



Controle en evaluatie

De impact van maatregelen meten en de mobiliteitsplanningsprocessen evalueren



Deze publicatie is tot stand gekomen binnen het Europese project **CH4LLENGE, 'De meest dringende uitdagingen aanpakken binnen duurzame stedelijke mobiliteitsplanning'**. Het project wordt gefinancierd door de Europese Commissie en gecoördineerd door Rupprecht Consult.

Het CH4LLENGE-consortium bestaat uit de volgende partners: Rupprecht Consult, Institute for Transport Studies, University of Leeds (VK), Politehnica University of Timisoara (RO), Urban Planning Institute of the Republic of Slovenia (SI), The Association for Urban Transition (RO), Promotion of Operational Links with Integrated Services, Polis (BE), Union of the Baltic Cities, Sustainable Cities Commission (FI), FGM-AMOR (AT), de stad Amiens (FR), de stad Gent (BE), West Yorkshire Combined Authority (VK), de stad Brno (CZ), BKK Centre for Budapest Transport (HU), de stad Kraków (PL), de stad Timișoara (RO) en de stad Zagreb (HR).

Voor meer informatie:

European Platform on Sustainable Urban Mobility Plans
www.eltis.org/mobility-plans
E-mail: enquiries@mobilityplans.eu

European Commission
Directorate-General for Mobility and Transport
Unit C.1 - Clean transport & sustainable urban mobility
Rue Jean-André de Mot 28
B-1049 Brussels

De verantwoordelijkheid voor de inhoud van deze publicatie berust uitsluitend bij de auteurs. De publicatie weerspiegelt niet noodzakelijk de standpunten van de Europese Unie. Noch EASME noch de Europese Commissie kan verantwoordelijk gesteld worden voor het gebruik – in welke vorm dan ook – van de informatie in deze publicatie.

Contract: CH4LLENGE – Addressing Key Challenges of Sustainable Urban Mobility Planning, Grant Agreement No IEE/12/696/SI2.644740
Titel: CH4LLENGE Monitoring and Evaluation Manual: Assessing the impact of measures and evaluating mobility planning processes
Versie: Maart 2016
Auteur: Astrid Günemann, Institute for Transport Studies, University of Leeds
Coauteurs: Kerstin Burggraf, stad Dresden; Susanne Böhler-Baedeker, Miriam Lindenau, Tim Durant en Henning Günter, Rupprecht Consult; Mojca Balant, Urban Planning Institute of the Republic of Slovenia, UIRS; Ivo Cré, Daniela Stoycheva en Thomas Mourey, Polis; Anthony May, Institute for Transport Studies, University of Leeds; Tom Rye, Transport Research Institute, Edinburgh Napier University.
Lay-out: Laura Sarlin, Union of the Baltic Cities Sustainable Cities Commission
Omslagafbeelding: Harry Schiffer / www.eltis.org

Deze handleiding voor controle en evaluatie werd oorspronkelijk geschreven in het Engels en vervolgens vertaald naar het Nederlands door Bluelines. De Engelstalige versie van deze handleiding vind je terug op www.eltis.org en www.sump-challenges.eu

Het auteursrecht voor deze publicatie berust bij het CH4LLENGE-consortium, de auteurs en de coauteurs: Institute for Transport Studies, University of Leeds, de stad Dresden, Rupprecht Consult Forschung & Beratung GmbH, Urban Planning Institute of the Republic of Slovenia, UIRS en Promotion of Operational Links with Integrated Services, Polis.





Inhoud

Planning for sustainable urban mobility in Europe	4
1 Inleiding	5
1.1 Over deze handleiding	5
1.2 Duurzame mobiliteitsplanning in stedelijke gebieden	5
1.3 Controle en evaluatie – de uitdaging in een notendop	7
1.4 Belangrijke aanbevelingen voor controle- en evaluatieactiviteiten	8
2 Baanbrekend	9
2.1 Controle en evaluatie bij duurzame mobiliteitsplanning in stedelijke gebieden	9
2.2 Het belang van controle en evaluatie	11
2.3 Controle en evaluatie van SUMP's in Europa	11
2.4 Veel voorkomende uitdagingen op het gebied van controle en evaluatie	13
3 Van theorie tot praktijk	15
3.1 Ontwikkeling van de controle- en evaluatieprocedure	15
3.1.1 Integratie van controle en evaluatie in de planningsprocessen	15
3.1.2 Controle en evaluatie: context	19
3.1.3 Structuur en inhoud van een controle- en evaluatieplan	22
3.1.4 Evaluatiemethodes voor de planningsprocessen	25
3.1.5 Evaluatiemethodes voor een SUMP	27
3.2 Keuze van geschikte indicatoren en gegevens voor controle en evaluatie	28
3.2.1 Definitie van geschikte indicatoren en gegevens voor controle en evaluatie	28
3.2.2 Identificatie van bestaande gegevensbronnen en lacunes, en gebruik van nieuwe gegevensbronnen	38
3.2.3 Vereenvoudigde gegevensverwerking via institutionele samenwerking	39
3.3 Keuze van de meest geschikte gegevenspresentatie, analyse- en evaluatiemethodes	40
3.3.1 Presentatie van gegevens en resultaten aan besluitvormers en het grote publiek	41
3.3.2 Analyse van de indicatoren	42
3.3.3 Evaluatie van de impact ten opzichte van gekwantificeerde doelstellingen	43
3.3.4 Evaluatiemethodes	45
4 Verruim uw horizon	48
5 Referenties	49
6 Terminologielijst	52



Planning for sustainable urban mobility in Europe



Dear reader,

The European Commission is committed to help national, regional and local authorities develop sustainable, people-focused urban mobility and have European actors take the global lead in this field.

Planning sustainable and effective transport systems for Europe is fundamental to reducing our impact on climate, and contributing to the emission reduction goals adopted in the 2015 Paris Agreement. More strategic and integrated planning approaches are required to transform the existing energy- and carbon-intensive transport systems into sustainable mobility networks and help reaching climate-neutrality before the end of the century. Providing effective, inclusive and climate-friendly urban transport infrastructure is crucial for achieving functioning, competitive cities in Europe and ensuring their resilience in the long-term.

Over the past several years, the European Commission has established a sound policy basis for the development of Sustainable Urban Mobility Plans with the Transport White Paper, Action Plan on Urban Mobility, and most recently, the Urban Mobility Package. We are aware of the demanding nature of sustainable urban mobility planning and planning authorities' need for further, practical support in integrating their long-term thinking into strategic transport planning frameworks.

Therefore, it is my great pleasure to present four freshly developed publications, which provide comprehensive guidance on four of the core pillars of sustainable urban mobility planning: actively engaging people and stakeholders in the SUMP development and implementation process; encouraging cooperation among institutional actors and addressing transport's interconnection with other aspects of urban life; selecting the most effective packages of measures from a wide range of sustainable mobility policies available; and finally, strengthening plan delivery through comprehensive monitoring and evaluation of SUMP measures and processes.

Cities across Europe are subject to a variety of contextual differences and therefore facing unique local challenges – what unites them is the overall aim to take sound and sustainable policy decisions that create vibrant urban landscapes, promote economic growth, foster social and cultural exchange, and offer residents the highest possible quality of life. Urban mobility is one of the cornerstones to achieve these aims. It will require joint efforts over the next years to pave the way for better and more integrated mobility planning in Europe. At all levels we will need to act together to steadily improve our transport systems, mitigate adverse impacts of transport and advance the environmental, social, and economic vitality of urban areas across Europe.

It is great to see you, as reader of these manuals, being part of our team and I am convinced that, together, we can deliver!

Violeta Bulc

European Commissioner for Mobility and Transport
March 2016



1 Inleiding

1.1 Over deze handleiding

Planners en besluitvormers tonen een grote belangstelling voor de toepassing van het concept van duurzame mobiliteitsplanning in stedelijke gebieden en een paradigmaverschuiving naar de ontwikkeling van duurzame stedelijke mobiliteit.

Er werden vier handleidingen opgesteld om mobiliteitswerkers te ondersteunen bij het verbeteren van lokale vervoersplanningsprocessen en bij de voorbereiding van een kwalitatief SUMP ('Sustainable Urban Mobility Plan' of duurzaam mobiliteitsplan in stedelijke gebieden). Deze handleidingen zijn bedoeld voor planners op het gebied van vervoer die een SUMP moeten ontwikkelen en op zoek zijn naar de meest geschikte methodes en benaderingen voor hun specifieke context.

De vier handleidingen focussen op het planningsproces en bieden praktisch advies met concrete voorbeelden uit echte steden over samenwerking met institutionele stakeholders, de betrokkenheid van het publiek bij het SUMP-ontwikkelingsproces, de selectie van maatregelen en maatregelpakketten, en controle- en evaluatieactiviteiten.

In de handleidingen ligt de nadruk op de meest relevante en moeilijke aspecten van elke taak. Het is belangrijk om te beklemtonen dat er niet één 'correcte' methode bestaat, maar een waaier aan benaderingen als gevolg van de uiteenlopende contexten van de planningsprocessen. Deze handleiding is dan ook niet normatief, maar biedt een hele reeks oplossingen voor de ontwikkeling van een SUMP in de verschillende lokale en nationale planningskaders.

Aangezien de stedelijke mobiliteitsplanning op verschillende manieren kan worden verbeterd, moet bij de uitdaging die in deze handleiding wordt besproken, altijd rekening worden gehouden met de drie andere uitdagingen, die worden aangekaart in de andere handleidingen.

Hoofdstuk 2 van deze handleiding over controle en evaluatie biedt inzicht in deze uitdaging in de context van duurzame mobiliteitsplanning in stedelijke gebieden, de relevantie ervan bij de ontwikkeling van een SUMP en de hinderpalen waarmee planningsautoriteiten worden geconfronteerd bij de voorbereiding en uitvoering van controles en evaluaties. Hoofdstuk 3 vormt dan weer de kern van deze handleiding, en omvat een reeks aanbevelingen, methodes en benaderingen, evenals lokale casestudy's die illustreren hoe 'hete hangijzers' op plaatselijk niveau kunnen aangepakt worden. De laatste hoofdstukken bieden dan weer een overzicht van relevant leesvoer voor wie zich verder in dit onderwerp wil verdiepen.

We zijn ervan overtuigd dat een hoogwaardig ontwikkelingsproces voor SUMP's de kans vergroot op doeltreffende oplossingen inzake vervoersplanning. Deze handleiding is voor de steden een houvast bij de controle en evaluatie van maatregelen en van het volledige SUMP-ontwikkelingsproces. Ze streeft ernaar de doeltreffendheid van geïntegreerde planningsprocessen te vergroten en bij te dragen tot de overgang naar een duurzamer vervoerssysteem in Europese steden.

