben. 'Wat voegt een SUMP toe ten opzichte van een GVVP of RMP?' is hierbij een centrale vraag. Op dit moment moeten gemeenten ook veel beleid in omgevingsvisies en -plannen verankeren. Het opstellen van

een SUMP ervaren zij dan als 'administratief gedoe' zonder dat het daadwerkelijk wat toevoegt; ook het aanvragen van subsidies is niet even evident/eenvoudig. Omgevingsplannen zijn overkoepelende plannen waardoor SUMP's min of meer overbodig worden volgens gemeenten Land van Cuijk en Rotterdam. Zo is participatie ook een veel groter onderdeel van omgevingsplannen. Enschede geeft daarnaast aan dat gemeenten realistisch moeten zijn in de doelstellingen die we formuleren. Het is goed om ambitieus te zijn, maar de plannen moeten ook haalbaar blijven.

De *mate van samenwerking* bij het opstellen van een mobiliteitsbeleid speelt ook een cruciale rol bij het slagen van dergelijk beleid. In het geval van de 'eerste SUMP-gemeente' Uden (nu onderdeel van gemeente Maashorst) zorgde de samenwerking met een divers aantal stakeholders er juist voor dat zij de uitvoering konden concretiseren. Dit was voor de gemeente ook een eerste zetje om hiermee aan de slag te gaan. Iets als 'te veel participatie' bestaat echter ook, wat besluitvorming hindert. Het is belangrijk om een partij als procesbegeleider aan te wijzen, zodat participerende stakeholders over de grote lijnen in plaats van op stoeptegelniveau kunnen meedenken. Enschede geeft hierbij aan dat eigenaarschap alsnog belangrijk blijft: alle samenwerkingspartners moeten over de gehele linie kunnen meedenken. Dit geldt bijvoorbeeld ook bij het opstellen van een RMP.

2.3 Kunnen huidige mobiliteitsplannen dienen als SUMP?

In de basis kunnen veel GVVP's dienen als SUMP. De EU heeft een tool ontwikkeld voor gemeenten om na te gaan of een GVVP daadwerkelijk voldoet aan de vereisten van een SUMP. De precieze geografische afbakening speelt hierbij wel een belangrijke rol, waarbij een 'gemiddelde Europese stad' vaak groter is dan een Nederlandse gemeente.

Naast de afbakening en vereisten van een SUMP is het belangrijk om de *doelstellingen* van een SUMP niet uit het oog te verliezen. Een RMP stelt als regionaal plan doelstellingen op een hoger abstractieniveau dan een SUMP, dat een invulling geeft aan lokale (vaak gemeentelijke) ambities. Daarbij beslaat een SUMP vaak een groter gebied dan een enkele stad en worden alle Nederlandse gemeenten daarmee dus ook niet gekenmerkt als 'stedelijk knooppunt.' Sommige grensgemeenten (zoals het MONT-netwerk in de Twentse regio) zouden echter *gezamenlijk* een stedelijk knooppunt kunnen vormen. In het ideale scenario vormen een GVVP en RMP samen een SUMP, wat de gezamenlijke doelstellingen en geografische afbakening beter vertegenwoordigt. De geografische afbakening van een RMP komt meer overeen met een *daily urban system* – vergelijkbaar met het stedelijk knooppunt (FUA) zoals gedefinieerd in een

SUMP. Met de introductie van de Omgevingswet op 1 januari 2024 worden veel mobiliteitsplannen geïntegreerd (met uitzondering van een aantal GVVP's die in overgangsregeling zitten), wat deze stap verder vereenvoudigt.

Een RMP, GVVP of omgevingsplan als SUMP indienen kent echter ook de nodige uitdagingen. Hoewel een SUMP sterker rekening houdt met het participatieve aspect vergeleken met Nederlandse mobiliteitsplannen, is de uitvoering in de praktijk soms weerbarstig. Daarnaast gaat de huidige dataverplichting voor de SUMP's (SUMI) op dit moment veel verder dan bijvoorbeeld het geval is voor RMP's, omgevingsplannen en/of GVVP's. Het nakomen hiervan kan een heikel punt zijn voor veel gemeenten en vraagt vaak meer administratieve handelingen en gemeentelijke capaciteit die niet eenvoudig te realiseren is. Het TEN-T verplicht de Rijksoverheid om een 'national support structure' in te richten om regio's en gemeenten te helpen met het opstellen van een SUMP. Dit zou perspectief kunnen bieden aan gemeenten en regio's om (aankomend) mobiliteitsbeleid aan te sluiten op de SUMP-methodiek.

Colofon

Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP's) –
Factsheet

[uitgave](#)

Kennisplatform CROW, Ede

[artikelnummer](#)

G013

[tekst](#)

Zebaish Masood, Berenschot

Max de With, Berenschot

Rens Baltus, Berenschot

Ronald van der Weerd, CROW

Willie de Swart, CROW

[eindredactie](#)

Berenschot

[foto omslag](#)

Otto van Boggelen

[vormgeving](#)

Inpladi bv, Cuijk


[contact](#)


Kennisplatform CROW

klantenservice@crow.nl

CROW

Postbus 37, 6710 BA Ede

 (0318) 69 53 00

 klantenservice@crow.nl

 www.crow.nl