

Haalbaarheidsstudie grensoverschrijdend SUMP MONT

Eindrapport





Haalbaarheidsstudie grensoverschrijdend SUMP MONT

Auteur(s)

Geert Koops, (Panteia), Bonnie Fenton,
(Rupprecht Consult) et al.

Opdrachtgever(s)

Gemeente Almelo

Gepubliceerd

Zoetermeer, 31-5-2024

Projectnummer

11097

Versie

Eindrapport

Status

Definitief

De verantwoordelijkheid voor de inhoud berust bij Panteia. Het gebruik van cijfers en/of teksten als toelichting of ondersteuning in artikelen, scripties en boeken is toegestaan mits de bron duidelijk wordt vermeld. Vermenigvuldigen en/of openbaarmaking in welke vorm ook, alsmede opslag in een retrieval system, is uitsluitend toegestaan na schriftelijke toestemming van Panteia. Panteia aanvaardt geen aansprakelijkheid voor drukfouten en/of andere onvolkomenheden.

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
2	Gemeenschappelijke prioriteiten (stap 1)	7
2.1	Inleiding	7
2.2	Methodologie	7
2.3	Resultaten	8
2.4	Conclusies	9
3	Over het algemeen sterke adoptie van SUMP-richtlijnen (stap 2)	10
3.1	Inleiding	10
3.2	Methodologie	10
3.3	Resultaten	12
3.4	Conclusies	14
4	Peer-to-peer uitwisseling (workshop)	16
4.1	Inleiding	16
4.2	Methodologie	16
4.3	Resultaten	16
4.4	Conclusies	18
5	Voortbouwen op bestaande bestuursstructuren (stap 3)	20
5.1	Inleiding	20
5.2	Methodologie	20
5.3	Voorgesteld bestuursmodel	20
5.4	Conclusies	23
6	Best-practice voorbeelden (stap 4)	24
6.1	Inleiding	24
6.2	Methodologie	24
6.3	Grensoverschrijdende mobiliteitsplanning in Europa	25
6.4	Conclusies	31
7	Conclusies en aanbevelingen	32
7.1	Conclusies	32
7.2	Aanbevelingen voor volgende stappen	33



Bijlage 1 Samenvatting van mobiliteitsplannings-activiteiten (stap 1 tabel)

Bijlage 2 Overeenstemming van plannen met SUMP-richtlijnen – overzicht
stap 2 tabel

Bijlage 3 Stadsprofielen

Bijlage 4 Notulen van de workshop

Bijlage 5 Best-practice voorbeelden (volledig)



1. Inleiding

De Europese Commissie (EC) heeft haar TEN-T verordening herzien, wat heeft geleid tot nieuwe richtlijnen. De belangrijkste nieuwe richtlijn is dat alle steden op het TEN-T corridornetwerk met meer dan 100.000 inwoners (d.w.z. urban nodes) verplicht zijn om in 2027 een SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan) te hebben. Dit betekent dat urban nodes waarvan de mobiliteitsplannen nog niet in overeenstemming zijn met een SUMP, in tijdnood komen als ze in aanmerking willen blijven komen voor EU-vervoersubsidies.

Binnen de Euregio liggen drie stedelijke centra met meer dan 100.000 inwoners aan het TEN-T netwerk: Enschede, Münster en Osnabrück. Als gevolg van de nieuwe verordening wordt een SUMP voor deze steden verplicht. De SUMP-richtlijnen schrijven voor dat het hele functionele stedelijke gebied van de urban nodes betrokken moet worden bij het planningsproces. De drie stedelijke centra in de Euregio – Münster, Osnabrück en Enschede met Almelo en Hengelo als onderdeel van Netwerkstad Twente – hebben een gezamenlijke uitdaging om de komende jaren een SUMP te ontwikkelen. De bestuursstructuur van MONT biedt de mogelijkheid om de herziening van de TEN-T-verordening gezamenlijk aan te pakken. Daarom omvat de MONT-strategie 2030 een haalbaarheidsstudie naar een grensoverschrijdende SUMP.



Afbeelding 1.1. Kaart van de Euregio. Bron: Euregio

Het doel van dit onderzoek is om **de haalbaarheid van een grensoverschrijdende SUMP voor het MONT-netwerk te beoordelen en de voor- en nadelen van verschillende opties te identificeren**. Dit kan in de richting gaan van één gemeenschappelijke grensoverschrijdende SUMP, of van afzonderlijke SUMP's voor elke stad van het MONT-netwerk. Een mix van beide opties is echter ook een mogelijk resultaat van de studie.

Het resultaat van de studie is een adviesrapport dat als leidraad dient voor de steden van het MONT-netwerk bij hun besluitvorming over hoe om te gaan met de herziening van de TEN-T-verordening. De aanbevelingen die uit deze studie voortvloeien, zijn opgesteld door de huidige mobiliteitsplannen van de gemeenten te beoordelen en na te gaan in hoeverre deze al voldoen aan de SUMP-richtlijnen. Daarnaast zijn gedurende het project de relevante belanghebbenden geraadpleegd om hun standpunt over een gezamenlijke SUMP te begrijpen. Verder zijn



bestaande benaderingen van grensoverschrijdende mobiliteitsplanning in heel Europa en bestuursstructuren in de Euregio in kaart gebracht.

Box 1.1. Wat is een SUMP?

Een duurzaam stedelijk mobiliteitsplan, SUMP, is een strategisch plan dat ontworpen is om tegemoet te komen aan de mobiliteitsbehoeften van mensen en bedrijven in steden en hun omgeving voor een betere levenskwaliteit. Het bouwt voort op bestaande planningspraktijken en houdt rekening met integratie-, participatie- en evaluatieprincipes.



2. Gemeenschappelijke prioriteiten (stap 1)

2.1 Inleiding

De vijf steden van het MONT-netwerk hebben een lange staat van dienst op het gebied van mobiliteitsplanning. Alle vijf steden hebben een actieve mobiliteitsvisie, hebben deelplannen gemaakt (bv. fietsvisies) en hebben hun prioriteiten geïntegreerd in ruimtelijke planningsdocumenten. De volgende generatie mobiliteitsplannen hoeft niet vanaf nul te beginnen.

Het doel van de stap was om te begrijpen wat de uitgangspositie van de vijf individuele gemeenten is ten opzichte van SUM-Planning. Daarom beoordeelden we het huidige mobiliteitsbeleid, de plannen en projecten van de vijf gemeenten, waar de verschillende steden op één lijn zitten, waar ze van elkaar kunnen leren en wat de verschillen zijn tussen de verschillende steden als het gaat om planningsprioriteiten en planningscultuur.

2.2 Methodologie

Eerst werd aan de MONT-gemeenten gevraagd welke planningsdocumenten relevant zijn als startdocumenten voor toekomstige mobiliteitsplannen (zie onderstaande lijst). Deze documenten zijn aan de hand van deskresearch op twee manieren geanalyseerd: de inhoud van het document om de prioriteiten te analyseren (conclusies weergegeven in stap 1) en de stappen die zijn genomen bij de ontwikkeling van de plannen en in welke mate ze overeenstemmen met de SUMP-methode (conclusies weergegeven in stap 2).

Almelo

- Mobiliteitsvisie: Almelo op weg naar 2030
- Ontwikkelvisie Spoorzone Almelo Centraal
- Ruimtelijk-programmatische visie Almelo: wonen en werken
- Omgevingsvisie 1.0

Enschede

- Mobiliteitsvisie Enschede 2030: Leefbaar, Aantrekkelijk en Bereikbaar
- Fietsvisie Enschede 2030: Leefbaar, Aantrekkelijk en Bereikbaar per fiets
- Toekomstbeeld omgevingsvisie Enschede: kader voor de fysieke leefomgeving

Hengelo

- Mobiliteitsplan 2040: Heel Hengelo in beweging!
- Het Kader voor de Omgevingsvisie Hengelo (hart van Hengelo, stedelijk gebied & buiten)

Münster

- Masterplan Mobilität Münster 2035+ (Zwischenbericht 2)
- Radverkehrsbericht Münster
- Nahverkehrsplan Stad Münster

Osnabrück

- Masterplan mobiliteit - Stad Osnabrück



- Radverkehrsplan 2030 Osnabrück
- Bürgerbegehren Radentscheid Osnabrück
- Nahverkehrsplan voor Stad en Landkreis Osnabrück
- Lärmaktionsplan Osnabrück 3. Stufe
- Masterplan 100% Klimaschutz Osnabrück
- Masterplan Innenstadt Osnabrück
- Strategische doelstellingen van de stad Osnabrück 2021-2030

Om de context van de verschillende mobiliteitsplannen beter te begrijpen, werden ook de volgende regionale documenten geanalyseerd:

- Strategie Euregio 2030
- Corridor Zwolle-Twente-Münster als katalysator van sociaal-economische ontwikkeling
- MONT-Strategie 2030
- Regionale Strategische Investeringsagenda (RSIA) Almelo-Hengelo-Enschede 2050: Bijdrage Twentse steden aan de nationale opgaven
- Coalitieakkoord 2023-27 prov. Overijssel: Schouder aan Schouder

Voor de beoordeling is dezelfde tabelstructuur gebruikt voor alle beleidsdocumenten. Deze tabel is als bijlage bij dit rapport gevoegd. Voor elk beleidsdocument werden de visie, maatregelen, financiering, internationale component, publicatiedatum en doeljaar vastgesteld. Na het samenvatten van de verschillende beleidsdocumenten zijn de documenten van de steden met elkaar vergeleken. Deze vergelijking resulteerde in een overzicht waarin overeenkomsten, verschillen en mogelijkheden voor kennisdeling werden geïdentificeerd.

2.3 Resultaten

Het creëren van een overzicht van de mobiliteitsplanningsactiviteiten is een belangrijke factor voor kennisoverdracht. Het belangrijkste resultaat van deze stap is dat de verschillende steden van elkaar kunnen zien waar ze mee bezig zijn op het gebied van mobiliteit. Een tabel met een overzicht van de mobiliteitsplanningsactiviteiten die laat zien waar de verschillende steden aan werken, is te vinden in bijlage 1.

Alle vijf de steden zetten zich in voor de mobiliteitstransities en zijn op zoek naar manieren om de transitie de komende jaren te versnellen. De stad Münster is zelfs een van de 100 klimaatneutrale missiesteden van Europa, met de belofte om in 2030 CO₂-neutraal te zijn. Het doel van de transities is om de steden economisch robuuster, duurzamer, leefbaarder, veiliger en inclusiever te maken. Om deze doelen te bereiken kiezen alle steden ervoor om lopen en fietsen prioriteit te geven boven andere vormen van vervoer (met name de auto).

Een ander terugkerend onderwerp in de plannen is het voornemen om de stedelijke ruimte te herverdelen als onderdeel van de mobiliteitstransities. Stedelijke ontwikkeling en ruimtelijke ordening in alle vijf steden een belangrijk onderwerp in de mobiliteitsplannen. Door woningen te bouwen in de buurt van openbaar vervoersknooppunten willen de steden voorkomen dat er extra verkeer wordt gegenereerd door nieuwe woningbouwprojecten. In Enschede en Münster wordt parkeren op straat omgezet in groen om de stad aantrekkelijker te maken.