1.2 Duurzame mobiliteitsplanning in stedelijke gebieden

Een SUMP ('Sustainable Urban Mobility Plan' of duurzaam mobiliteitsplan in stedelijke gebieden) is een strategisch planningsinstrument voor lokale autoriteiten. Het bevordert de evenwichtige ontwikkeling en integratie van alle vervoersmiddelen en stimuleert tegelijkertijd de overgang naar duurzamere vervoersmethodes. Een SUMP streeft ernaar vervoersproblemen in stedelijke gebieden op te lossen en bij te dragen tot ruimere plaatselijke doelstellingen voor maatschappelijke, economische en ecologische ontwikkeling.

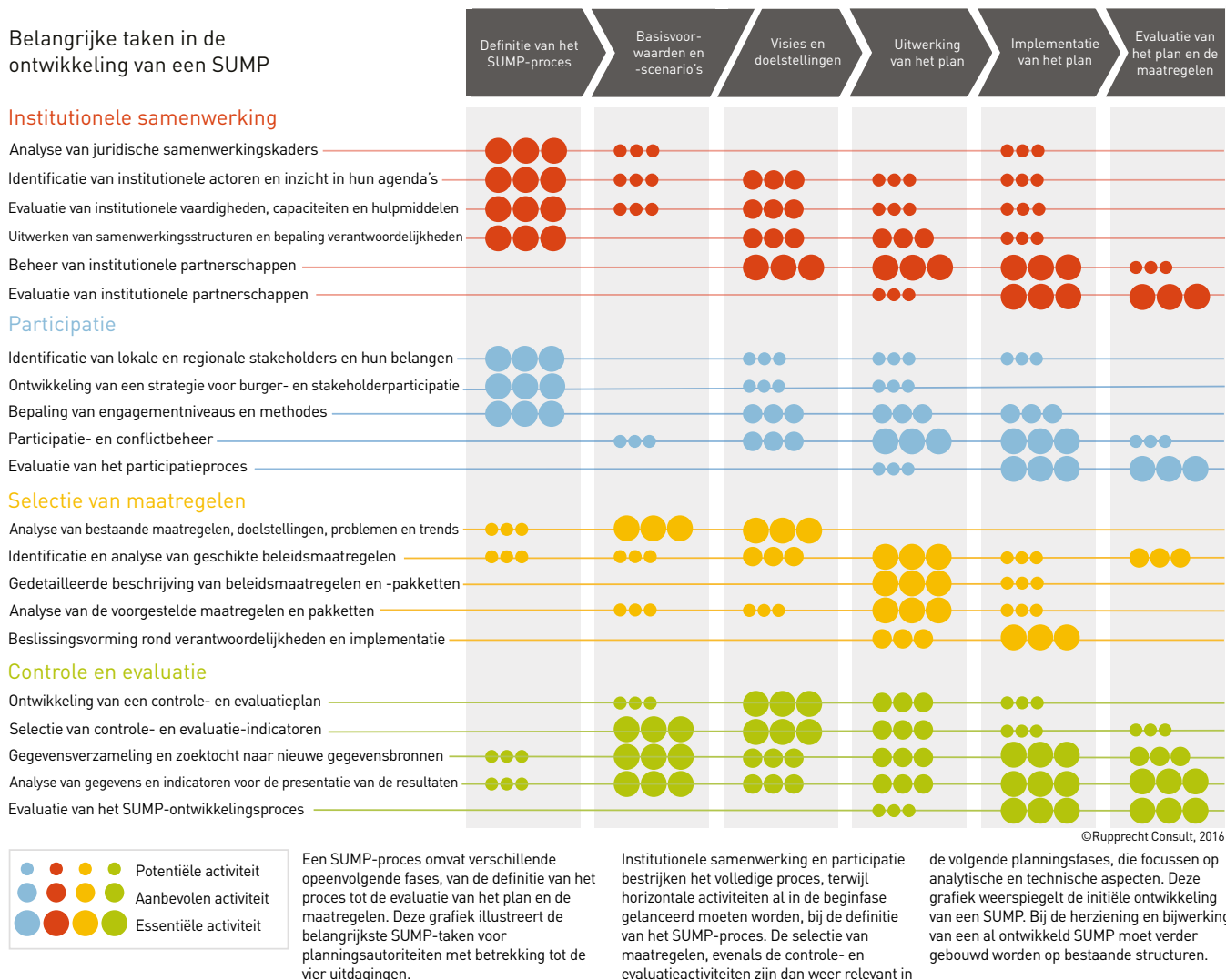


De ontwikkeling van een SUMP is een complex en geïntegreerd planningsproces dat grondige samenwerking vergt, evenals kennisuitwisseling en raadpleging tussen planners, politici, instellingen, lokale en regionale spelers, en burgers. Op elk bestuursniveau worden activiteiten gelanceerd om duurzame mobiliteitsplannen in stedelijke gebieden te ondersteunen, maar momenteel staan een aantal uitdagingen de introductie van het concept in heel Europa in de weg. Het blijkt bijzonder moeilijk om

budgetten vrij te maken en infrastructuurproblemen aan te pakken in economisch moeilijke tijden. Het resultaat: steden worden vaak geconfronteerd met multidimensionale uitdagingen bij de introductie van duurzame mobiliteitsplannen in stedelijke gebieden. Tegelijkertijd bestaat er geen universele oplossing om het aantal voorbereide SUMP's te vergroten door de grote verscheidenheid aan lokale planningscontexten in Europa.

Figuur 1: Belangrijke taken bij de ontwikkeling van een SUMP

Bron: Rupperecht Consult, 2016





De ontwikkeling van een SUMP is een zeer divers planningsproces dat bestaat uit verschillende stappen en activiteiten, zoals geïllustreerd in de SUMP-cyclus (zie Rupprecht Consult, 2014, p. 15). De grafiek hieronder toont hoe alle planningsactiviteiten in dit proces samenwerking en participatie vergen, evenals de selectie van specifieke maatregelen, controle en evaluatie. Sommige activiteiten hangen samen met specifieke fases van het ontwikkelingsproces, terwijl andere eenmalig uitgevoerd worden, en dan voor de rest van het proces gebruikt worden. Een voorbeeld is de identificatie van lokale en regionale actoren. Voor een doeltreffend SUMP-proces en een kwalitatief SUMP moeten de betrokkenen echter een goed beeld hebben van de vier uitdagingen die hen te wachten staan.

1.3 Controle en evaluatie – de uitdaging in een notendop

Controle- en evaluatieactiviteiten leveren informatie over de voortgang van het planningsproces en de impact van de beleidsmaatregelen. Ze worden dan ook vóór, tijdens en na de implementatie van interventie maatregelen uitgevoerd, zoals blijkt uit figuur 1. Ze bieden planners en beleidsvormers informatie om snel problemen en potentiële successen te identificeren of de behoefte om een SUMP en zijn maatregelen te herzien. Momenteel zijn er echter grote verschillen in controle- en evaluatiemethodes tussen Europese steden en landen. Vele steden geven ook aan dat ze niet over de nodige ervaring, financiering of institutionele samenwerking beschikken om de controle- en evaluatieactiviteiten doeltreffend uit te voeren. Deze handleiding streeft ernaar alles in goede banen te leiden op basis van onderzoek en beste praktijken in heel Europa, barrières te slechten en de controle- en evaluatieactiviteiten doeltreffend te plannen en uit te voeren.

Elke **controle en evaluatie** begint met de ontwikkeling van een controle- en evaluatieplan dat de huidige en de baselinesituatie beschrijft, en een overzicht biedt van de planningsdoelstellingen, voorziene activiteiten, verantwoordelijkheden en processen. Dit plan kan deel uitmaken van het SUMP of opgesteld worden als afzonderlijk document. Aangezien er momenteel geen richtlijnen bestaan voor de ontwikkeling van dergelijke plannen, heeft het CH4LLENGE-project een sjabloon ontwikkeld voor het controle- en evaluatieplan bestemd voor vervoersplanners in stedelijke gebieden.

Een belangrijk aspect van het controle- en evaluatieplan voor een SUMP is de definitie van **indicatoren** waarvoor gegevens moeten worden verzameld tijdens en na de implementatiefase. Er moet een duidelijk verband bestaan tussen deze indicatoren en de doelstellingen van het SUMP. In hoofdstuk 3 wordt een systematische aanpak voorgesteld voor de selectie van indicatoren.

Ten slotte moeten de verzamelde gegevens **geanalyseerd en geëvalueerd** worden om na te gaan of de beleidsmaatregelen en het volledige SUMP succesvol zijn of verder moeten worden aangepast. Hiervoor bestaan verschillende instrumenten en methodes. Welke gebruikt worden, hangt af van het type plan of maatregel en de formaliteiten van de nationale wetgever of de financiers.

Een belangrijk element bij de ontwikkeling van een duurzaam mobiliteitsplan in stedelijke gebieden is de **controle en evaluatie van het plannings- en implementatieproces**. In het kader van CH4LLENGE werd een SUMP-zelfevaluatie tool ontwikkeld waarmee de planningsautoriteiten kunnen nagaan of hun plan voldoet aan de SUMP-richtlijnen van de Europese Commissie (Rupprecht Consult, 2014).



1.4 Belangrijke aanbevelingen voor controle- en evaluatieactiviteiten

Deze belangrijke aanbevelingen worden in detail besproken in hoofdstuk 3:

1. De planningsautoriteiten moeten duidelijke procedures opstellen voor de controle en evaluatie van het implementatieproces en de impact van de gekozen maatregelen (3.1.1).
2. De autoriteiten moeten de context van het plan duidelijk definiëren, m.a.w. duidelijke doelstellingen stellen voor het SUMP, de maatregelen die geëvalueerd worden, het onderzoeksveld, de tijdschema's, de beleidsmaatregelen en de baseline voor de vergelijking van de resultaten (3.1.2).
3. Een controle- en evaluatieplan moet een overzicht bieden van de voornaamste controle- en evaluatieprocedures, de belangrijkste aspecten die worden gecontroleerd en geëvalueerd, evenals de indicatoren, gegevens en evaluatiemethodes die moeten aangeven of de SUMP-resultaten al dan niet in lijn zijn met de vooropgestelde doelstellingen (3.1.3).
4. Het plan moet een procesevaluatie omvatten om het nadenken over het planningsproces mogelijk te maken, zowel tijdens als na de SUMP-ontwikkelingsfase (3.1.4, 3.1.5).
5. Een systematische benadering van de indicatoreselectie (3.2.1, 3.2.2, 3.2.3) helpt indicatoren te identificeren die de doelstellingen van het SUMP het beste weerspiegelen, evenals ondersteunende indicatoren voor een grondige analyse van de impact en het implementatieproces. Bij deze selectie van indicatoren moeten ook andere instellingen en stakeholders betrokken worden.
6. De planningsautoriteit moet beslissen hoe de verzamelde gegevens gepresenteerd, geanalyseerd en geëvalueerd worden (3.3.1, 3.3.2, 3.3.3).



Duurzame mobiliteit in Boedapest
Foto: BKK Centre for Budapest Transport



2 Baanbrekend

2.1 Controle en evaluatie bij duurzame mobiliteitsplanning in stedelijke gebieden

De controle- en evaluatieactiviteiten worden vóór, tijdens en na de implementatie van interventie maatregelen uitgevoerd. Ze spelen een belangrijke rol bij de ontwikkeling en implementatie van SUMP's en helpen om tijdig problemen en potentiële successen op te sporen, evenals de behoefte om een SUMP en zijn maatregelen te herzien. Regelmatig informatie verstrekken aan besluitvormers, potentiële financieringsorganen en lokale stakeholders kan deze spelers ervan overtuigen dat het SUMP voordelen biedt of zal bieden aan de gemeenschap, kostenefficiënt is en de moeite loont voort te zetten of wijzigingen vereist om succesvol te zijn.

In deze handleiding worden de definities van 'controle' en 'evaluatie' gebruikt uit het SUMP-glossarium, zie kaders 1 en 2.

Kader 1: Definitie van 'controle'

'Controle' verwijst naar de systematische verzameling van gegevens voor de geselecteerde indicatoren, om autoriteiten en stakeholders een beeld te geven van de voortgang van het proces en de verwezenlijking van de doelstellingen binnen een lopend plan. Controleactiviteiten geven aan of er wijzigingen nodig zijn en of de planning moet worden aangepast tijdens de implementatiefase om tot betere eindresultaten te komen. Controleactiviteiten gebeuren regelmatig dan evaluatieactiviteiten, die strategischer zijn en leerzame informatie bieden om toekomstige plannen te verbeteren. Evaluatieactiviteiten vinden minder vaak plaats, meestal aan het einde van een SUMP-planningscyclus als voorbereiding op de volgende cyclus.

Relevantie voor een SUMP – Regelmatige controles, herzieningen en evaluaties vormen een belangrijk onderdeel van de SUMP-aanpak voor mobiliteitsplanning.

Kader 2: Definitie van 'evaluatie'

Een evaluatie is een systematische, objectieve beoordeling van lopende of voltooide plannen, beleidslijnen of maatregelen, hun voorbereiding, implementatie en resultaten. Een evaluatie streeft ernaar te bepalen hoe relevant de vastgestelde doelstellingen zijn en of ze al dan niet verwezenlijkt zijn. Met andere woorden: een evaluatie brengt de doeltreffendheid in kaart van een plan, beleidslijn of maatregel. Controle- en evaluatieactiviteiten zijn belangrijk in het plannings- en implementatieproces omdat ze betrouwbare en nuttige informatie leveren, en ons in staat stellen om geleerde lessen in het besluitvormingsproces te integreren.

Relevantie voor een SUMP – De term 'evaluatie' wordt meestal gebruikt om te verwijzen naar 'ex-postevaluatieprocedures' (m.a.w. achteraf), die tijdens en na de implementatie van een SUMP of individuele maatregel worden uitgevoerd. 'Ex-postevaluatie' beoordelen of het SUMP of de maatregel doeltreffend was en kostenefficiënt, en of er behoefte is aan wijzigingen of verbeteringen. Regelmatige controle- en evaluatieactiviteiten vormen een belangrijk onderdeel van de SUMP-aanpak voor mobiliteitsplanning. Belangrijke activiteiten in dit kader zijn het bepalen van prioriteiten en meetbare doelstellingen, de integratie van controle- en evaluatieactiviteiten in het plan, nagaan of de doelstellingen worden bereikt en de resultaten evalueren om te bepalen waar ze geslaagd zijn en waar het beter kan.



Controle- en evaluatieactiviteiten moeten regelmatig en op gestructureerde wijze worden uitgevoerd, maar hoe vaak dit gebeurt, varieert. Zo worden evaluaties per definitie minder vaak uitgevoerd. Figuur 1 illustreert hoe deze activiteiten in het SUMP-ontwikkelingsproces worden geïntegreerd. In het kader van de selectie van maatregelen wordt ook een voorafgaande beoordeling ('ex-ante-evaluatie') uitgevoerd. Deze wordt beschreven in de CH4LLENGE-handleiding voor maatregelselectie. Deze beoordeling is nauw verbonden met de evaluatieactiviteiten en is gebaseerd op dezelfde methodes. Ze gaat na wat de impact en waarde is van maatregelen vooraleer ze geïmplementeerd worden.

Stappen in de controle, voorafgaande beoordeling en evaluatie:

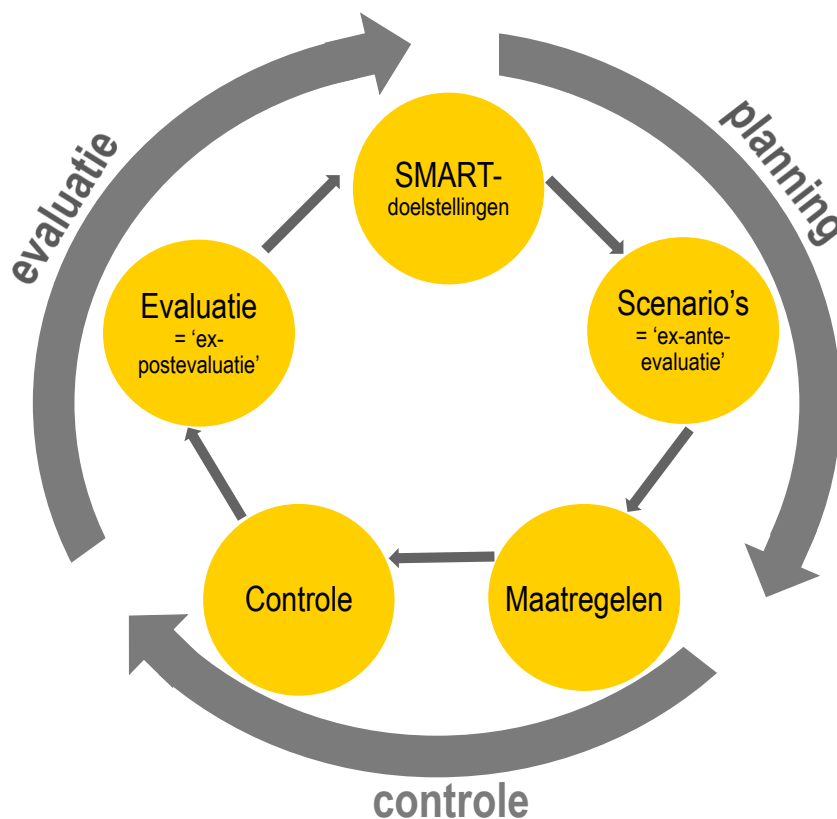
1. Definitie van de doelstellingen
 2. Definitie van de prestatie-indicatoren
 3. Definitie van de doelstellingen en opsporing van problemen
 4. Meting van de impact
- Voor de voorafgaande beoordeling (ex-ante-evaluatie):
 - Een baseline bepalen voor de evaluatie van het voorstel
 - De effecten van het voorstel voorspellen
 - Voor de evaluatie (ex-postevaluatie):
 - De context vóór de evaluatie analyseren
 - De context na de evaluatie analyseren
5. Analyse, interpretatie en, indien van toepassing, kosten-batenanalyse.

In al deze stappen is samenwerking met andere instellingen essentieel om succes en buy-in te garanderen, bijvoorbeeld om toegang te krijgen tot gegevens beheerd door andere departementen of een overeenkomst te sluiten over doelstellingen voor de hele stad. Een goed ontwikkeld controle- en evaluatieplan is ook erg nuttig om het publiek te informeren over de voortgang van het project en participatie bij de planning te bevorderen.

De controle en evaluatie van plannings- en implementatieprocessen is essentieel bij de ontwikkeling van een SUMP. De SUMP-zelfevaluatietool omvat een reeks van 100 duidelijke en transparante ja/nee-vragen die de verschillende stappen van de bekende SUMP-voorbereidingscyclus volgen (zie ook hoofdstuk 3.1.5). Als de planningsautoriteiten de vragenlijst beantwoorden tijdens de voorbereiding of na voltooiing van het plan, kunnen ze nuttige feedback verkrijgen over de sterktes en zwaktes van hun aanpak.

Figuur 2: Controle- en evaluatieprocedure in het kader van een SUMP

Bron: stad Dresden





2.2 Het belang van controle en evaluatie

We gaan ervan uit dat een stad vóór de start van een controle- en evaluatieprocedure de doelstellingen en hun relatieve prioriteit heeft bepaald, een beeld heeft van de problemen die vandaag en in de toekomst overwonnen moeten worden en beschikt over een reeks overeengekomen SUMP-maatregelen. De planningsprocessen en de impact tijdens en na deze maatregelen controleren, evalueren en vergelijken met de vastgestelde doelstellingen biedt heel wat voordelen:

- Het bevordert de doeltreffendheid van planningsprocessen en de implementatie van maatregelen.
- Het draagt bij tot een hoogwaardiger SUMP en SUMP-proces.
- Het evalueert en vergroot de kwaliteit van de maatregelen en maatregelpakketten.
- Het dicht de kloof tussen de doelstellingen en de meetbare doelstellingen, het plan en de implementatie ervan.
- Het vergroot de empirische bewijsbasis voor toekomstige plannen en voor de beoordeling van projecten.
- Het is een vorm van kwaliteitsbeheer voor alle partners – van planners tot operatoren, politici enz.
- Het optimaliseert de toekenning van hulpmiddelen en maakt besparingen mogelijk.
- Het verbetert de communicatie met zowel stakeholders als het grote publiek.

2.3 Controle en evaluatie van SUMP's in Europa

Regelmatige controles, herzieningen en evaluaties vormen een belangrijk onderdeel van de SUMP-aanpak voor mobiliteitsplanning. De sleutelacties in dit kader zijn het bepalen van prioriteiten en meetbare doelstellingen, de integratie van controle- en evaluatieactiviteiten in het plan, nagaan of de doelstellingen worden bereikt en de resultaten evalueren om te bepalen waar ze geslaagd zijn en waar het beter kan. Wat betreft de controle en evaluatie van

SUMP's bestaan er in slechts enkele Europese landen wettelijke verplichtingen (onder andere in Frankrijk en België). In andere landen worden controleactiviteiten vaak uitgevoerd om achtergrondinformatie te verzamelen voor formele planningsprocessen of om de naleving van de milieuwetgeving te garanderen. Waar evaluatievoorwaarden bestaan, zijn ze vaak gebaseerd op financiële overwegingen in het kader van de projectfinanciering. In dat geval is er doorgaans weinig of geen sprake van een systematische integratie van de evaluatieactiviteiten in de besluitvormingsprocessen.