Om de doelstellingen in de mobiliteitsplannen (en andere plannen) te bereiken, moeten maatregelen worden genomen. Bij het analyseren van de verschillende plannen zijn overlappende projecten op lokaal en regionaal niveau geïdentificeerd. Hieronder staat een lijst



met mogelijke projectideeën waarbij de steden kunnen samenwerken en van elkaar kunnen leren:

Lokaal niveau

1. Creëren van extra ruimte en comfort voor fietsers en voetgangers in de straten
2. Ontwerp van 30km/u straten in woonwijken
3. Aanleg van extra groen in straten
4. Creëren van een stadsbreed wandelnetwerk met meer voetgangerszones
5. Zero-emissie stadslogistiek
6. De beschikbaarheid van gedeelde mobiliteit vergroten en waar nodig reguleren
7. Minder parkeren op straat in woonwijken
8. Meer experimenteren met slimme mobiliteitsoplossingen, zoals C-ITS, MaaS en zelfrijdende auto's

Regionaal niveau

9. Opwaardering van regionale fietsroutes (bijv. F35)
10. Implementatie van meer mobiliteitsknooppunten en P&R
11. Volledige elektrificatie van het openbaar vervoer
12. Integratie van grensoverschrijdende ticketing
13. Modal shift van vrachtvervoer over de weg naar het spoor of het water (in verband met TEN-T)

Uit de verschillende mobiliteitsplannen blijkt dat niet alle projecten door financiering gedekt zijn. Co-implementatie van projecten opent de deur naar meer financieringsmogelijkheden. Door de middelen te bundelen kan de uitvoering van projecten worden afgedwongen. Ook vergroot het bundelen van krachten de kans op cofinanciering door autoriteiten op hoger niveau (nationaal & EU).

2.4 Conclusies

Alle vijf steden staan voor vergelijkbare uitdagingen. Ze willen allemaal de mobiliteitstransitie versnellen. Dit moet hun steden aantrekkelijker maken voor economische activiteiten en aantrekkelijker maken om in te wonen. Bij het analyseren van de plannen is duidelijk geworden dat de prioriteiten en projecten elkaar overlappen. Naast (culturele) verschillen bieden de overeenkomsten mogelijkheden voor synergie, kennisdeling en samenwerking.



3. Over het algemeen sterke adoptie van de SUMP-richtlijnen (stap 2)

3.1 Inleiding

Het doel van de tweede stap was (1) het evalueren van de bekendheid van de steden met de SUMP-richtlijnen van de EU en (2) te beoordelen in welke mate hun huidige mobiliteitsplanningsdocumenten zijn afgestemd op deze Europese SUMP-vereisten. Deze evaluatie maakte het mogelijk om de behoeften voor verdere ontwikkeling te identificeren, evenals het potentieel voor peer-to-peer leren tussen de steden.

3.2 Methodologie

De methodologische basis voor deze stap was een recent onderzoek in opdracht van het Duitse Federale Ministerie voor Digitalisering en Transport (BMDV), dat is ontwikkeld en toegepast door Rupprecht Consult. Het onderzoek is eerst uitgevoerd in Duitse gemeenten met meer dan 100.000 inwoners en omvatte een inventarisatie van de huidige situatie van deze steden met betrekking tot de beschikbaarheid van geïntegreerde mobiliteitsplannen en de naleving van de SUMP-vereisten. Voor dit doel is een reeks criteria samengesteld op basis van het ontwerp van de TEN-T-verordening en de SUMP Self-Assessment Tool (bijlage V), die 12 thematische gebieden bestrijken:

Themaveld 1: Participatie

- Betrokkenheid van belanghebbenden (burgers, lokale belangengroepen, regionale actoren, leveranciers van vervoersdiensten...) bij het hele ontwikkelingsproces van het plan en publieke discussie over het uiteindelijke SUMP-document.

Themaveld 2: Doeldefinitie / Visie

- Duidelijke mobiliteitsdoelstellingen vaststellen en een breed gedragen mobiliteitsvisie voor de lange termijn creëren.

Themaveld 3: Maatregelen in het plan

- Discussies over het verbeteren van openbaar vervoer, niet-gemotoriseerd verkeer, verkeersveiligheid, individueel gemotoriseerd verkeer, stadslogistiek, mobiliteitsmanagement, het groener maken van stedelijke wagenparken, het verminderen van verkeersopstoppingen en het faciliteren van multimodale mobiliteit.

Themaveld 4: Functioneel stedelijk gebied (FUA)

- De geografische en administratieve reikwijdte van het plan, waarbij verschillende overheidsinstanties betrokken zijn.

Themaveld 5: Implementatiestrategie voor de korte termijn

- Formele afspraken tussen besluitvormers over verantwoordelijkheden, tijdschema's en financiering, methoden voor het beoordelen van het potentieel van maatregelen en het opnemen van verschillende soorten metingen (technische, infrastructurele, regelgevende en zachte maatregelen).

Themaveld 6: Multimodaliteit



- Maatregelen om multimodale mobiliteit te vergemakkelijken, waarbij verschillende vervoerswijzen worden gecombineerd (bv. P&R, hubs, transfer, multimodale reisplanning en ticketverkoop).

Themaveld 7: Functionaliteit in het TEN-T netwerk

- Maatregelen om de verkeersstroom voor personen en goederen binnen het trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-T) te verbeteren om een naadloze doorvoer door en langs urban nodes te garanderen.

Thema Veld 8: Monitoring en evaluatie

- Het bepalen van meetbare en tijdgebonden doelstellingen voor mobiliteitsdoelen, methoden en indicatoren die worden gebruikt om de implementatie van mobiliteitsmaatregelen te evalueren.

Themaveld 9: Analyse van de status-quo

- Analyse van actuele kwesties zoals luchtvervuiling, verkeersveiligheid, congestie, specifieke kwesties met betrekking tot de verschillende vervoerswijzen zoals mobiliteitstrends die van invloed zijn op het plan.

Themaveld 10: Geïntegreerde planning

- Integratie van het plan met andere relevante lokale strategieën en plannen om een samenhangende stedelijke ontwikkeling te garanderen.

Themaveld 11: Verticale samenwerking

- Ontwikkeling van het plan in coördinatie met verschillende planningsniveaus, waaronder federale staten, metropolitane regio's en lokale districten.

Themaveld 12: Horizontale samenwerking

- Betrekken van alle relevante gemeentelijke afdelingen in het planontwikkelingsteam en overwegingen tijdens de gegevensaudit voor het vastleggen van bestaande gegevens en het identificeren van hiaten.

Voor de vijf MONT-steden werden de 12 thematische gebieden geëvalueerd volgens deze gestructureerde methodologie en vastgelegd in dezelfde tabelstructuur.

- Voor de stad Münster werden twee tussentijdse rapporten (*Zwischenbericht 1* en *Zwischenbericht 2*) geanalyseerd omdat Münster zich momenteel in een SUM-planningsproces bevindt. Na het interview werd het meest recente document, *Endbericht Masterplan Mobilität 2035+*, gepubliceerd in maart 2024, toegevoegd aan de analyse.
- Voor Osnabrück werd het document *Masterplan Mobilität*, gepubliceerd in december 2010, geanalyseerd.
- Het meest recente mobiliteitsplan van de stad Enschede dat voor het onderzoek in aanmerking is genomen, is de *Mobiliteitsvisie Enschede 2030*, die in december 2019 is gepubliceerd.
- Hengelo wordt vertegenwoordigd door het nieuwste planningsdocument *Mobiliteitsplan 2040: Heel Hengelo in Beweging!*, gepubliceerd in februari 2023.
- Het beschouwde document voor Almelo is *Almelo op weg naar 2030*, gepubliceerd in 2017. Na het interview(s) is hun nieuwste (en momenteel nog lopende) document *Omgevingsvisie 1.0 "Mijn Almelo, Onze Omgeving"* toegevoegd aan de analyse.

Omdat het moeilijk was om bepaalde informatie alleen uit de planningsdocumenten te halen, is de evaluatie gevalideerd door middel van een reeks diepte-interviews met een of twee vertegenwoordigers van elke stad. Deze stap zorgde ervoor dat de bevindingen van de deskresearch accuraat en betrouwbaar waren en relevant om kennisleemtes op te vullen die tijdens de analyse van de tabellen zijn geïdentificeerd. Dit leverde cruciale inzichten op die niet uit de documenten alleen naar voren kwamen. Münster introduceerde bijvoorbeeld een nieuw document dat ten tijde van de eerste analyse nog niet was gepubliceerd. Door het interview en de inzichten van de vertegenwoordiger van de stad kon het onderzoek de nieuwe



planningsstatus opnemen, wat de waarde van deze stap aantoont voor het vastleggen van de meest actuele ontwikkelingen.

Voor elke stad is een stadsprofiel gemaakt met daarin de resultaten van de analysetabel. Bovendien is voor elke stad een samenvatting gemaakt met een overzicht van de percentages per vervulde criteria, wat de vergelijking van de vijf steden tijdens de daaropvolgende workshop vergemakkelijkte. De tabel en de stadsprofielen zijn te vinden in respectievelijk bijlage 2 en 3.

3.3 Resultaten

De onderstaande tabel geeft weer in hoeverre aan de SUMP-criteria is voldaan op de 12 thematische gebieden in de vijf MONT-steden.

	Münster	Osnabrück	Enschede	Hengelo	Almelo
Thema 1: Participatie	60%	80%	20%	100%	40%
Thema 2: Doeldefinitie / Visie	100%	100%	50%	50%	0%
Thema 3: Maatregelen in het Plan	88%	75%	88%	100%	88%
Thema 4: Functioneel stedelijk gebied (FUA)	100%	100%	50%	100%	100%
Thema 5: Implementatiestrategie op Korte Termijn	67%	33%	100%	67%	67%
Thema 6: Multimodaliteit	100%	100%	100%	100%	100%
Thema 7: Functionaliteit in het TEN-T Network	0%	0%	0%	100%	0%
Thema 8: Monitoring & Evaluatie	100%	0%	33%	33%	0%
Thema 9: Analyse Status Quo	100%	100%	0%	33%	0%
Thema 10: Geïntegreerde Planning	100%	100%	100%	100%	100%
Thema 11: Verticale Samenwerking	100%	0%	100%	100%	100%
Thema 12: Horizontale Samenwerking	100%	100%	100%	100%	50%
Totaal	84%	66%	59%	81%	53%

Figuur 3.1: Overzicht van resultaten van stap 2 beoordeling van SUMP-criteria (conformiteit in %)

Thema 1: Participatie

De mate van betrokkenheid van het publiek verschilt per stad. Hengelo springt eruit met hoge cijfers, wat een voorbeeldig model voor publieksparticipatie weerspiegelt. Ook Osnabrück laat een zeer hoge betrokkenheid van het publiek zien, terwijl Enschede en Almelo aangeven dat er ruimte is voor verbetering. Uit het interview met vertegenwoordigers uit Enschede bleek dat inspraak bij de totstandkoming van het plan niet aan de orde was, omdat het document meer visionair is en belangrijke mobiliteitskeuzes definieert. Participatie was relevant als het ging om specifieke projecten en maatregelen die invloed hebben op de infrastructuur. Toch erkenden ze de waarde van het betrekken van het publiek in een eerder stadium van de planning en gaan ze dit anders aanpakken in een toekomstig planningsproces.

Thema 2: Doelen en visie

Münster en Osnabrück voldeden beide volledig aan de eisen, met een 100% score op dit thema, wat aangeeft dat ze met succes hun doelstellingen en vooruitzichten hebben gedefinieerd in lijn met de principes van duurzame mobiliteit. Enschede en Hengelo, die voor 50% voldeden, hebben een eerste stap gezet in de richting van het definiëren van duurzame stedelijke mobiliteitsdoelstellingen en visies. Almelo heeft nog geen doelen en visies opgenomen in zijn planningsdocument, omdat het document in kwestie meer een mobiliteitsvisie is dan een volledig uitgewerkt mobiliteitsplan. Daarom zijn de doelen die alle relevante kwesties aanpakken nog niet allemaal opgenomen in het Almelse document. De visie is ook niet gedeeld met het publiek om er vooraf commentaar op te leveren, aangezien



het document - hoewel goedgekeurd en aangenomen door de gemeenteraad - voornamelijk intern wordt gebruikt. De stad Osnabrück verklaarde dat ze een afdeling voor toekomstige mobiliteit hebben opgericht, die duurzame mobiliteit meer profiel en prioriteit geeft in heroverweging van de toewijzing van stedelijke ruimte. Dit kan als voorbeeld dienen voor andere steden.

Thema 3: Maatregelen Planning

Hengelo laat een voorbeeldige uitvoering zien en heeft alle (100%) relevante mobiliteitsthema's geïmplementeerd in hun visie. Almelo, Münster en Enschede hebben de meeste (88%) relevante thema's opgenomen, wat een vergevorderd stadium van naleving laat zien. Osnabrück laat ook zien dat de maatregelen goed worden toegepast en omvat 75% van de relevante thema's.

Thema 4: Functioneel stedelijk gebied (FUA)

Het themaveld werd door alle steden 100% gescoord, behalve door Enschede, waaruit blijkt dat er enig potentieel voor verbetering is. Zoals Enschede in het interview aangaf, zijn alleen enkele buurgemeenten regelmatig bij het planningsproces betrokken geweest.

Thema 5: Implementatiestrategie

Münster, Almelo en Hengelo zijn goed op weg met hun implementatiestrategie (67%), terwijl Osnabrück met 33% wat achterloopt. Enschede, met een volledige 100% score, laat een voorbeeld zien van de implementatiestrategie. Almelo gaf in het interview aan dat de implementatie achterblijft op de verwachtingen als gevolg van een personeelstekort.

Thema 6: Multimodaliteit

Er konden geen hiaten worden vastgesteld voor dit themagebied, dat door alle steden volledig was geïntegreerd.

Thema 7: trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T)

Dit themagebied kreeg de minste aandacht in de mobiliteitsplanning van de steden. Alleen Hengelo heeft het onderwerp duidelijk opgenomen in haar mobiliteitsplan. De overige steden hebben geen duidelijke visie over hoe ze het langeafstandsverkeer kunnen beïnvloeden. Enschede noemt de TEN-T niet, maar verwijst wel naar de corridor waaraan het gelegen is.

Thema 8: Monitoring en evaluatie

Münster toont een sterke betrokkenheid bij kwaliteit en verbetering van het mobiliteitsplan met een 100% naleving op het gebied van monitoring en evaluatie. Osnabrück en Almelo daarentegen hebben dergelijke systemen niet opgezet, wat wijst op een belangrijk onderdeel voor ontwikkeling. Zoals eerder vermeld, is het Almelse document geen volledig uitgewerkt mobiliteitsplan en bevat het daarom zeer beperkte criteria voor het meten van concrete doelstellingen. Enschede en Hengelo, die elk voor 33% voldoen aan de eisen, zijn begonnen met het implementeren van evaluatiemechanismen, maar hebben nog steeds potentieel om deze systemen te verbeteren. Enschede gaf tijdens het interview aan dat ze zich nu bewust zijn van hun tekortkomingen en op weg zijn naar verbetering op dit gebied.

Thema 9: Analyse van de status-quo

Münster en Osnabrück blinken uit met 100% vervulling van de analyse van hun huidige mobiliteitsstatus in samenwerking met belanghebbenden, wat een solide basis biedt om de bestaande omstandigheden te begrijpen en verder uit te bouwen. Hengelo, met een score van 33%, is begonnen met het evalueren van haar stedelijk mobiliteitslandschap, maar moet nog



verder worden geanalyseerd. Enschede en Almelo hebben hun analyse van de huidige mobiliteitsituatie uitsluitend gebaseerd op interne analyses.

Thema 10: Geïntegreerde planning

Er konden geen hiaten worden vastgesteld voor dit themagebied, dat door alle steden volledig was geïntegreerd.

Thema 11: Verticale samenwerking

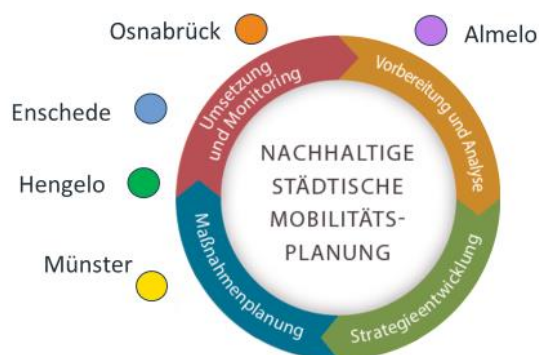
Dit themagebied werd volledig opgenomen door alle steden behalve Osnabrück. Voor het volgende mobiliteitsplan in Osnabrück is er potentieel voor verbetering in de uitgebreide samenwerking met hogere en lagere bestuursniveaus.

Thema 12: Horizontale samenwerking

Alle steden behalve Almelo voldoen voor de volle 100% aan de horizontale samenwerking, wat duidt op een robuuste samenwerking tussen verschillende afdelingen en sectoren. Almelo werkte samen met de meeste andere relevante afdelingen, maar niet allemaal, zoals voorgeschreven door de SUMP-richtlijnen.

3.4 Conclusies

Uit de resultaten blijkt dat de steden over het algemeen een goed begrip hebben van de principes van het concept van duurzame stedelijke mobiliteitsplannen (SUMP). De analyse in stap 2 gaf aan dat de mate van acceptatie van het SUMP-concept correleert met de leeftijd van de mobiliteitsplannen; steden in het MONT-netwerk nemen nieuwe planningsprincipes over, waarbij de mobiliteitsplannen van Münster en Hengelo het meest recent zijn (2024 en 2023). Almelo en Osnabrück hebben verhoudingsgewijs oudere planningsdocumenten (2017 en 2010), maar Almelo stelt momenteel een nieuwe mobiliteitsvisie op. In een gesprek deelde Almelo mee dat ze de opgedane SUMP-kennis meenemen in hun visie op het planvormingsproces - wat aantoont hoeveel waarde Almelo hecht aan de nieuwe eisen die aan mobiliteitsplanning worden gesteld.



Afbeelding 3.2. SUMP-planningscyclus: positie van elke stad in het huidige planningsproces

De vijf steden laten mobiliteitsplanning op vijf verschillende manieren zien, wat de mogelijkheid biedt om ervaringen en expertise op verschillende gebieden te delen. Uit de analyse kwam duidelijk naar voren dat de thematische gebieden 7 (trans-Europees vervoersnetwerk) en 8 (monitoring en evaluatie) het minst aan bod kwamen in de planningsdocumenten. Het TEN-T netwerk werd alleen door Hengelo geïntegreerd. De stad pleit voor een beter gebruik van haar strategische ligging aan de TEN-T NorthSea-Baltic



corridor, die weg- en spoorverbindingen omvat, maar ook waterwegen zoals het Twentekanaal. Hun doel is om slimme en schone logistiek te stimuleren door het vervoer van goederen te verplaatsen van de weg naar het spoor en het water, waardoor het vrachtverkeer in hun stad duurzamer wordt. De strategische overweging van het TEN-T netwerk biedt een grote kans voor alle andere steden om te leren van de expertise van Hengelo op dat gebied.

Voor thema 8 (Monitoring & Evaluatie) was Münster de enige stad die volledig voldeed aan de SUMP-criteria. Enschede en Hengelo voldeden ook aan het eerste criterium (Meetbare en tijdgebonden doelen die het mogelijk maken om de vooruitgang bij het bereiken van de mobiliteitsdoelen te meten). Aan de twee andere criteria van evaluatiemethoden die normaal gesproken worden gebruikt om de maatregelen te beoordelen en het in aanmerking nemen van meetbare indicatoren (broeikasgasemissies, verkeersopstoppingen, ongevallen en letsel, modal share, toegang tot mobiliteitsdiensten, luchtvervuiling en geluidsoverlast) werd alleen volledig voldaan door de stad Münster. Münster kan daarom dienen als voorbeeld op het gebied van monitoring en evaluatie en de andere vier steden kunnen profiteren van deze ervaring en kennis om hun werk op dit gebied te verbeteren.

De deskresearch en de interviews om de resultaten te valideren waren een essentiële stap in de beoordeling van de naleving van de SUMP-criteria door de MONT-steden in hun huidige mobiliteitsplanning. Toch zijn de beoordeling van de individuele planningsdocumenten en één-op-één gesprekken onvoldoende om het potentieel voor gezamenlijk leren uit de ervaringen en expertise van andere steden volledig te benutten. De workshop in de volgende stap is daarom gebruikt als eerste aanzet voor het gezamenlijk leren.



4. Peer-to-Peer uitwisseling (workshop)

4.1 Inleiding

Deze drie uur durende online workshop werd uitgevoerd op 22 maart 2024 met als doel (1) valideren van de deskresearch en de analyse van hun bestaande mobiliteitsgerelateerde plannen en andere documenten in stap één en twee van de haalbaarheidsstudie, (2) de steden in staat te stellen meer te weten te komen over elkaars plannen en visies en inzicht te krijgen in elkaars sterke en zwakke punten, en (3) na te denken over gebieden waarop er interesse is voor grensoverschrijdende samenwerking of leren binnen het MONT-netwerk op het gebied van mobiliteit.

Tien vertegenwoordigers van de steden namen deel, evenals een vertegenwoordiger van de Euregio. Het was waardevol om de mobiliteitsfactoren van de vijf MONT-partnersteden en de Euregio samen te brengen zodat ze rechtstreeks van elkaar konden leren.

4.2 Methodologie

De workshop werd opgezet in een online formaat om deelname door zoveel mogelijk mensen mogelijk te maken. Er werd gebruik gemaakt van Microsoft Teams, met een Miro-bord om ideeën visueel te delen.

De voertaal tijdens de workshop was Engels, maar de deelnemers werden uitgenodigd om indien nodig hun eigen taal te gebruiken zodat ze hun ideeën vrij en duidelijk konden uitdrukken. Deelnemers konden ook op het Miro-bord schrijven in de taal van hun keuze, zodat er geen risico bestond dat er iets verloren zou gaan in de vertaling. Er werden ter plekke automatische vertalingen gemaakt om alle opmerkingen voor iedereen toegankelijk te maken.