Bijgevolg verschillen de controle- en evaluatieactiviteiten sterk in de verschillende Europese steden. Vele steden hebben wel enige ervaring met de controle van specifieke maatregelen, maar zijn minder vertrouwd met de controle van het volledige SUMP-proces. Anderzijds hebben ze maar weinig ervaring met evaluatieactiviteiten, zowel voor maatregelen als voor het SUMP-proces. De ervaring varieert ook sterk tussen steden met slechts een beperkte traditie in het voorbereiden van SUMP's, waar de stedelijke vervoersplanning vaak sterk gebaseerd is op infrastructuur ofwel deel uitmaakt van het beleid voor ruimtelijke ordening, en steden met een jarenlange traditie op het gebied van doelgerichte vervoersplanning.

Voor heel wat onderzoeksprojecten in Europa zijn methodes en instrumenten ontwikkeld voor controle en evaluatie, zoals samengevat in kader 3. Deze tools bieden heel wat ondersteuning voor controle- en evaluatiemethodes. In de praktijk is er echter weinig consistentie in de gecontroleerde aspecten in de verschillende steden en de tijdschema's. Er is behoefte aan meer richtsnoeren om doeltreffend indicatoren en gegevens te kiezen en te gebruiken (May, 2015), en om de optimale evaluatiemethodes te selecteren voor specifieke situaties.

Praktijkervaring en advies inzake de betrokkenheid en participatie van stakeholders in het controle- en evaluatieproces, vooral bij de ontwikkeling van controle- en evaluatieplannen, is niet wijdverbreid. Toch zijn er enkele voorbeelden beschikbaar voor het verspreiden van de controle- en evaluatieresultaten bij het grote publiek, zodat de vooruitgang op het gebied van beleidsontwikkeling duidelijk geïllustreerd wordt.



Procesequaaluatie en kritische zelfbezinning over het planningsproces tijdens en na de SUMP-ontwikkelingsfase zijn nog niet courant, maar er wordt verwacht dat daar in de toekomst verandering in komt omdat dit de basis vormt voor een grotere doeltreffendheid van toekomstige SUMP-processen.

Hoewel er al veel onderzoek is gedaan naar methodes en instrumenten voor controle- en evaluatieactiviteiten,

er heel wat ervaring is op dit gebied en moderne tools en technologieën toegang verstrekken tot een waaier aan gegevens, kunnen we dus stellen dat er behoefte is aan meer richtsnoeren. Zo kan een beter gebruik van de hulpmiddelen gegarandeerd worden, evenals een systematische integratie van controle- en evaluatieactiviteiten in de besluitvormingsprocessen voor duurzame mobiliteitsplanning in stedelijke gebieden.

Kader 3: Korte samenvatting van projecten inzake de controle en evaluatie van mobiliteitsplannen in stedelijke gebieden

Op de CH4LLENGE-website vindt u een overzicht van de onderzoeksprojecten inzake controle en evaluatie op het gebied van duurzame mobiliteitsplanning in stedelijke gebieden. Verschillende van deze projecten bieden ondersteuning bij de ontwikkeling van SUMP's, met inbegrip van de controle- en evaluatiefase, bijvoorbeeld PROSPECTS, ADVANCE en ELTIS PLUS. Andere projecten focussen op specifieke interventies, zoals MAX en AECOM. Nog andere ontwikkelden controle- en evaluatietools, zoals QUEST, dat auditingtools uitwerkte. DISTILLATE en CIVITAS MIMOSA, tot slot, ontwikkelden methodologieën voor de selectie van indicatoren voor duurzaam vervoer.

Er bestaan verschillende definities voor de indicatoren die gecontroleerd moeten worden, gaande van indicatoren voor een specifieke impact (zoals de ecologische impact in COST365) tot indicatoren voor de evaluatie van specifieke soorten maatregelen (bijvoorbeeld voor geavanceerde vervoerssystemen in MAESTRO of CityMobil, of voor maatregelen voor mobiliteitsbeheer in MAXSumo) of zelfs volledige indicatorensets (bijvoorbeeld in DISTILLATE).



Vervoer in Boedapest
Foto: BKK Centre for Budapest Transport



2.4 Veel voorkomende uitdagingen op het gebied van controle en evaluatie

Controle- en evaluatieactiviteiten staan doorgaans voor dezelfde hinderpalen en uitdagingen als duurzame vervoersplanning in het algemeen. In de literatuur worden deze ingedeeld als gedragsgebonden, institutioneel, financieel en technologisch (zie bijv. Banister, 2005, May & Matthews, 2007, Forward et al., 2014). De volgende beschrijving van hinderpalen voor de implementatie van doeltreffende controle- en evaluatieactiviteiten is gebaseerd op een literatuurreview (zie May, 2015 voor een gedetailleerd overzicht) en op de ervaringen van steden die deelnemen aan het CH4ALLENGE-project.

Gedragsgebonden hinderpalen en uitdagingen verwijzen naar de perceptie en verwachtingen van besluitvormers en stakeholders:

- Uit de Europese projecten blijkt dat besturen controle- en evaluatieactiviteiten belangrijk vinden, maar dat er soms een gebrek is aan politiek engagement. Bijgevolg worden er onvoldoende middelen vrijgemaakt voor deze activiteiten.
- Door de toenemende druk op de beschikbare middelen kan financiering afhangen van het behalen van doelstellingen, en worden controle en evaluatie steeds belangrijker.

Institutionele hinderpalen en uitdagingen kunnen optreden bij de samenwerking tussen overheidsinstanties, en tussen de overheid en de privésector. Deze hinderpalen en uitdagingen kunnen zich voordoen in elke stap van de controle- en evaluatieprocedure:

- blijken steeds belangrijker, maar ook moeilijk, wat kan leiden tot druk van belangenorganisaties. Steden hebben maar weinig ervaring met het beheer van controle- en evaluatieactiviteiten en zijn zich niet bewust van wie dit beheer in handen moet nemen (bijv. het stadsbestuur dat focust op maatregelen, of een externe instantie/consultant die focust op het SUMP-proces).
- Vaak zijn er inconsistenties tussen de planningsdoelstellingen van verschillende overheidsinstellingen, bijv. op het gebied van ruimtelijke

ordering, duurzaamheid en gezondheid. Dit leidt ook tot inconsistenties tussen vervoersgebonden en andere indicatoren.

- Er zijn verdere uitdagingen wanneer gegevens verzameld en beheerd worden door verschillende overheidsinstanties en particuliere organisaties, en wanneer de gegevens verzameld werden voor verschillende, vaak commercieel gevoelige, doelstellingen (bijv. gegevens van particuliere busmaatschappijen).
- Groepen belanghebbenden betrekken bij de evaluatieprocedure en controlegegevens gebruiken om het grote publiek te informeren

Typische financiële hinderpalen voor een doeltreffend gebruik van controle- en evaluatieactiviteiten zijn een gebrek aan financiële middelen en personeel:

- de kosten voor de controleactiviteiten – dit geldt vooral voor openbare autoriteiten met beperkte middelen
- financiële en technische middelen, evenals personeel voor evaluatieactiviteiten

Technologische uitdagingen verwijzen naar kenniskloven en een gebrek aan instrumenten, technieken en technologieën om het planningsproces te ondersteunen:

- Veel stadsbesturen hebben maar weinig ervaring met het uitvoeren van controle- en evaluatieactiviteiten. Bijgevolg is er een gebrek aan technische knowhow in de volledige controle- en evaluatieprocedure.
- Hoewel er heel wat hulpmiddelen zijn voor controle- en evaluatieactiviteiten, is er nog steeds een gebrek aan technische kennis bij de definitie van geschikte prestatie-indicatoren, gegevensverzameling en -opvraging, gegevensvoorbereiding en -interpretatie.
- Het succes van maatregelen evalueren en hieruit lessen trekken voor toekomstige implementatieprocessen vormt een hele uitdaging, vooral wanneer het resultaat van geïntegreerde plannen te danken is aan een hele reeks interventies, en wanneer het moeilijk te bepalen is wie wat heeft bijgedragen.

Hoofdstuk 3 omvat een reeks methodes om deze hinderpalen en uitdagingen te overwinnen. De nadruk ligt hierbij op de aandachtspunten die in kader 4 besproken worden.



Kader 4: Aandachtspunten bij controle- en evaluatieactiviteiten voor duurzame mobiliteitsplanning in stedelijke gebieden

Hoe kan de controle- en evaluatieprocedure uitgewerkt worden?

- In hoeverre zijn controle en evaluatie geïntegreerd in de planningsprocessen?
- In welke context vinden de controle en evaluatie plaats?
- Hoe is een controle- en evaluatieplan gestructureerd en wat houdt het precies in?
- Welke factoren zijn essentieel voor een succesvolle implementatie van controle- en evaluatieplannen?
- Hoe kunnen de planningsprocessen geëvalueerd worden?

Welke indicatoren en gegevens zijn geschikt voor de controle- en evaluatieprocedure, en hoe worden ze verworven?

- Welke indicatoren en gegevens kunnen gebruikt worden bij de controle- en evaluatieactiviteiten en hoe worden ze geselecteerd?
- Hoe kunnen bestaande gegevensbronnen het best gebruikt worden en hoe kunnen lacunes vastgesteld worden?
- Hoe kunnen nieuwe gegevensbronnen het best aangewend worden?
- Hoe kunnen barrières voor gegevensverwerving overwonnen worden?

Wat zijn geschikte methodes voor gegevensrapportering, analyse en evaluatie?

- Hoe kunnen gegevens en resultaten het best gepresenteerd worden aan besluitvormers en het grote publiek?
- Wat zijn de meest geschikte methodes voor de analyse van gegevens en indicatoren?
- Hoe kunnen doelstellingen gedefinieerd worden?
- Wat zijn de mogelijke en geschikte evaluatiemethodes?



3 Van theorie tot praktijk

3.1 Ontwikkeling van de controle- en evaluatieprocedure

3.1.1 Integratie van controle en evaluatie in de planningsprocessen

Duidelijke procedures opstellen voor de controle en evaluatie van het implementatieproces en de impact van programma's is essentieel om eventuele problemen en uitdagingen al in een vroeg stadium te identificeren en aan te pakken. De opsporing van problemen is een fundamentele stap in het SUMP-proces voor de selectie van geschikte beleidsmaatregelen rond vervoer (zie CH4LLENGE-handleiding voor maatregelselectie). Regelmatige controleactiviteiten tijdens de implementatiefase garanderen bovendien dat problemen snel opgespoord worden, bijv. als de impact niet de gewenste ontwikkeling vertoont, als de werkzaamheden achterstand vertonen, als de budgetten overschreden worden of als er heftige tegenstand is van het grote publiek (GUIDEMAPS, 2004).