De workshop bestond uit twee delen. Het eerste deel ging over de eerste twee stappen van het haalbaarheidsstudieproces en het verzamelen van validatie van het gedane werk. De resultaten van de deskresearch en de analyse zijn gepresenteerd aan de deelnemers uit de vijf steden en vervolgens becommentarieerd en bediscussieerd door de deelnemers. In het tweede deel van de workshop is gekeken naar de toekomst en mogelijke samenwerking en gezamenlijk leren, waarbij de deelnemers eerst nadachten over de rol van hun steden als urban nodes - en wat dit betekent voor hun stedelijke mobiliteitsplanning - en vervolgens keken naar de sterke en zwakke punten, kansen en bedreigingen van drie verschillende samenwerkingsscenario's: (1) business as usual (zeer beperkte samenwerking), (2) één SUMP voor de hele regio en (3) een gemengd scenario.

4.3 Resultaten

Deel 1: Vergelijking van de doelstellingen en activiteiten van de steden, reflectie op overeenkomsten, verschillen en mogelijke synergiën en leermogelijkheden

Tijdens de workshop was er sterke interesse hoe men haar mobiliteitsplannen maakt "aan de andere kant van de grens". Vanuit Nederlands perspectief was er belangstelling voor de hoe de probleemanalyse van de Duitse steden is gedaan. Osnabrück en Münster leken deze analyse zeer nauwgezet te hebben uitgevoerd. Er was ook waardering voor en belangstelling voor de uitgebreide participatieprocessen die in Duitsland zijn uitgevoerd. Maar er waren ook (misschien moeilijk te beantwoorden) vragen over de mate waarin deze participatie heeft geleid/leidt tot betere keuzes in het planningsproces of wat de implementatie gemakkelijker heeft gemaakt/kan maken.

Vanuit de Duitse steden was er interesse in de op visie gebaseerde planningsaanpak van de Nederlandse steden (in tegenstelling tot een probleemoplossende aanpak) en in de manier waarop ideeën sneller lijken te worden omgezet in realiteit ("mouwen opstropen en doen").

Van beide kanten van de grens waren er veel vragen over de rol van een TEN-T knooppunt en hoe dat de duurzame stedelijke mobiliteitsplanning van een stad beïnvloedt - of misschien zelfs tegenwerkt. Er werd zelfs gevraagd hoe duurzaam het huidige TEN-T beleid is. Het is gericht op groei van (internationale) verplaatsingen, maar gebeurt dat op een duurzame manier?

Deel 2: Reflectie op de rol als stedelijk knooppunt; eerste beschouwingen over sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen van nauwere SUMP-gerelateerde grensoverschrijdende samenwerking tussen de MONT-steden (SWOT-analyse)

Het was tijdens de workshop niet duidelijk of samenwerking inhoudt dat de vijf steden ervaringen uitwisselen over duurzame stedelijke mobiliteit (zoals een SUMP impliceert), of dat ze tevens proberen de verbondenheid met het achterland tussen de steden te verbeteren. In dat laatste geval zouden de deelstaatregeringen van Noordrijn-Westfalen en Nedersaksen en de provincie Overijssel in Nederland ook een rol moeten spelen.

Deze onduidelijkheid werd aangepakt door verschillende scenario's (opties) voor de toekomst te verkennen. Tijdens het tweede deel van de workshop dachten de deelnemers na over sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen (SWOT's) voor drie verschillende scenario's voor het maken van een nieuwe generatie SUMP's in het MONT-netwerk:

1. Business as usual (d.w.z. weinig grensoverschrijdende samenwerking over SUMP)
2. Eén SUMP voor de MONT-regio
3. Een gemengd scenario met enige grensoverschrijdende samenwerking op het gebied van de SUMP (maar het scenario beschreef niet duidelijk op welke gebieden er samenwerking zou zijn en hoe die samenwerking eruit zou zien).

De resultaten van de SWOT-analyses zijn weergegeven in tabel 4.1 hieronder. Het gemengde scenario werd gezien als het meest gewenste scenario. De samenwerking in het MONT-netwerk is zeer gelaagd en omvat kennisuitwisseling, samenwerkingsverbanden en gezamenlijke verantwoordelijkheden. Elk van deze lagen heeft zijn eigen ontwerp met verschillende belanghebbenden en planning in de tijd. Tegelijkertijd zijn de steden sterk met elkaar verbonden door vele transportverbindingen. Als gevolg van deze ambiguïteit werd de gemengde optie als de meest passende gezien (iets tussen één gemeenschappelijke SUMP en vijf afzonderlijke SUMP's) waarin er een gemeenschappelijke visie is op regionale kwesties, maar ook ruimte voor lokale uitwerking.



Tabel 4.1. SWOT-analyse

	<i>Scenario 1 (business as usual)</i>	<i>Scenario 2 (gemeenschappelijke SUMP)</i>	<i>Scenario 3 (gemengd)</i>
<i>Sterktes</i>	Gemakkelijker om aan participatie te doen, snellere en eenvoudigere besluitvorming, kan tot in detail werken, het is een bekend scenario (d.w.z. gemakkelijk te beheren)	Helpt verbanden te leggen tussen stad en platteland, betere integratie en compatibiliteit van planningsprocessen	Kans om te profiteren van elkaars sterke punten, waarschijnlijk de gemakkelijkste optie voor grensoverschrijdende samenwerking
<i>Zwaktes</i>	Mist de gewenste uitwisseling via MONT, elke stad moet het werk zelf doen	Tijdrovend, minder flexibiliteit en individualiteit, kan leiden tot een zeer generiek plan	Kan eindigen met kleine gemene delers (geen grote visie), kan samenhang missen
<i>Kansen</i>	Sterke focus op lokale kwesties, gemakkelijker om goedkeuring te krijgen voor lokale plannen dan voor regionale plannen	Extra financieringsmogelijkheden, betere profilering in Europa, problemen aanpakken die niet afzonderlijk kunnen worden opgelost	Leren van elkaar, mogelijkheid om een tastbaar MONT-product te creëren, mogelijkheid om de MONT-regio te positioneren met een uitzonderlijke aanpak, mobiliteit kan een voorbeeld worden voor samenwerking rond andere thema's in de MONT.
<i>Bedreigingen</i>	Steden die niet zichtbaar zijn voor de EU, gebrek aan kennis van de plannen van nabijgelegen steden (mogelijk onfortuinlijke verrassingen), steden kunnen elkaar onbedoeld tegenwerken	Synchronisatie is een probleem omdat alle steden zich in verschillende planningsfasen bevinden, individualiteit van lokale plannen gaat verloren	Kan leiden tot een gebrek aan focus, het kan moeilijk zijn om consensus te vinden

4.4 Conclusies

Aan beide kanten van de grens was er belangstelling om van elkaar te leren:

- De Nederlandse steden zijn geïnteresseerd in de probleemanalyses die door de Duitse steden zijn uitgevoerd en in hun participatieprocessen.
- De Duitse steden zijn geïnteresseerd in de visiegerichte aanpak van de Nederlandse steden (in tegenstelling tot de probleemoplossende aanpak die in Duitsland gebruikelijker lijkt).



Aan het eind van de workshop waren er nog een aantal onduidelijkheden die vervolgens in de rest van deze studie geadresseerd zijn. Er was onduidelijkheid over de omvang en reikwijdte van het functioneel stedelijk gebied voor zowel Münster als Osnabrück. Er is een algemene opvatting dat het een cirkel van landelijk gebied en omliggende kleine steden omvat, maar de werkelijke omvang en reikwijdte is niet duidelijk. In Nederland, waar de dichtheid hoger is, lijkt dit duidelijker: voor Hengelo, Almelo en Enschede maken de steden deel uit van elkaars functioneel stedelijk gebied. Bovendien kan het feit dat de Nederlandse steden dicht bij de Duitse grens liggen dan Münster en Osnabrück betekenen dat het Duitse achterland ten westen van Osnabrück en Münster meer economisch potentieel biedt aan de Nederlandse steden dan aan Münster en Osnabrück - mits ze goed bereikbaar zijn.

Voor alle vijf de steden was het onduidelijk hoe ze regionale verplaatsingen (d.w.z. tussen de steden) kunnen opnemen in hun SUMP's, aangezien ze geen jurisdictie hebben over beslissingen over weg-, spoor- en watervoer in de regio's buiten hun gemeentegrenzen. Met dit in gedachten was de rol van de tussenliggende *Kreise* en Gemeenten ook een open vraag.

Samengevat waren de belangrijkste resultaten van de workshop:

- Een duidelijk geuite wens onder de MONT-steden om samen te werken. De vraag is niet óf er moet worden samengewerkt, maar hóe de mobiliteitsplanners van de verschillende steden dat moeten doen.
- Er is behoefte aan een permanente kennisuitwisseling tussen de vijf MONT-steden over de ontwikkeling en uitvoering van mobiliteitsplannen. Ook is er behoefte aan een overkoepelend document dat de vijf afzonderlijke mobiliteitsplannen met elkaar verbindt ('parapluplan').

Deze informele samenwerking maakt het mogelijk:

- De overdracht van competenties en kennis naar andere steden;
- Coördinatie van inspanningen voor de volgende generatie mobiliteitsplannen (meer *SUMP-proof*).



5. Voortbouwen op bestaande bestuursstructuren (stap 3)

5.1 Inleiding

Grensoverschrijdende samenwerking is niet nieuw voor de steden van het MONT-netwerk. De regio heeft twee platforms waar de verschillende steden elkaar ontmoeten: MONT en de Euregio. In deze stap zijn hun bestuursstructuren onder de loep genomen met als doel te bepalen hoe en waar grensoverschrijdende kennisuitwisseling en de ontwikkeling van een gemeenschappelijke mobiliteitsvisie te verankeren.

5.2 Methodologie

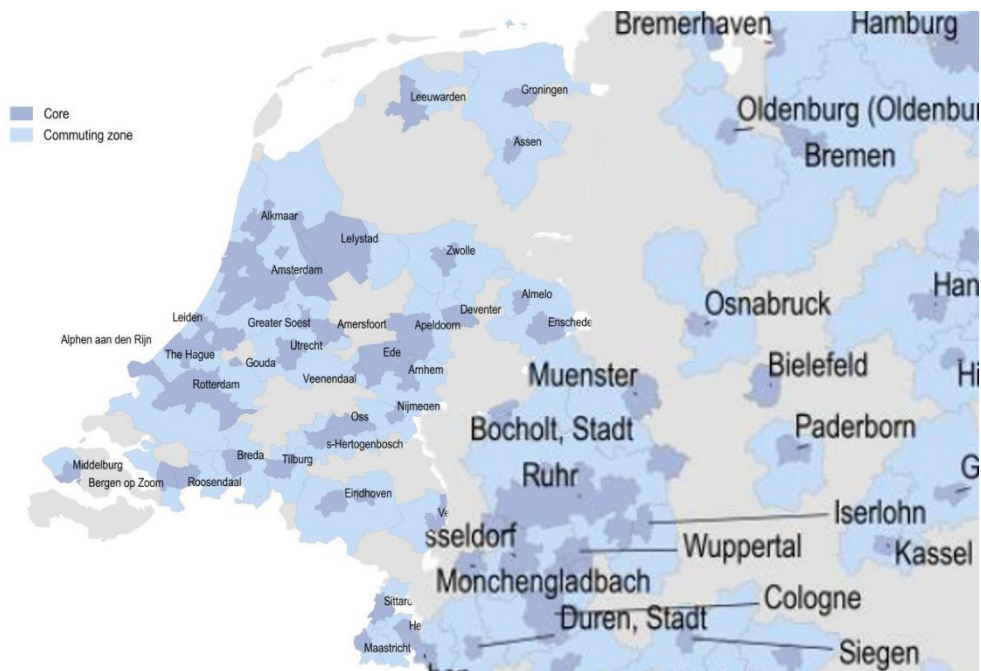
De constructie van het governance-model is gebaseerd op een combinatie van deskresearch en een interview met vertegenwoordigers van MONT en Euregio. Belangrijke input voor het governance-model was de SUMP Topic Guide on Sustainable Urban Mobility Planning in Metropolitan Regions: sump-metropolitan-region-en.europa.eu. Verder vond op 26 april een gesprek plaats met vertegenwoordigers van de Euregio (Dinand de Jong en Tjeu Semmekrot) en het MONT-netwerk (vertegenwoordigd door Mickle Heite) over hoe grensoverschrijdende kennisuitwisseling en de ontwikkeling van een gemeenschappelijke mobiliteitsvisie te verankeren. Een bestuursmodel, opgesteld op basis van deskresearch, is tijdens het interview besproken. Deze input resulteerde in het governance-model dat in dit hoofdstuk wordt gepresenteerd.