Bovendien biedt een regelmatige controle de kans om besluitvormers en burgers systematisch op de hoogte te houden van positieve ontwikkelingen, waardoor ze minder weerstand gaan vertonen tegen mogelijke tijdelijke beperkingen in de implementatiefase van bepaalde programma's. Om dergelijke procedures op te stellen moet een **controle- en evaluatieplan** ontwikkeld worden, bij voorkeur **in de beginfase van het SUMP-proces**, vooraleer de implementatie begint. Dit plan moet wel herzien worden op basis van nieuwe ontwikkelingen en kennis vergaard tijdens het SUMP-proces. Bij het begin van het SUMP-ontwikkelingsproces is het dan ook mogelijk dat een eerste controle- en evaluatieplan van de steden enkel een ruwe schets bevat van de controle- en evaluatieactiviteiten, die gaandeweg wordt bijgewerkt naarmate de steden meer ervaring opdoen.

Een schriftelijk controle- en evaluatieplan opstellen vóór de implementatie van de SUMP-maatregelen zorgt ervoor dat er voldoende middelen voorzien worden voor controle en evaluatie. Bovendien worden de gegevensverzameling en het projectbeheer vergemakkelijkt tijdens het SUMP-proces. Idealiter wordt in dit vroege stadium politieke of administratieve goedkeuring gezocht voor het controle- en evaluatieplan, bijvoorbeeld via de bestaande regelgeving of een bindend akkoord om het plan of een hoofdstuk rond controle en evaluatie te integreren in het SUMP-ontwikkelingsproces en het SUMP-document. Zo worden budgetten vastgelegd en wordt personeel voorzien voor de controle- en evaluatieactiviteiten. Controle- en evaluatieplannen moeten beschouwd worden als 'levende documenten' (Frankel & Gaga, 2007) door wijzigingen en de toevoeging van informatie mogelijk te maken, bijv. als gevolg van veranderende politieke prioriteiten of externe omstandigheden.

Kader 5: Vóór de implementatie van het SUMP – Het controle- en evaluatieplan

Een controle- en evaluatieplan is een gids die beschrijft hoe en wanneer de controle- en evaluatieactiviteiten worden uitgevoerd, wat ze precies inhouden, wie ervoor verantwoordelijk is en welke hulpmiddelen noodzakelijk zijn voor de implementatie. Dit plan kan deel uitmaken van een algemeen projectbeheerplan voor het volledige SUMP of opgesteld worden als afzonderlijk document.



Controle- en evaluatieactiviteiten moeten regelmatig gebeuren, maar hoe vaak varieert. Zo worden evaluaties per definitie minder vaak uitgevoerd. Bij het begin van het planningsproces moeten gegevens verzameld worden om problemen op te sporen en moet een baseline bepaald worden voor de meting van de effecten. De controleactiviteiten moeten minstens uitgevoerd worden op sleutelmomenten in het SUMP-proces, bijvoorbeeld:

- Na de implementatie van specifieke maatregelen, zoals infrastructuur- of dienstverbeteringen, als corrigerende maatregelen nog kunnen worden geïntroduceerd vóór afloop van het plan.
- Als bepaalde implementatieactiviteiten, zoals bewustmakingscampagnes, voltooid zijn.

In het volledige SUMP-proces moet continue controle worden voorzien, met routinematige verzameling van kerngegevens en informatie.

Gewoonlijk vindt de evaluatiefase plaats op het einde van een planningscyclus, maar in de praktijk worden controle- en evaluatieactiviteiten vaak parallel uitgevoerd met de implementatieactiviteiten, bijvoorbeeld om tussentijdse resultaten onder de loep te nemen.

Kader 6: Tijdens de implementatie van het SUMP – Controle

Controleactiviteiten, waarbij gegevens verzameld en gerapporteerd worden over de resultaten van programma's, worden regelmatig of zelfs continu uitgevoerd tijdens de implementatie van het SUMP. Zo wordt nagegaan of de voorziene hulpmiddelen, de projectresultaten en de tussentijdse resultaten in lijn zijn met het originele plan en of er behoefte is aan corrigerende maatregelen.

Voor een succesvolle controle en evaluatie moet de planningsautoriteit vooraf duidelijke doelstellingen, verantwoordelijkheden, tijdschema's en procedures vaststellen. Zo kunnen eventuele problemen doeltreffend opgelost worden. Nog een fundamentele stap is de ontwikkeling en implementatie van goede procedures voor het verwerven van expertise, gegevens, technologieën voor gegevensverzameling of analysetools.

In het kader van een participatief controle- en evaluatieplan kunnen de SUMP-stakeholders en het grote publiek betrokken worden bij verschillende stappen van het proces, zoals het vastleggen van doelstellingen, het verlenen van toegang tot gegevensbronnen of de analyse van tussentijdse resultaten en eindresultaten. Een goed ontworpen participatieproces vergt een doeltreffende begeleiding en mogelijk ook een specifieke hoeveelheid middelen en vaardigheden. De participatiegraad varieert dan ook

Kader 7: Tijdens en na de implementatie van het SUMP – Evaluatie en feedback

De evaluatie wordt aan het einde van de planningscyclus uitgevoerd en vaak ook op beslissende besluitvormingsmomenten in de planningscyclus om na te gaan of het SUMP de vastgelegde doelstellingen heeft behaald en of de planningsprocessen gewijzigd moeten worden. De resultaten worden gebruikt als basis voor de volgende planningscyclus en helpen belangrijke vragen te beantwoorden voor toekomstige SUMP's. Zo geven ze bijvoorbeeld aan hoe lopende programma's kunnen verbeterd worden, of hoe toekomstige interventies en planningsprocessen succesvol kunnen worden voltooid. De evaluatie is erg belangrijk omdat ze de kennisbasis vergroot voor de selectie van maatregelen, zoals ook aangegeven in de CH4LLENGE-handleiding voor maatregelselectie.



naargelang het type SUMP en zijn eigenschappen. De CH4LLENGE-participatiehandleiding gaat hier dieper op in.

Naast stakeholderparticipatie is het ook belangrijk om institutionele partners te betrekken bij controle- en evaluatieactiviteiten. Dit geldt vooral voor gegevensverzameling via institutionele partners (bijv. de politie, het departement verantwoordelijk voor milieu e.d.). Meer informatie hierover vindt u in de CH4LLENGE-handleiding voor institutionele samenwerking.

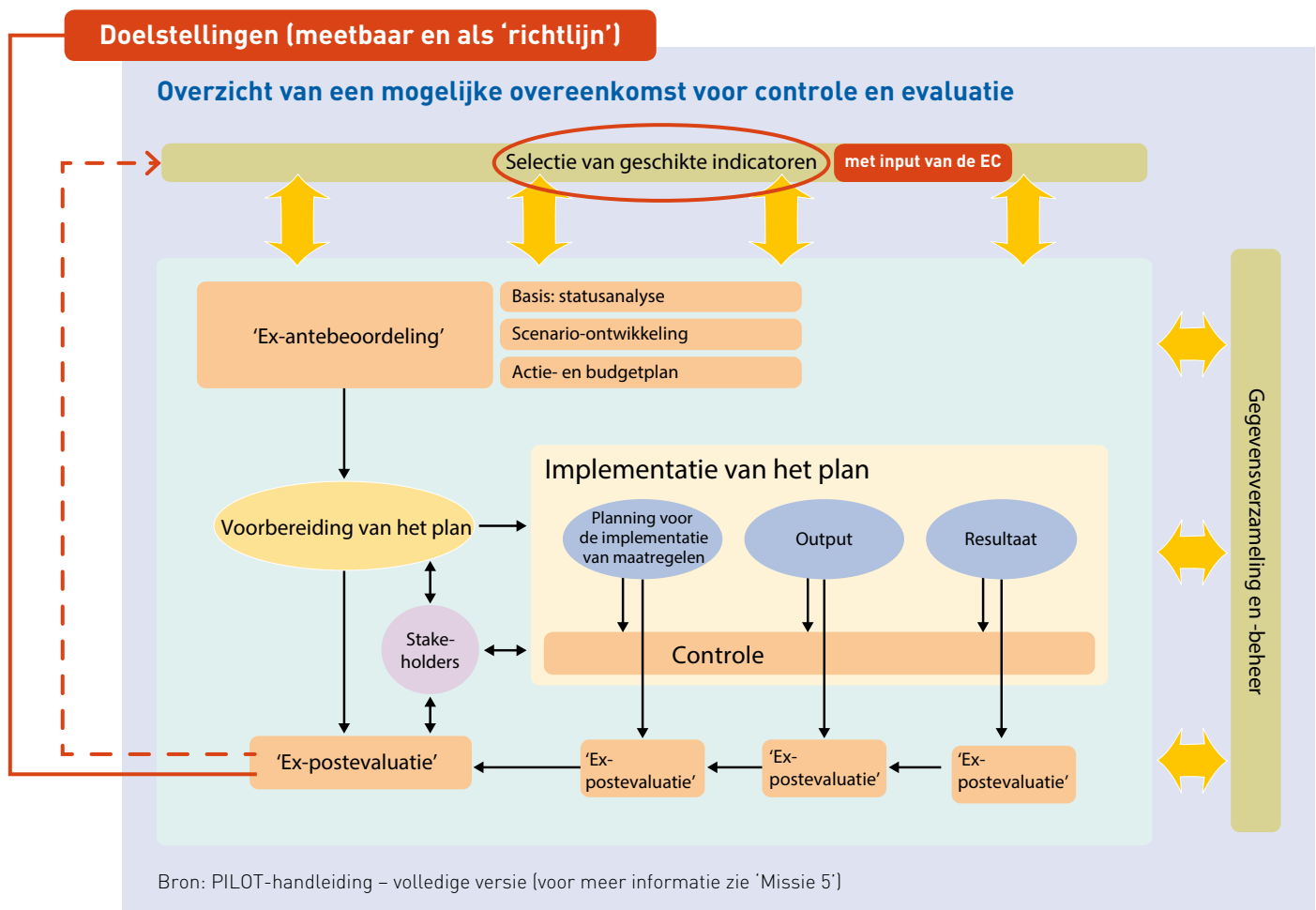
Als de planningscyclus rond is en de programma's geïmplementeerd zijn, kunnen aan de hand van de resultaten van de controle- en evaluatieactiviteiten zowel

succesfactoren geïdentificeerd worden als hinderpalen voor de implementatie van toekomstige SUMP's. Dit biedt input voor de ontwikkeling van toekomstige strategieën en beleidslijnen. Om de resultaten te verwerken in het besluitvormingsproces moet een plan ontwikkeld worden voor de verspreiding en het gebruik van de resultaten van de controle en evaluatie. Hierbij moet rekening gehouden worden met de verschillende doelgroepen, waaronder besluitvormers/politici, stakeholdergroepen en het grote publiek.

Figuur 3 brengt het controle- en evaluatieproces voor het SUMP in kaart en kader 8 vat de factoren samen waarmee planningsautoriteiten rekening moeten houden bij het opzetten van een controle- en evaluatieplan.