5.3 Voorgesteld governance-model

Het MONT-netwerk is niet één functioneel stedelijk gebied (zie figuur 5.1 hieronder), maar door de vele transportverbindingen zijn de steden sterk met elkaar verbonden. Zoals vermeld in hoofdstuk 4.3 vraagt deze ambiguïteit om een gemengde optie (iets tussen één gemeenschappelijke SUMP en vijf afzonderlijke SUMP's) waarin er een gemeenschappelijke visie is op regionale kwesties, maar ook de vrijheid om lokale uitdagingen anders aan te pakken dan in andere steden van het MONT-netwerk.

Het voorgestelde governance-model kan betrekking hebben op verschillende geografische zones, afhankelijk van het onderwerp. Op bepaalde lokale thema's willen beleidsmakers enkel ervaringen uitwisselen; op het niveau van stadsregio's zijn gemeenschappelijke projecten gewenst; terwijl het MONT-niveau de plaats is om de lobbykracht voor grote infrastructuurprojecten te vergroten.

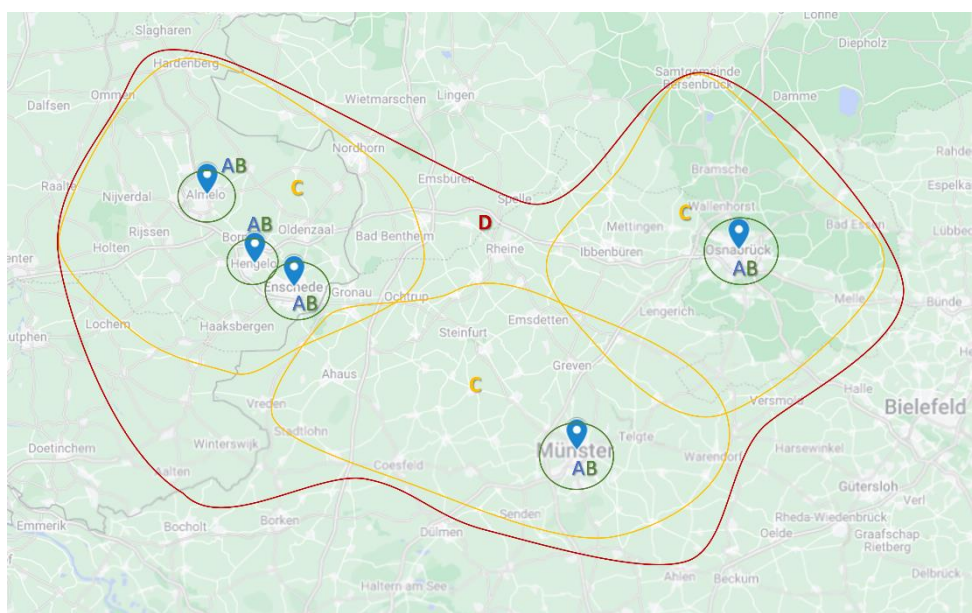




Figuur 5.1. FUA's. Bron: OECD

Werken op verschillende geografische niveaus geeft flexibiliteit. Bovendien is er geen duidelijke definitie van de Europese Commissie wat de geografische afbakening is van een urban node. Bij gebrek aan een duidelijke definitie is de 'vier zones'-benadering ontwikkeld om tegemoet te komen aan de behoeften van de steden in het MONT netwerk. Het stelt samenwerking in het MONT-netwerk/Euregio op verschillende geografische niveaus voor (zie afbeelding 5.2 hieronder). Deze zijn:

- Binnensteden (zone A)
- Gemeente (zone B)
- Functioneel stedelijk gebied (FUA)/zones voor woon-werkverkeer (zone C)
- MONT/Euregio gebied (zone D)



Figuur 5.2. Voorgestelde definitie van de urban nodes binnen de MONT/Euregio: vier zones.



Kader 5.1. Aanbeveling voor een governancemodel via verschillende zones

Hieronder volgt een aanbeveling voor de organisatie van samenwerking en kennisuitwisseling tussen de vijf steden Almelo, Hengelo, Enschede, Münster en Osnabrück.

Activiteiten binnen Zones A & B zullen zich richten op kennisuitwisseling, waarbij de relevante actoren uit de steden regelmatig (minstens 2x per jaar) bijeenkomen om ervaringen uit te wisselen, zodat steden van elkaar kunnen leren. De planvorming is lokaal en valt onder de bevoegdheid van elke gemeente. Waar mogelijk en passend kunnen steden in het MONT-netwerk parallel nieuwe projecten ontwikkelen (bijv. op het gebied van zero-emissie stadslogistiek, MaaS of nieuw parkeerbeleid) om te voorkomen dat het wiel opnieuw wordt uitgevonden.

Zone C (afstemmen van plannen & kennisuitwisseling) zijn de pendelzones (*Nahverkehr*). Binnen het MONT-netwerk zijn drie woon-werkzones: Netwerkstad Twente, Osnabrück en Münsterland. Tijdens kennisuitwisselingsbijeenkomsten kunnen steden hun ervaringen delen over hoe zij samenwerken met steden binnen hun woon-werkzone. Voorbeelden van kennis die gedeeld kan worden zijn hoe buurgemeenten betrokken waren bij de planning van fietssnelwegen, nieuwe mobiliteitsknooppunten of Park & Ride locaties.

Zone D (lobby afdwingen) is het niveau waar de gemengde SUMP-ontwikkeling zal plaatsvinden. We adviseren de MONT-steden een gemeenschappelijke strategie te ontwikkelen voor regionale mobiliteitskwesies, aangezien sommige regionale mobiliteitsfactoren (binnen zone D) hun lokale mobiliteitssysteem sterk kunnen beïnvloeden, maar ze er geen jurisdictie over hebben. Deze strategie bouwt voort op de bestaande MONT-strategie (2023).

Deze zone D-strategie zorgt er ook voor dat de ligging van de steden op het TEN-T-netwerk beter benut wordt en dat de negatieve effecten van het doorgaand verkeer over lange afstanden worden beperkt. Hierdoor krijgt de lobby van de vijf steden richting Brussel, Berlijn en Den Haag meer kracht. Bij het ontwikkelen van de Zone D-strategie is het goed om ook de tussenliggende gemeenten van het MONT-netwerk betrekken, evenals andere regionale spelers (provincies/*Bundesländer*) en nabijgelegen steden zoals Zwolle.

Zone D legt ook het verband tussen stedelijke mobiliteit en mobiliteit op het platteland. Deze verbinding is van belang in de Euregio, die zichzelf bestempelt als een "Stad-land regio" en niet als een metropolitaan gebied.

De samenwerking in Zone D is gericht op het verbreden van de oost-westas van TEN-T in de regio. De samenwerking op het gebied van duurzame mobiliteit versterkt de huidige MONT-strategie en verbindt internationale routes beter met duurzame regionale transportverbindingen. Voorbeelden van gemeenschappelijke prioriteiten binnen deze Zone D strategie zijn de spoorverbinding Zwolle-Enschede-Münster, F35 fietssnelweg en geïntegreerde openbaar vervoer kaartverkoop. Deze plannen leiden tot een betere connectiviteit in de regio en een betere toegang tot sociaaleconomische kansen.

De MONT-strategie (2023) stelt voor om een projectbureau op te richten dat duurzame mobiliteit in de regio coördineert (Zone D). Dit projectbureau faciliteert kennisuitwisseling en het creëren van een overkoepelende visie op duurzame mobiliteit op regionaal niveau. Dit past goed binnen bestaande bestuursstructuren, waarbij twee organisaties beschikbaar zijn om een werkgroep mobiliteit op te richten. Ten eerste kan het MONT-netwerk de mobiliteitsplanners van de verschillende steden mobiliseren via de reactivering van de *Arbeitsgruppe Mobilität*. Deze werkgroep bestaat uit verschillende mobiliteitscollega's in het MONT-stedennetwerk; ze bestaat al enige tijd, maar is de afgelopen jaren inactief geweest.

Ten tweede kan de Euregio de *Arbeitsgruppe* vertegenwoordigen in Brussel en het toegangspunt zijn voor Interreg Europe-financiering (wat wenselijk is, omdat Interreg Europe liever één begunstigde als contactpunt heeft dan vijf). De Euregio kan ook een secretaris beschikbaar stellen voor de reactivering van de *Arbeitsgruppe*. Deze secretaris is dan ook verantwoordelijk voor de coördinatie en afstemming met de andere gemeenten in zone D.

De activiteiten van een nieuw leven ingeblazen *Arbeitsgruppe Mobilität* kunnen tot 80% gefinancierd worden met Interreg Europe-middelen (zie ook hoofdstuk 6). Interreg Europe financiering biedt ook de mogelijkheid om te leren van andere grensregio's over hoe zij hun SUMP's opzetten. Als er eenmaal een projectbureau is opgericht, kan een continue groep met capaciteit en financiële middelen de duurzame (stedelijke) mobiliteitsplanning in de regio verbeteren.

5.4 Conclusies

De samenwerking tussen de vijf netwerksteden moet worden verankerd in een bestuursstructuur. Dit hoeft niet vanaf nul te worden opgestart, maar bestaande bestuursstructuren kunnen hiervoor (opnieuw) worden geactiveerd.

De vijf steden blijven samenwerken op de vier verschillende geografische niveaus (zoals weergegeven door de vier zones: A-D. Deze verschillende niveaus bieden flexibiliteit die het gemakkelijker maakt om aan de Europese vereisten te voldoen. Aangezien de definitie van een urban node nog niet duidelijk is, zijn de steden van het MONT-netwerk goed voorbereid met plannen voor zowel zone C en D.