Figuur 3: Controle- en evaluatieproces voor het SUMP

Bron: SUMP-richtlijnen, Rupprecht Consult (2014), gewijzigd door de stad Dresden





Kader 8: Succesfactoren voor controle en evaluatie

Hieronder vindt u een samenvattende lijst van de factoren voor de ontwikkeling en implementatie van succesvolle controle- en evaluatieplannen (zie o.a. Hills & Junge, 2010, Frankel & Gage, 2007):

- Politiek engagement garanderen en de nodige middelen voorzien (financiële middelen en personeel).
- Een omgeving creëren waar controle en evaluatie bevorderd worden.
- Duidelijke doelstellingen stellen voor het SUMP, evenals een vragenlijst voor de controle- en evaluatieprocedure.
- Doeltreffend projectbeheer voorzien door middel van:
 - duidelijk gedefinieerde projecttaken en verantwoordelijkheden, met inbegrip van een toegewijd team
 - een duidelijk tijdschema
 - duidelijke en realistische budgetten en regels
 - controle van het SUMP-proces
 - doeltreffende processen voor de uitbesteding van taken
- Expertise opbouwen
 - voor gegevensverzameling en technisch personeel, SUMP-ambtenaren, teamleiders en besluitvormers
 - en door een combinatie van lokale kennis en externe ondersteuning van evaluatiedeskundigen
- Een doeltreffende communicatie garanderen met
 - besluitvormers
 - institutionele partners
 - stakeholders en het grote publiek
 - technische experts



LOKAAL PROJECT IN DE KIJKER: De controle- en evaluatieprocedure in Dresden

De Duitse stad Dresden integreerde van bij het prille begin een controle- en evaluatieprocedure in het SUMP-ontwikkelingsproces. Het controle- en evaluatieplan maakt er deel uit van het SUMP getiteld 'Verkehrsentwicklungsplan 2025plus', dat door het stadsbestuur werd aangenomen in november 2014. Het SUMP-ontwerp omvat dan ook een hoofdstuk over controle en evaluatie met een lijst indicatoren, die verder verwerkt is in het CH4LLENGE-project op basis van het CH4LLENGE-sjabloon.

De lijst met indicatoren werd besproken met de interne en enkele externe partners, evenals stakeholders en politici tijdens een rondetafelgesprek. Ook de professoren in de wetenschappelijke adviesraad werden geraadpleegd. Het bijgewerkte lokale controle- en evaluatieplan werd uiteindelijk geïntegreerd in het aangenomen SUMP.

Dit voorbeeld bewijst dat participatie en samenwerking wel degelijk toegevoegde waarde bieden en tot een vlotte interactie leiden tussen alle betrokken partners, zowel in het planningsproces als in de implementatiefase. Het resultaat: een SUMP met een hoge acceptatiegraad.



Rondetafelgesprek, Dresden
Foto: Stad Dresden



3.1.2 Controle en evaluatie: context

Vooraleer de controle- en evaluatieactiviteiten gepland en uitgevoerd worden, is een duidelijk beeld nodig van de context waarin deze activiteiten zullen plaatsvinden. Zo moeten de vereisten van financiers in kaart gebracht worden, visies en doelstellingen ontwikkeld worden en het onderzoeksveld, de tijdschema's en de baselinevoorwaarden vastgelegd worden.

In sommige landen en voor sommige financiers van vervoersmaatregelen gelden **formele verplichtingen voor de uitvoering van controle- en evaluatieactiviteiten**, bijvoorbeeld voor de lokale vervoersplannen in Engeland (House of Commons, 2013) en de Franse stedelijke vervoersplannen voor steden met meer dan 100.000 inwoners (Certu, 2013). Bovendien kunnen er binnen een planningsdepartement ook interne vereisten van toepassing zijn in het kader van een strategie om processen en resultaten te verbeteren, zoals de 'Monitoring and Evaluation Strategy' (controle- en evaluatiestrategie op nationaal niveau, 2013) van het ministerie van Vervoer in het VK. Een eerste stap in de ontwikkeling van een controle- en evaluatieplan is vertrouwd raken met eventuele formele vereisten. Zo moet bijvoorbeeld nagegaan worden of er ondersteunende instrumenten beschikbaar zijn of sjablonen voor controle- en evaluatieplannen. Bovendien moeten specifieke gegevens verzameld en gerapporteerd worden, of moet een bepaalde evaluatiemethodologie toegepast worden.

Vooraleer een controle- en evaluatieplan wordt ontworpen, moet duidelijk bepaald worden wat de beoogde doelstellingen zijn via een reeks transparante **planningsdoelstellingen** en een lijst problemen die moeten overwonnen worden om die doelstellingen te bereiken. Duidelijke doelstellingen en/of een lijst met problemen die opgelost moeten worden, zijn essentieel om een vergelijking te kunnen maken tussen de behaalde en de beoogde resultaten bij de implementatie van het SUMP. Deze stap moet altijd plaatsvinden aan het begin van de planningscyclus, vóór de selectie van strategieën en maatregelen. Hoe u visies en doelstellingen ontwikkelt en problemen opspoor, staat beschreven in de CH4LLENGE-handleiding voor maatregelselectie.

Wanneer u in de planningscyclus begint met de ontwikkeling van een controle- en evaluatieplan gaan we

er bovendien van uit dat **de voornaamste strategieën en beleidsmaatregelen** van het SUMP al geïdentificeerd zijn (zie ook de CH4LLENGE-handleiding voor maatregelselectie). Dit is een noodzakelijke stap om via de controle- en evaluatieactiviteiten de doeltreffendheid te bepalen van specifieke acties of strategieën, en indicatoren te kiezen die de resultaten ervan kunnen meten. Een voorbeeld: de gegevens om te meten of een SUMP dat voornamelijk focust op ruimtelijke ordening goed geïmplementeerd en doeltreffend is, verschillen van die voor een SUMP dat een modale verschuiving beoogt naar actieve vervoerswijzen. Toch kunnen de resultaten van de einddoelstellingen gelijkaardig zijn.

De redenering achter de selectie van **het onderzoeksveld en de tijdschema's** voor de controle en evaluatie staat beschreven in de CH4LLENGE-handleiding voor maatregelselectie. Het onderzoeksveld waarvoor gegevens worden verzameld voor controle en evaluatie hangt af van het rechtsgebied waarvoor het plan werd ontwikkeld en het geografische gebied van de verwachte impact. Bijgevolg zullen de autoriteiten in aangrenzende gebieden wellicht moeten worden betrokken bij de gegevensverzameling via institutionele samenwerking. De CH4LLENGE-handleiding voor institutionele samenwerking gaat dieper in op methodes om hinderpalen tegen te gaan in dit kader.

Het definiëren van een **baseline, een 'minimale tussenkomst' of een 'business-as-usualscenario'**, dat beschrijft hoe het stedelijk gebied zich zou ontwikkelen zonder het SUMP, is essentieel voor de evaluatie van het volledige programma en de maatregelen die het bevat. Zoals beschreven in de CH4LLENGE-handleiding voor maatregelselectie, omvat een dergelijk scenario alle al aangenomen beleidsmaatregelen.

De volgende figuren illustreren het belang van de vergelijking van de SUMP-resultaten met het baselinescenario in plaats van de uitgangspositie. Figuur 4 toont dat de resultaten van een SUMP kunnen overschat worden als externe factoren een positieve impact hebben op de ontwikkeling van het vervoer in een stad. In dat geval waren bepaalde resultaten al behaald in het baselinescenario. Een voorbeeld zijn verbeteringen van de lokale luchtkwaliteit, die positief beïnvloed kan worden door externe ontwikkelingen, zoals verbeterde normen voor de uitstoot van uitlaatgassen.

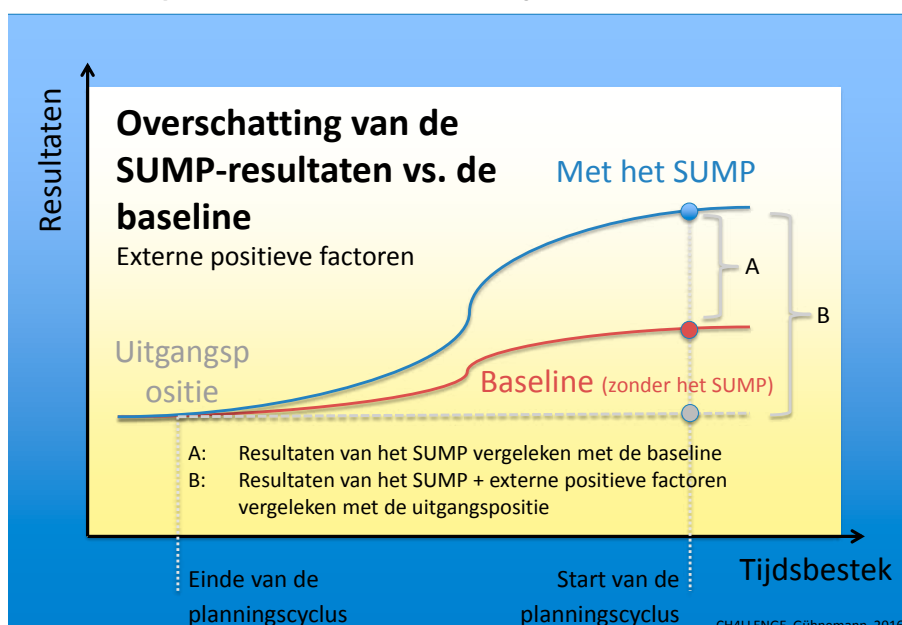


Als echter blijkt dat externe factoren, zoals een stijging van het aantal inwoners en de economische output, de druk op het vervoerssysteem vergroten, zal een vergelijking van de resultaten aan het einde van de planningscyclus met de uitgangspositie tot de conclusie leiden dat de omstandigheden verslechterd zijn en het SUMP niet de beoogde doelstellingen heeft bereikt. Mocht het SUMP in dit geval niet geïmplementeerd

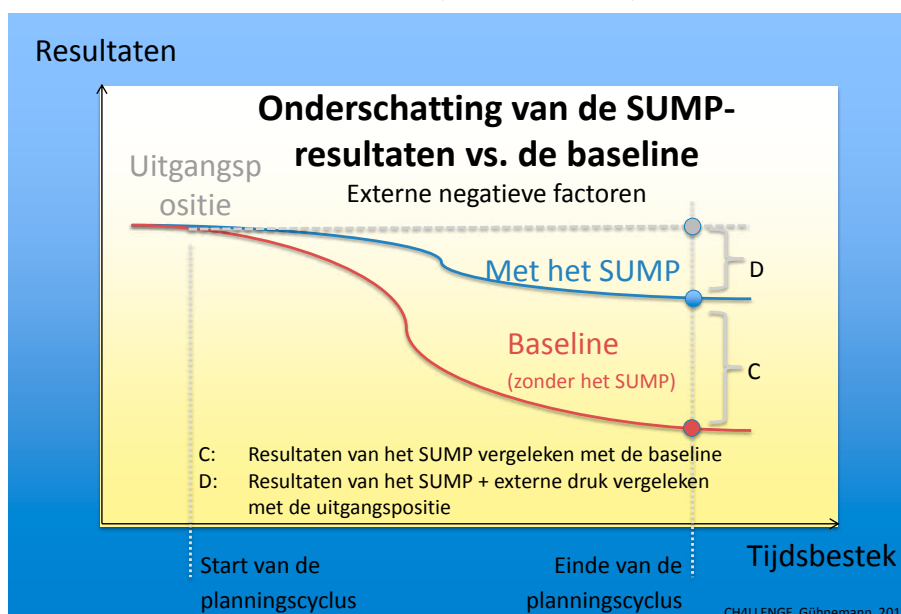
zijn, waren de omstandigheden in het stedelijk gebied mogelijk echter nog slechter geworden, zoals blijkt uit figuur 5.