Daarnaast moet er worden onderzocht of een projectbureau haalbaar is. Door de bestaande MONT *Arbeitsgruppe Mobilität* op te waarderen tot een projectbureau met vaste medewerkers, of een Euregiowerkgroep Duurzame Mobiliteit op te richten (vergelijkbaar met het Grensoverschrijdend Platform voor Regionaal Waterbeheer (GPRW)), wordt de continuïteit van duurzame mobiliteit op regionaal niveau verankerd. De uren van de medewerkers van dit projectbureau zijn financierbaar door middel van een Interreg Europe project. Daarom moet ook de haalbaarheid van een Interreg Europe-aanvraag worden onderzocht. De steden van het MONT-netwerk positioneren zich hoe dan ook als een pionier op het gebied van grensoverschrijdende mobiliteitsplanning door de nieuwe TEN-T-vereisten aan te pakken binnen een Interreg Europe-context. Dit kan een groot voordeel zijn. De steden van het MONT-netwerk geven hiermee het goede voorbeeld hoe een urban node te definiëren en kunnen hiermee de besluitvorming in Brussel hierover beïnvloeden.



6. Best-practice voorbeelden (stap 4)

6.1 Inleiding

Na de uitwerking van een mogelijke governancestructuur voor grensoverschrijdende mobiliteitsplanning in de Euregio/MONT, wordt in dit hoofdstuk nader ingegaan op andere Europese grensregio's die al samenwerken op het gebied van grensoverschrijdende mobiliteitsplanning. Aan de hand van vijf voorbeelden wordt een licht geworpen op hun leerervaringen en gerealiseerde projecten die als voorbeeld en inspiratie kunnen dienen. Alle grensregio's liggen aan (meerdere) TEN-T corridors en tellen steden met meer dan 100.000 inwoners. Alle voorbeelden die in dit hoofdstuk worden genoemd, staan dus voor dezelfde uitdaging als het MONT-netwerk om tegen 2027 een SUMP te ontwikkelen.

6.2 Methodologie

De geselecteerde voorbeelden zijn geïdentificeerd aan de hand van deskresearch en het verzamelen van interne expertise en kennis over succesvolle grensoverschrijdende samenwerkingen. Als eerste zijn voorbeelden geselecteerd die geografisch dicht bij MONT lagen om te profiteren van de overeenkomsten van de regio en de cultuur. Vervolgens zijn regio's geselecteerd die een gemeenschappelijk begrip hadden van de grensoverschrijdende identiteit van de regio. Een voorwaarde voor selectie was dat de gemeenschappelijke planningsresultaten en -outputs gemakkelijk toegankelijk moesten zijn voor het publiek. Daarom zijn voorbeelden geselecteerd die een website of een gepubliceerd planningsdocument hebben gepresenteerd als referentie voor de succesvolle samenwerking.

Voor elk grensoverschrijdend gebied was het doel van de studie om de volgende vragen te beantwoorden:

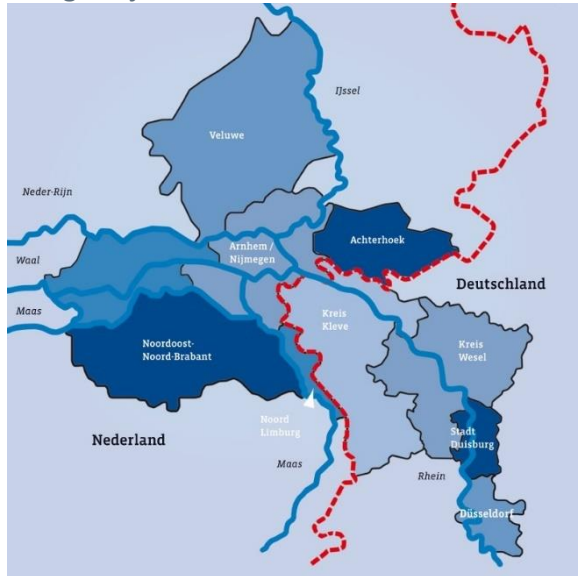
- Welke instanties waren betrokken bij de planning?
- Wat was de reden voor grensoverschrijdende samenwerking?
- Aan welke onderwerpen werkten ze?
- Wat hebben ze tot nu toe bereikt?
- Lessen uit de samenwerking (succes/falen)?

Zie bijlage 5 voor de volledige onderzoeks- en contactgegevens. Dit hoofdstuk geeft een samenvatting van de meest relevante bevindingen.



6.3 Grensoverschrijdende mobiliteitsplanning in Europa

Euregio Rijn-Waal



Afbeelding 6.1. Werkgebied van de Euregio Rijn-Waal

De Euregio Rijn-Waal (ERW) strekt zich uit over 8.663 km² rond de Duits-Nederlandse grens en omvat zowel stedelijke gebieden zoals Düsseldorf, Duisburg en Arnhem-Nijmegen, als landelijke regio's zoals de Achterhoek en de noordelijke Nederrijn, inclusief natuurgebieden zoals de riviermoerassen langs de Maas, Waal, Rijn en Ruhr. Al meer dan 50 jaar stimuleert de ERW regionale ontwikkeling door middel van grensoverschrijdende initiatieven in sociaaleconomische, culturele en mobiliteitssectoren.

In 2022 werd het Euregionaal Mobiliteitsconcept 2030 ontwikkeld. Vijf prioritaire mobiliteitsinitiatieven zijn:

- Grensoverschrijdende fietspaden
- Een grensoverschrijdend netwerk van mobiliteitshubs
- Laadinfrastructuur voor waterstof en e-mobiliteit
- Grensoverschrijdende mobiliteit-op-aanvraagssystemen
- Samenwerking tussen multimodale overslagknooppunten en een grensoverschrijdend reserveringssysteem voor vrachtwagenparkeerplaatsen

Elk van de vijf focusprojecten wordt gedetailleerd beschreven in een casestudy, inclusief politieke achtergronden, analyses en aanbevelingen voor verdere implementatie. Hoewel deze projecten zich nog in een vroeg stadium bevinden, vormen ze een veelbelovende start voor toekomstige grensoverschrijdende samenwerking.

Euregio Maas-Rijn



Afbeelding 6.2. Operationeel gebied van de Euregio Maas-Rijn

De Euregio Maas-Rijn (ERM) strekt zich uit over 11.000 km² in Duitsland, België en Nederland en omvat verschillende regio's en drie talen. De belangrijkste steden zijn Aken, Luik en Maastricht. Al bijna 50 jaar stimuleert de ERM grensoverschrijdende samenwerking op het gebied van economie, onderwijs, toerisme, klimaat en mobiliteit.

De ERM 2030-strategie, gepubliceerd in 2020, richt zich op het creëren van een dicht, multimodaal vervoersnetwerk om de grensoverschrijdende mobiliteit te verbeteren. De belangrijkste acties omvatten:

- Ondersteuning van samenwerking tussen overheden, netwerkbeheerders en vervoersbedrijven
- Mobiliteitsinnovatie bevorderen
- Het creëren van nieuwe passagiersdiensten, zoals verbeterde informatie, een Euregionaal tariefsysteem, geharmoniseerde ticketverkoop, uitgebreide diensten en infrastructuurontwikkeling.

Succesvolle projecten zijn onder andere het partnerschap in 2018 met het Vervoersnetwerk Aken (AVV), waardoor Belgische treintarieven in Aken en Maastricht en het region3tarif in het drielandengebied mogelijk werden. Het ERM Connect Project (2017-2020) verbeterde de tarieven, ticketing, passagiersinformatie en introduceerde elektrische bussen. Met het Euregoticket kan een dag lang door de ERM worden gereisd; jaarlijks worden er ongeveer 20.000 verkocht. De RE 18 trein rijdt tussen Aken en Maastricht, met plannen voor uitbreiding naar Luik. De ICE-trein, genaamd "Euregio Maas-Rijn", zal Keulen en Brussel binnenkort met elkaar verbinden. Het Easy Connect project ontwikkelt een smartphone-gebaseerde oplossing voor grensoverschrijdende ticketverkoop.

ERM is een voorbeeld van succesvolle grensoverschrijdende samenwerking en biedt waardevolle lessen uit zijn innovatieve mobiliteitsinitiatieven.

Eurodistrict Straatsburg-Ortenau



Afbeelding 6.3. Operationeel gebied van Eurodistrict Straatsburg-Ortenau

Het Eurodistrict Straatsburg-Ortenau, opgericht in 2005, beslaat 2.468 km² en 112 gemeenten, waaronder Straatsburg en Ortenau. In 2013 voerde het Eurodistrict een mobiliteitsstudie uit om het grensoverschrijdend openbaar vervoer te verbeteren.

Het "Actieplan voor grensoverschrijdende mobiliteit in het Eurodistrict Straatsburg-Ortenau 2021" bevat elf prioritaire maatregelen:

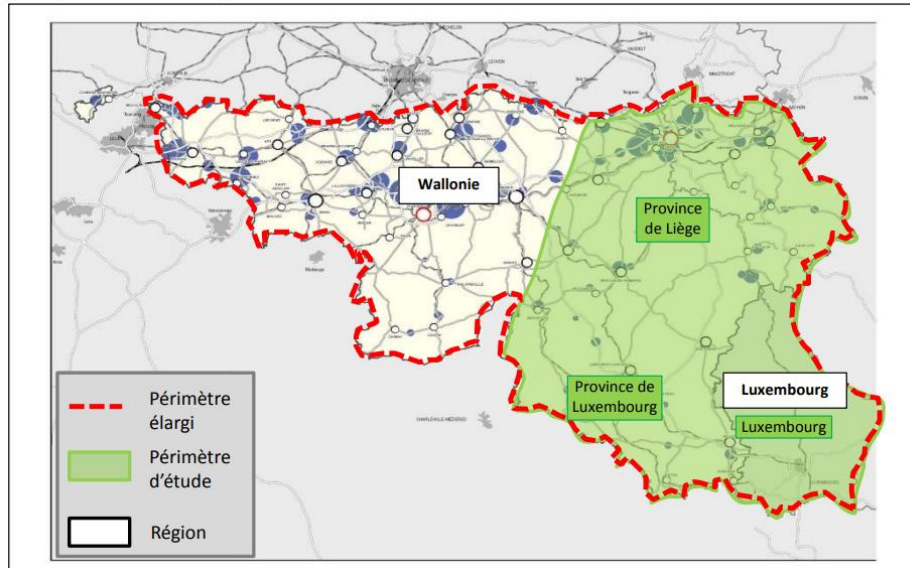
1. Nieuwe Rijnovergang bij Erstein/Lahr
2. Wederzijdse erkenning van milieuvignetten
3. Gezamenlijke overdracht van bevoegdheden voor grensoverschrijdende buslijnen
4. Grensoverschrijdende multimodale mobiliteitsapp
5. Snelle fietsroute Offenburg-Straatsburg
6. Gemeenschappelijk vervoersbewijs voor het Eurodistrict
7. Verhoogde ochtenddienst TER Straatsburg-Offenburg
8. Extra Bike+Ride faciliteiten
9. Busverbinding tussen Offenburg en Illkirch
10. Speciale fietspaden en veilige oversteekplaatsen
11. Initiatief "Zomer zonder grenzen"

Belangrijke projecten die al zijn geïmplementeerd zijn onder andere:

- Europass by TGO, biedt tarieven voor grensoverschrijdend woon-werkverkeer.
- Tramlijn Kehl-Straatsburg (sinds 2017).
- Eurodistrict-bus tussen Erstein en Lahr (sinds 2017).
- "Zomer zonder grenzen" met gratis reizen voor studenten in het hele district.
- Fietsinitiatieven "Au boulot à vélo" en "Stadtradeln".
- "SuMo-Rijn"-project ter bevordering van duurzame mobiliteit via een webapplicatie voor de beoordeling van grensoverschrijdend vervoer.