Voor elke indicator die het succes van een SUMP en de bijbehorende maatregelen meet, moet dan ook een baselinewaarde bepaald worden, m.a.w. een startwaarde en de verwachte waarde op het einde van de planningscyclus.

Figuur 4: Vergelijking tussen de baseline en de SUMP-resultaten, rekening houdend met positieve externe ontwikkelingen. Bron: CH4LLENGE, A.Gühnemann,2016



Figuur 5: Baseline vs. SUMP-resultaten bij negatieve externe ontwikkelingen
 Bron: CH4LLENGE, A. Gühnemann, 2016



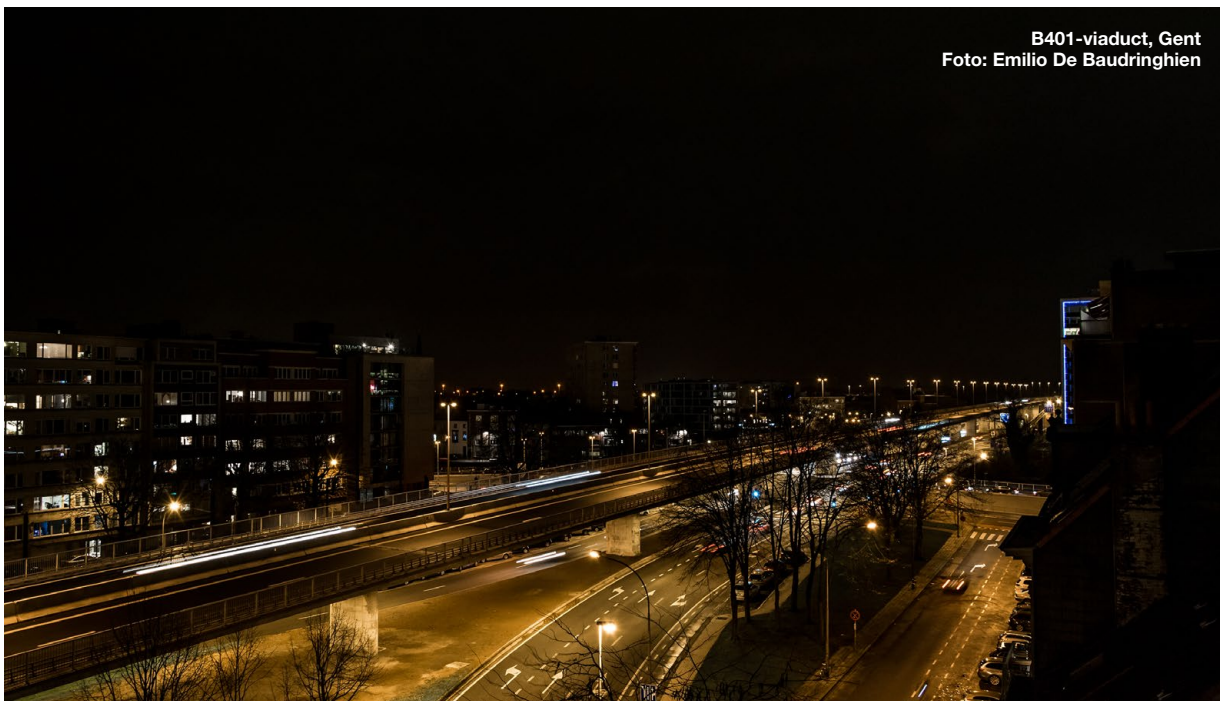


LOKAAL PROJECT IN DE KIJKER:

Het belang van controle en evaluatie bij strategieontwikkeling in Gent

Het SUMP voor de stad Gent werd in september 2015 goedgekeurd door het stadsbestuur. Een van de kernmaatregelen focust op het 'B401-viaduct', dat het historische stadscentrum rechtstreeks verbindt met de snelwegen E40 en E17. Deze verbindingsweg leidt tot lange files tijdens de piekuren en heeft een negatieve impact op de leefomgeving in het stadscentrum en langs de weg zelf. Er is geconstateerd dat veel personen deze weg door het stadscentrum gebruiken in plaats van de ringwegen. Het project streeft ernaar het viaduct in te korten en enkel de verbindingen met de lokale ringwegen R40 en R4 te behouden. Daarnaast moet een reeks alternatieven ontwikkeld worden: een uitgebreide 'P+R-infrastructuur' met snelle verbindingen naar het stadscentrum en wijzigingen aan de ringwegen.

De impact van deze maatregelen moet geanalyseerd worden via een controle- en evaluatieplan. Er worden momenteel verschillende maatregelen ontwikkeld en voorbereid. Zo werd een verkennend onderzoek op het gebied van ruimtelijke ordening voorbereid om het viaduct en zijn omgeving onder de loep te nemen. De gegevens verzameld tijdens de recente renovatiewerken, toen het viaduct soms gedeeltelijk en soms ook volledig was afgesloten, zullen interessant blijken bij de controle- en evaluatieactiviteiten. Er kan een vergelijking gemaakt worden tussen verschillende probleemoplossingsstrategieën in het verkennende onderzoek en deze concrete gegevens. Bovendien zullen de nieuwe verkeerscirculatieplannen in de stad (2017) de controle en evaluatie mogelijk maken van de impact van het viaduct op het verkeer. Zo kan een beeld gevormd worden van de scenario's die moeten ontwikkeld worden in het kader van een concreter project.





3.1.3 Structuur en inhoud van een controle- en evaluatieplan

Een controle- en evaluatieplan omvat de belangrijkste vragen die moeten beantwoord worden om na te gaan of de SUMP-resultaten al dan niet in lijn zijn met de vooropgestelde doelstellingen. Kader 9 bevat enkele voorbeelden van deze vragen. Het plan biedt informatie over de gegevens die verzameld moeten worden, de methodes en instrumenten die worden gebruikt om deze vragen te beantwoorden en de verantwoordelijken voor de verschillende controle- en evaluatieactiviteiten.

In het kader van het CH4LLENGE-project werd een **sjabloon** ontwikkeld dat concrete ondersteuning biedt bij het opstellen van lokale **controle- en evaluatieplannen voor SUMP's**, zie Gühnemann (2014). De steden kunnen dit sjabloon gebruiken bij de ontwikkeling van hun eigen plannen. In kader 10 ziet u de voorgestelde structuur en inhoud van het sjabloon. De tekst moet uiteraard aangepast worden aan de lokale context en vereisten.

Een concreet voorbeeld: niet alle doelstellingen en vervoersstrategieën zijn relevant voor elke stad. Dit leidt tot specifieke indicatoren en procedurevereisten. Het is echter aangeraden om bij het definiëren van de indicatoren de Europese verwoording te gebruiken om benchmarking met vergelijkbare steden mogelijk te maken.

Bovendien zullen de meeste Europese steden het document moeten vertalen naar de plaatselijke taal, zodat het gebruikt kan worden in gesprekken met andere stakeholders en institutionele partners in het kader van het planningsproces. Sommige delen van de tekst kunnen ook weggelaten worden als ze al in andere documenten aan bod komen, bijvoorbeeld de beschrijving van de stad of het SUMP. In elk afzonderlijk deel van het sjabloon vindt u links naar leesmateriaal voor meer gedetailleerde informatie of ondersteuning.

Kader 9: Voorbeelden van vragen voor het controle- en evaluatieplan

(aangepast uit Frankel & Gaga, 2007, p. 6, en Davidson & Wehipeihana, 2010)

- Werd het SUMP volgens plan geïmplementeerd?
- Heeft de stad of de doelgroep voordeel geput uit het SUMP?
- Was de uitvoering van het SUMP kostenefficiënt? Was er sprake van een goede prijs-kwaliteitverhouding?
- Kunnen verbeterde economische, ecologische of maatschappelijke omstandigheden rechtstreeks in verband gebracht worden met de implementatie van het SUMP?
- Welke SUMP-maatregelen zijn het meest en het minst doeltreffend gebleken?
- Is er nood aan verdere ondersteuning?
- Kunnen de SUMP-maatregelen overgedragen of opgeschaald worden?



Kader 10: Structuur en inhoud van een controle- en evaluatieplan voor een lokaal SUMP

Voorgestelde structuur van het sjabloon voor controle- en evaluatieplannen voor lokale SUMP's:

1. Inleiding

- Definitie van de sleutelconcepten en verantwoording van de controle- en evaluatieactiviteiten

2. Beschrijving van de stad

- Algemene achtergrondinformatie over de huidige vervoerssituatie en de voornaamste probleemgebieden

3. SUMP-doelstellingen en strategieën

- De voornaamste doelstellingen en elementen van het SUMP voor het verduidelijken van de beoogde doelstellingen

4. Controle- en evaluatieprocedures

- Algemeen organisatie- en procedurekader voor de controle- en evaluatieactiviteiten, met inbegrip van de verantwoordelijke organisaties, tijdschema's en betrokken stakeholders

5. Indicatoren en doelstellingen voor controle en evaluatie

- Een lange lijst indicatoren (resultaten, tussentijdse resultaten, output en input) waaruit de steden kunnen kiezen om hun prestaties te vergelijken met de beoogde doelstellingen en om de voortgang van de implementatie na te gaan. Er worden kernindicatoren en aanvullende indicatoren voorgesteld, evenals advies over de geschiktheid van indicatoren in verschillende contexten en tips voor het meten van de resultaten (bronnen, methode, tijdschema/regelmaat)

6. Gegevensrapportering, analyse- en evaluatiemethodes

- De steden kunnen kiezen uit een reeks kernmethodes, met inbegrip van een referentielijst voor wie zich verder in dit onderwerp wil verdiepen

7. Benodigde middelen voor controle en evaluatie

- Een overzicht van de middelen die moeten overwogen worden, waaronder financiële middelen, personeel, kosten voor externe consultancy, bestaande databanken, vervoersmodellen en andere instrumenten

In het eerste deel van een controle- en evaluatieplan moet de **doelstelling van de evaluatie** duidelijk beschreven worden, evenals de doelstellingen van het volledige controle- en evaluatieplan en de gebruikers ervan. Als het plan wordt opgesteld als afzonderlijk document, is het nuttig om belangrijke informatie toe

te voegen over de **huidige vervoerssituatie** in de stad of in het stedelijk gebied. Bovendien is het aangeraden om een samenvatting op te stellen van de **kernelementen van het SUMP** die onderworpen worden aan controle en evaluatie. Dit geeft externe lezers een beeld van de context van het controle- en evaluatieplan.