Deze initiatieven benadrukken de vooruitgang van het Eurodistrict op het gebied van gezamenlijke grensoverschrijdende mobiliteitsplanning en bieden waardevolle lessen in effectieve en duurzame samenwerking op het gebied van mobiliteit.

Luxemburg-Wallonie



Figuur 6.4. Operationeel gebied Luxemburg - Wallonië

Het "Strategisch grensoverschrijdend mobiliteitsplan Luxemburg - Wallonië", in 2015 gepubliceerd door het Luxemburgse ministerie van Duurzame Ontwikkeling en Infrastructuur en de Waalse overheidsdiensten, pakt het hoge aantal dagelijkse grensoverschrijdingen aan de Luxemburgs-Belgische grens, de congestie en de milieueffecten aan.

De strategie schetst een maatregelencatalogus die is onderverdeeld in vijf groepen:

1. Sector-overschrijdende acties
2. Corridor Libramont - Aarlen - Luxemburg
3. Corridor Virton - Athus - Rodange - Luxemburg
4. Corridor Gouvy - Troisvierges - Luxemburg
5. MoDu Strategie Acties die grensoverschrijdend reizen beïnvloeden

Tot nu toe hebben de regio's geen follow-upverslag gepubliceerd en hebben ze geen gezamenlijk informatieportaal. Opmerkelijke ontwikkelingen die wel zijn geïmplementeerd, maar niet over de grens waren gepland, zijn onder andere de implementatie door Luxemburg van gratis openbaar vervoer in 2020, waarvan zowel Luxemburgers als grenspendelaars uit Wallonië profiteren. Daarnaast werd in 2019 een proefproject voor carpoolen van Aarlen naar Sterpenich gelanceerd.

Slechts tien jaar later, in maart 2024, werden de grensoverschrijdende functionele zones Luxemburg-Wallonië-Noord en -Zuid officieel gelanceerd, waarbij bestuursstructuren zijn opgezet voor de uitvoering van gemeenschappelijke projecten, waaronder mobiliteitsinitiatieven. Deze regio is daarom een veelbelovend voorbeeld om naar te kijken en van te leren als het gaat om het opzetten van de nodige werkstructuren en het opvolgen van eerdere pogingen tot gezamenlijke planning.

Interreg Italië-Slovenië



Figuur 6.5. Operationeel gebied van Interreg Italië-Slovenië

Het Interreg-programma Italië-Slovenië bestrijkt 19.841 km², waaronder regio's in zowel Italië als Slovenië. Het CROSSMOBY-project (2018-2022) was gericht op het bevorderen van duurzame mobiliteit en het verminderen van vervoeremissies in het grensoverschrijdende gebied. Specifieke doelstellingen waren onder andere het ontwikkelen van een grensoverschrijdend actieplan, het regionaal implementeren van de SUMP-methode en het reactiveren van passagiersdiensten per spoor.

De belangrijkste aanbevelingen van het project waren onder andere:

- Bevordering van een bestuurskader met meerdere geografische niveaus op grensoverschrijdend niveau
- Gegevens delen voor transportplanning
- Kosteneffectieve grensoverschrijdende interventies
- Flexibele oplossingen voor gebieden met weinig vraag (DRT)
- Geïntegreerde multimodale diensten (fiets-bus-trein-boot)
- Verbetering van spoor- en maritieme diensten
- Geïntegreerde ticketing
- Duurzaamheid en bewustzijn bevorderen
- GIS-systeem en stakeholderplatform als instrument voor grensoverschrijdende dialoog
- Toerisme inzetten voor toegankelijkheid

De belangrijkste resultaten waren de planning van een nieuwe spoordienst langs de as Venetië-Trieste-Ljubljana, het opzetten van samenwerkingsstructuren en de publicatie van het boek "Grensoverschrijdend vervoer en mobiliteit in de EU". Andere resultaten waren een dienst voor passagiers- en fietsvervoer over zee (gestart in 2021, opnieuw gelanceerd in 2023) en investeringen in infrastructuur in het kader van het ADRIONCYCLETOUR-project, dat fietsen en duurzaam toerisme bevordert. Meer informatie over het project is beschikbaar op de CROSSMOBY-website.


Verdere voorbeelden voor mogelijke toekomstige grensoverschrijdende mobiliteitsplanning

Sommige grensregio's, zoals de Duits-Deense grens met Flensburg en Padborg, staan echter nog steeds voor uitdagingen. De nieuwe treinen van Denemarken, die niet compatibel zijn met de Duitse systemen, zullen de grens niet meer oversteken, wat negatieve gevolgen heeft voor grenspendelaars. Gedetailleerde informatie over de tekortkomingen in de Europese grensoverschrijdende spoorwegmobiliteit is te vinden op www.crossborderrail.trainsforeurope.eu.

Een veelbelovender voorbeeld is het Duits-Pools-Tsjechische grensgebied. De Duitse stad Görlitz heeft het potentieel van grensoverschrijdende mobiliteit met het Poolse aangrenzende gebied erkend in haar huidige mobiliteitsplanningsdocument. In 2023 werd een grensoverschrijdende buslijn in gebruik genomen, samen met opties voor grensoverschrijdende ticketverkoop (nieuw ticket Europa-Stad). Het gebied heeft potentieel voor verdere gezamenlijke mobiliteitsplanning en heeft de eerste grensoverschrijdende projecten gerealiseerd, maar het ontbreekt aan een overkoepelende planning.

Voor mogelijke toekomstige samenwerking en peer-to-peer leren zouden regio's in een vergelijkbare fase met vergelijkbare uitdagingen interessante partners kunnen zijn om verder te onderzoeken. Om nog meer grensoverschrijdende regio's te identificeren waar spoorverbindingen ontbreken of waar de toegankelijkheid te wensen overlaat, toont de EU-grensbelemmeringenenquête uit 2015 interessante bevindingen. De geïllustreerde kaarten zijn te vinden op <https://ec.europa.eu/futurium/en/system/files/ged/figures.pdf>.

Wat betreft de financiering van toekomstige gezamenlijke planningsinspanningen, is Interreg Europe een interregionaal samenwerkingsprogramma dat medegefinancierd wordt door de Europese Unie. Het is bedoeld om lokale, regionale en nationale overheden te helpen betere beleidsoplossingen te bieden, onder andere op het gebied van duurzame mobiliteit en TEN-T. Het Interreg Europe programma ([Interreg Europe](#) | [Interreg Europe - Sharing solutions for better policy](#)) richt zich op beleidsoplossingen (in tegenstelling tot het testen van innovatieve acties), wat overeenkomt met de focus op grensoverschrijdende planning. Interreg Europe biedt 80% cofinanciering voor haar projecten en werkt in heel Europa. Projectvoorstellen vereisen deelnemers uit het noorden, zuiden, oosten en westen van Europa en een partner uit een kandidaat-lidstaat. De Euregio lijkt een goede plek om de belangen van de steden voor een dergelijk voorstel samen te brengen (de 'lijm' die de steden in de regio bij elkaar houdt). Deze financieringsmogelijkheid zou interessant kunnen zijn voor een mogelijk samenwerkingsproject in het kader van Interreg Europe.



The Interreg Europe community provides access to a network that enables regions to build on the experience of other regions in finding solutions to their challenges and to create better quality and faster policy improvements.

Rose Power
Ireland, Southern and Eastern
Southern Regional Assembly

Figuur 6.6. Korte uitleg van het doel van Interreg Europe (citaat). Bron: Interregeurope.eu

6.4 Conclusies

De verkenning van grensoverschrijdende mobiliteitsplanning in verschillende Europese regio's die in dit hoofdstuk is gepresenteerd, biedt inzichten en illustreert de redenen en benaderingen om mobiliteit over nationale grenzen heen te verbeteren.

- Bij elke samenwerking zijn diverse belanghebbenden betrokken, waaronder overheidsinstanties, lokale autoriteiten, transportbedrijven, industriële verenigingen, universiteiten en belangengroepen.
- De geselecteerde voorbeelden zijn zowel jong als oud, waarbij Euregio Rijn-Waal (ERW) en Euregio Maas-Rijn (ERM) beide het langst operationeel zijn (sinds ongeveer 50 jaar) en het Interreg Italië-Slovenië programma een van de meest recente ontwikkelingen is, voor het eerst goedgekeurd in 2015 door de Europese Commissie. De ERW is een goed voorbeeld van een zeer recent gepubliceerd planningsdocument met grensoverschrijdende fietspaden, mobiliteitshubs en oplaadinfrastructuur. Hun voorbeeld kan relevant zijn voor de werkstructuren van gezamenlijke planning in een Nederlands-Duitse grensregio.
- Op dezelfde manier heeft de ERM rond de Duits-Nederlands-Belgische grens al een reeks projecten op het gebied van openbaar vervoer uitgevoerd, zoals het region3tarif, het Euregioticket, de grensoverschrijdende treinlijn en de huidige ontwikkeling van een smartphone-gebaseerde grensoverschrijdende ticketing-oplossing, die zeker kan dienen als een goed praktijkvoorbeeld voor vruchtbare samenwerking.
- Het Eurodistrict Straatsburg-Ortenau heeft een sterke nadruk laten zien op culturele aspecten, zoals bijvoorbeeld blijkt uit het project "zomer zonder grenzen". Ook het fietsen wordt actief aangepakt door te streven naar een nieuwe snelfietsroute en het woon-werkverkeer per fiets aan te moedigen door middel van een grensoverschrijdende campagne. De regio kan als voorbeeld dienen als het gaat om het inspelen op specifieke behoeften van forenzen, zoals wordt benadrukt door de Eurodistrict-buslijn. Wat de andere gebieden betreft, is het harmoniseren van de tarieven voor vervoerbewijzen eveneens een belangrijk onderwerp geweest.
- Een interessant voorbeeld van een zeer recente samenwerking is Luxemburg-Wallonië: Het genoemde planningsdocument dateert van 2015, terwijl de gouvernementele en administratieve structuren om de geplande projecten uit te voeren pas in 2024 zijn vastgelegd, wat wijst op een veelbelovende follow-up.
- De regio van Italië en Slovenië voegt de aspecten van maritieme diensten en toeristische aantrekkelijkheid toe als een ontwikkelingsmogelijkheid, die misschien niet van toepassing is op de MONT-regio, maar die als inspiratie kan dienen om waterwegen op te nemen in de mobiliteitsplanning, naast verdere goede praktijken, waaronder de samenwerkingsstructuren tussen de relevante actoren van de twee landen op regionaal en lokaal niveau.
- Tot slot kunnen grensoverschrijdende gebieden die nog geen gezamenlijke mobiliteitsplanning hebben opgesteld nog steeds interessant zijn om te observeren, omdat ze met vergelijkbare uitdagingen te maken kunnen hebben en mogelijkheden bieden om van elkaar te leren.

7. Conclusies en aanbevelingen

7.1 Conclusies

Er kan worden geconcludeerd dat een grensoverschrijdende SUMP niet haalbaar is binnen het MONT-netwerk. De steden gaven aan behoefte te hebben aan een lokaal plan om lokale mobiliteitsproblemen aan te pakken. Het afzonderlijk ontwikkelen van een nieuwe generatie SUMP's is echter ook niet gewenst. Daarom gaat de voorkeur uit naar de middenoptie. In deze optie werken de steden samen aan een gemeenschappelijk kader waarin 5 lokale SUMP's passen.

Uit het haalbaarheidsonderzoek naar een grensoverschrijdende SUMP in de MONT-regio bleek dat de steden bereid zijn om van elkaar te leren en met elkaar te delen. Nederlandse steden toonden belangstelling voor de analytische benaderingen van hun Duitse tegenhangers, terwijl Duitse steden geïnteresseerd zijn in de visiegerichte strategieën van Nederlandse gemeenten. Deze openheid voor verschillende perspectieven zorgde voor een dynamische uitwisseling van ideeën en beste praktijken. Maar ondanks verschillen in planningsbenaderingen hebben de steden in de regio gemeenschappelijke prioriteiten om de overgang naar duurzame mobiliteit te versnellen. Dit duidt op een potentieel voor vruchtbare kennisuitwisseling en samenwerking tussen de steden.

Bovendien zijn de principes van de richtlijnen van het Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) in de vijf steden in hoge mate overgenomen. De positieve correlatie tussen de leeftijd van het plan en de mate waarin het is afgestemd op de SUMP-richtlijnen, wijst op een bemoedigende trend van verbetering in de loop der tijd. Dit onderstreept het engagement van de steden om duurzame mobiliteitsprincipes te integreren in hun stedelijke planningsprocessen en weerspiegelt een collectieve toewijding aan duurzaamheidsdoelstellingen op de lange termijn. Ondanks de overeenkomsten werd het echter ook duidelijk dat een gemeenschappelijke SUMP voor alle vijf de steden niet haalbaar of wenselijk is.

Maar er zijn gebieden voor mogelijke gezamenlijke ontwikkeling. Uit interviews en een beoordeling van lokale planningsdocumenten bleek dat de positie van de vijf steden op het TEN-T netwerk geen belangrijke rol speelde in hun lokale planningsprocessen. De plannen van de vijf steden waren - logischerwijs - gericht op de gebieden die onder hun jurisdictie vallen. Omdat de rol als stedelijk knooppunt in het TEN-T over het algemeen langeafstandsreizen impliceert, werden deze aspecten niet in detail behandeld, maar de steden zijn het er algemeen over eens dat regionale aspecten meer aandacht verdienen.

In deze studie is een structuur voor samenwerking voorgesteld op basis van een benadering met vier zones. In deze benadering **wordt kennis uitgewisseld** tussen lokale mobiliteitsactoren over duurzame mobiliteitsgerelateerde activiteiten die plaatsvinden op lokaal niveau (zones A en B), worden **plannen afgestemd** op de functionele stedelijke gebieden van de steden (zone C) en vindt **coördinatie en lobbying** naar hogere overheidsniveaus plaats op regionaal niveau (zone D). In de context van TEN-T stelt dit de steden in staat om samen te werken om de negatieve effecten van doorgaand verkeer over lange afstand in de MONT-regio te beperken.



Binnen zone D wordt een 'overkoepelend document' voor de MONT-steden ontwikkeld waarin regionale aspecten die van invloed zijn op de uitvoering van hun SUMP's collectief worden geadresseerd. De MONT-steden ontwikkelen gemeenschappelijke standpunten over deze aspecten, die ze vervolgens opnemen en integreren in hun lokale SUMPS. Het vaststellen van regionale prioriteiten kan plaatsvinden in het kader van een gereactiveerde MONT *Arbeitsgruppe Mobilität*. In de MONT-strategie (2023) wordt voorgesteld een projectbureau op te richten om duurzame mobiliteit in de regio (Zone D) te coördineren. Dit projectbureau zorgt voor de uitwisseling van kennis en de creatie van een overkoepelende visie op duurzame mobiliteit.

De steden van het MONT-netwerk hoeven het wiel niet opnieuw uit te vinden, er zijn Europese voorbeelden van grensoverschrijdende mobiliteitsplanning die als voorbeeld kunnen dienen voor toekomstige samenwerking. Deze samenwerking is financierbaar via mechanismen zoals Interreg Europe, dat samenwerkingsprojecten ondersteunt die gericht zijn op het gezamenlijk ontwikkelen van beleidsoplossingen. Om in aanmerking te komen voor deze financiering moeten ook andere grensregio's in een gezamenlijk project betrokken zijn.

Voorbeelden van succesvolle grensoverschrijdende mobiliteitsplanning zijn Euregio Rijn-Waal, Euregio Maas-Rijn en Eurodistrict Straatsburg-Ortenau. Recente samenwerkingsverbanden zoals Luxemburg-Wallonië laten veelbelovende ontwikkelingen zien, terwijl gebieden zonder gezamenlijke planning leermogelijkheden bieden voor toekomstige initiatieven.

Een belangrijk voordeel van deze haalbaarheidsstudie is dat ze de steden heeft samengebracht om na te denken over hun uitdagingen en visies. Door hun perspectief niet alleen te richten op hun eigen lokale plan, maar ook op een bredere reflectie op de regio, is de invloed van regionale- en langeafstandsmobiliteit duidelijk geworden – maar is ook duidelijk geworden dat de steden, door samen te werken, ook hun vermogen kunnen vergroten om de regio om hen heen te beïnvloeden.

7.2 Aanbevelingen voor volgende stappen

Op basis van bovenstaande conclusies is een reeks aanbevelingen ontwikkeld. Deze staan hieronder genoemd:

- **Aanbeveling 1:** *onderzoek de haalbaarheid van een projectbureau als centrum van waaruit verdere samenwerking kan plaatsvinden.*

Er is een duidelijke wens om ervaringen op het gebied van mobiliteitsplanning uit te wisselen en interesse in de mogelijkheid van een gezamenlijk document waarin de gemeenschappelijke mobiliteitsprioriteiten van de vijf steden aan bod komen. De voorgestelde beheersstructuur verwijst naar een projectbureau waarbinnen de vijf steden van het MONT-netwerk kunnen samenwerken en kennis kunnen uitwisselen.

- **Aanbeveling 2:** *onderzoek de mogelijkheid om een "parapluplan" te ontwikkelen om de regionale mobiliteitskwesaties aan te pakken waarover de MONT-steden - en de tussenliggende Euregionale steden en gemeenten - het eens zijn dat er collectief aan moet worden gewerkt.*

Hoewel de vijf steden/drie urban nodes relatief ver uit elkaar liggen en er veel kleinere gemeenten tussen liggen, hebben ze veel gemeenschappelijke belangen waarbij samen opgetrokken kan worden (bijv. bovengemeentelijke kwesties, zoals: spoorverbindingen of regionale fietspaden). Met dit "parapluplan" voldoen de steden van het MONT-netwerk aan de



SUMP-vereiste om plannen te maken die de grenzen van de jurisdictie van de vijf gemeenten overschrijden.

- **Aanbeveling 3:** *nodig vertegenwoordigers van de regio binnen heel zone D (en daarbuiten) uit om deel te nemen aan verdere discussies over regionale planning.*

De voorgestelde 'vier zones'-benadering introduceert het idee van verschillende verantwoordelijkheidsniveaus waarvoor geïntegreerde planning in de regio nuttig zou zijn, maar voor deze studie zijn tot nu toe alleen planners/mobiliteitsdeskundigen van lokale overheden en vertegenwoordigers van de MONT-steden betrokken. Daarom moet de discussie worden uitgebreid met vertegenwoordigers van de hele Euregio (alle tussen- en grensgemeenten en *Kreise*); en daarnaast de provincie Overijssel (NL) en de deelstaten Nedersaksen en Noordrijn-Westfalen (Duitsland), en mogelijk naburige steden zoals Zwolle. Door dit te doen, kunnen de belangen en kennis uit deze 'tussenliggende' gebieden ook integraal worden meegenomen in regionale planningsinspanningen. Dit is belangrijk omdat de Euregio zichzelf identificeert als een 'Stad-land-regio' en niet als een metropolitaan gebied. De inbreng van de vijf MONT-steden en de kleinere gemeenten en plattelandsgebieden is van belang.

- **Aanbeveling 4:** *initieer een workshop voor de MONT-gemeenten. In deze workshop worden de doelen voor toekomstige samenwerking afgesproken.*

Zones A en B (zie figuur 5.2) zijn geïdentificeerd als de geografische gebieden die uitsluitend onder de bevoegdheid van de afzonderlijke MONT-steden vallen, maar waar iedereen baat heeft bij uitwisseling en leren. Tijdens deze door de steden van het MONT-netwerk georganiseerde workshop, waaraan alle vijf de gemeenten deelnemen met thema's die voor hen van belang zijn, wordt overeenstemming bereikt over welke thema's op lokaal en welke thema's op regionaal niveau geadresseerd worden. Hier liggen mogelijkheden voor collectief leren en kennisuitwisseling. Tijdens deze workshop moet ook overeenstemming worden bereikt over de reikwijdte van het "overkoepelende plan" voor Zone D.

- **Aanbeveling 5:** *onderzoek de mogelijkheid van Interreg Europe-financiering in samenwerking met andere grensregio's, waarbij de voorbeelden uit hoofdstuk 6 als uitgangspunt dienen. De Euregio kan fungeren als eerste aanspreekpunt voor de MONT-steden in eventuele Interreg Europe-projecten.*

Het is waardevol om te leren van anderen in vergelijkbare situaties en "met meer weet je meer". Het delen van kennis over mobiliteitsplanning en het voldoen aan de SUMP-beginselen en -richtlijnen wordt opgeschaald door samen te werken met andere grensregio's met een vergelijkbare visie op verbeterde grensoverschrijdende mobiliteit. Deze grensregio's zijn potentiële Interreg-partners die de kennisuitwisseling kunnen opschalen en mogelijk nieuwe financieringsbronnen voor stedelijke mobiliteitsprojecten kennen.

- **Aanbeveling 6:** *veranker het projectbureau binnen bestaande structuren in de MONT-Arbeitsgruppe of de Euregio-werkgroep voor duurzame mobiliteit (vergelijkbaar met de GPRW voor water).*

De Euregio bestaat al sinds 1958 en is de eerste Euregio, en de MONT heeft een bestaande werkgroep. Het is zinvol om gebruik te maken van deze lange geschiedenis van solide grensoverschrijdende planning tussen MONT-partners en voort te bouwen op gevestigde structuren. De keuze voor de organisatiestructuur van de MONT-Arbeitsgruppe *Mobilität* of de Euregiowerkgroep, is aan de gemeenten.



Bijlage 1: Samenvatting van mobiliteitsplanningsactiviteiten (stap 1 tabel)

Bijlage 2: Overeenstemming van plannen met SUMP-richtlijnen – overzicht stap 2 tabel

Bijlage 3: Stadsprofielen

Bijlage 4: Notulen van de workshop

Bijlage 5: Best-practice voorbeelden (volledig)