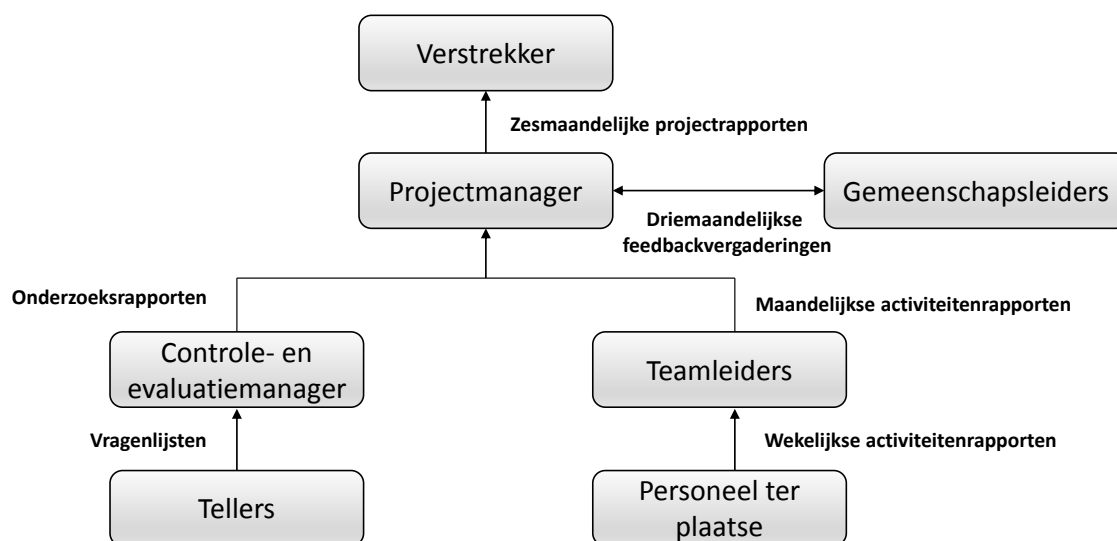
Daarnaast moet het plan ook een beschrijving omvatten van de controle- en evaluatieprocedures, m.a.w. de belangrijkste externe vereisten voor evaluatie, de verantwoordelijkheden van de technische experts, externe stakeholders en besluitvormers enz. in het proces en het doelpubliek van de **controle- en evaluatierapporten**. In een meer complex kader is het nuttig om een beschrijving of schema toe te voegen van het proces van gegevensstromen en de rapporteringsmechanismen van de gegevensbron (landmeters, automatische gegevensverzameling, metingen/modellen) tot technische experts (bijv. teamleiders, controle- en evaluatiemanagers) en

en samenvoeging van de resultaten. Dat gaat van instrumenten voor de presentatie van gegevens tot formele aggregatiemethodes, zoals een kostenbatenanalyse en een analyse op basis van verschillende criteria. Deze worden vaak gebruikt bij de evaluatie van grootschalige acties of volledige SUMP's. Welke methode uiteindelijk wordt gekozen, hangt af van het soort actie en de omvang ervan, potentiële formele vereisten en de expertise en personeelscapaciteit. Voor meer informatie hierover zie hoofdstuk 3.3.

Ten slotte moeten het plan een beschrijving bieden van de benodigde middelen voor de controle- en

Figuur 6: Voorbeeld van het proces van gegevensstromen voor de controle van gegevens in het kader van een ontwikkelingsproject

Bron: (tools4dev, niet gedateerd, p.8)



SUMP-managers, besluitvormers en stakeholders. Zie figuur 6 voor een voorbeeld van een ontwikkelingsproject.

Een belangrijk onderdeel van het controle- en evaluatieplan is de beschrijving van de geselecteerde **indicatoren** om de resultaten van het SUMP te meten, de meetmethodes en de bijbehorende gegevensbronnen. Het sjabloon voor het controle- en evaluatieplan omvat een lange lijst indicatoren gebaseerd op bestaande casestudy's en literatuur. De selectie van indicatoren wordt in detail beschreven in hoofdstuk 3.2.

Het controle- en evaluatieplan moet ook ingaan op de methodes gebruikt voor de rapportering

evaluatieactiviteiten. Dit omvat een beschrijving van de bestaande databanken en softwaretools die beschikbaar zijn of verkregen moeten worden voor het beheer en de analyse van gegevens, evenals een schatting van het benodigde personeel en andere kosten. Er is maar weinig informatie beschikbaar over de potentiële kosten van controle- en evaluatieactiviteiten op het gebied van vervoer. De kosten hangen af van een hele reeks factoren, zoals de omvang van het project, de maatregelen die genomen worden, de bestaande gegevens en de lokale context. Een ruwe schatting voor USAID-projecten is dat "5 à 10% van het projectbudget moet worden voorzien voor controle- en evaluatieactiviteiten", aldus Frankel en Gaga (2007, p. 7).



3.1.4 Evaluatiemethodes voor de planningsprocessen

Bij de evaluatie van een proces krijgt u de kans om kritisch na te denken over het planningsproces, zowel tijdens als na de SUMP-ontwikkelingsfase. Een systematische reflectie is belangrijk omdat de kwaliteit, politieke relevantie en stabiliteit van een SUMP gedeeltelijk afhangen van de details van het proces. In de controle- en evaluatieactiviteiten van een SUMP moet dan ook steeds plaats gemaakt worden voor een doelgerichte 'procesevaluatie' die een antwoordt biedt op vragen als: "Hoe is het verlopen?", "Wat is vlot gegaan en wat is er verkeerd gelopen, en waarom?", "Wie heeft wat gedaan of wie had wat moeten doen?" en "Wat denken de belangrijkste stakeholders over het proces?". Deze evaluatie kan ook leiden tot inzichten die doeltreffend toegepast kunnen worden op de implementatiefase en de volgende SUMP-fases. Een positieve evaluatie kan bovendien leiden tot een grotere aanvaarding en een hogere participatiegraad bij de stakeholders en het grote publiek.

De procesevaluatie is bedoeld als inherent constructieve taak met als "ultieme doelstelling ... inzicht te verkrijgen in het 'verhaal achter de cijfers' en hieruit lessen te trekken" (Dziekan et al., 2013). Dit is belangrijk omdat alle SUMP-actoren doorgaans geconfronteerd worden met een complex kader. Ze kampen met heel wat uitdagingen, waaronder culturele kwesties, een gebrek aan tijd en politieke ondersteuning, technische problemen, moeilijkheden bij het verzamelen van belangrijke informatie, een sceptisch publiek en een gebrekkige communicatie.

Het is belangrijk dat de planningsautoriteit zich bewust is van de informele patronen 'achter de schermen', de redenen waarom bepaalde onvoorziene gevolgen optraden, welke positieve factoren aangewend werden en hoe problemen opgelost werden. De procesevaluatie opent als het ware de 'zwarte doos' van het systeem en neemt een kijkje binnenin om alle mechanismen en wisselwerkingen onder de knie te krijgen. Dit helpt bij de opsporing van "vertragingen, veranderingen, tekortkomingen, maar ook successen van de maatregel ... [en] helpt bij het voorkomen van gelijkaardige fouten" (Dziekan et al., 2013).

Zowel stakeholders als het grote publiek moeten de kans krijgen om systematisch feedback te geven over het planningsproces en hun betrokkenheid. Bovendien moeten ze informatie ontvangen over de kwaliteit van het proces waaraan ze hebben deelgenomen.

De benodigde informatie kan op eenvoudige wijze verkregen worden door te overleggen met verschillende stakeholders en, algemener, met eender welke persoon die heeft deelgenomen aan het SUMP-proces. Of een techniek al dan niet geschikt is, hangt af van de specifieke lokale context, de projectfase en de betrokken stakeholders. Gewoonlijk worden hiervoor vragenlijsten, interviews en focusgroepen gebruikt.

Bij interviews is het van belang op voorhand een reeks vragen voor te bereiden om een goed gestructureerd gesprek te garanderen. Toch moeten de ondervraagden ook de kans krijgen om dieper in te gaan op bepaalde punten, wat interessante en onverwachte informatie kan opleveren. Dit geldt ook voor de gesprekken in 'focusgroepen', waar verschillende deelnemers (idealiter 5 tot 10) opinies uitwisselen in het bijzijn van een neutrale moderator. Zowel voor interviews als focusgroepen is het nuttig om een schriftelijke toestemming te verkrijgen voor deelname aan het proces en anonimiteit te garanderen, om een open gesprek mogelijk te maken zonder enige terughoudendheid.

De belangrijkste lessen uit de informatie verzameld via deze technieken moet op systematische wijze geëxtraheerd worden. Als er een kwalitatieve gegevensanalyse gepland is, moeten de gesprekken opgenomen of getranscribeerd worden.



Beoordeling van het plaatselijke SUMP-proces
Foto: Rupprecht Consult, 2016



LOKAAL PROJECT IN DE KIJKER: Evaluatie van het SUMP-participatieproces in Dresden

De stad Dresden evalueerde de deelname aan het SUMP-proces via een lokale vragenlijst die specifiek voor dit project werd opgesteld. De vragenlijst werd in 2015 afgenomen bij verschillende SUMP-agentschappen, partners in het rondetafelgesprek, de regionale rondetafel, de wetenschappelijke adviesraad en de interne stedelijke werkgroep. De resultaten van de vragenlijst (die bestond uit 19 vragen) weerspiegelen de opinies van de betrokken partners en bieden dan ook een subjectieve evaluatie van het participatieproces.

De respondenten uit verschillende agentschappen betrokken bij het SUMP-ontwikkelingsproces in Dresden gaven unaniem aan dat participatie een moderne en absoluut noodzakelijke stap is om een hoge acceptatiegraad van het SUMP te garanderen. Ze evalueerden het volledige coöperatieve participatieproces gedurende het vierjarige planningsproces, dat grotendeels als positief, doeltreffend en succesvol werd bestempeld. De partners gaven aan dat ze tevreden waren over de procesorganisatie, de werkfasen, de betrokken stakeholders, de partners en de resultaten van het planningsproces. De hoge tevredenheidsgraad bewijst dat het SUMP wel degelijk een gemeenschappelijk plan is dat samen werd ontworpen en dan ook samen moet worden geïmplementeerd. Een gesuggereerde verbetering was de integratie van een belangengroep die bestaat uit jongeren en vertegenwoordigers van bredere ecologische kwesties in het participatieproces.

De betrokken stakeholders en partners gaven aan dat deelname aan de voorbereiding van een SUMP heel wat engagement vraagt, maar nodig is voor de taak in kwestie. Bij de ontwikkeling van een SUMP moeten steden en gemeenten personeel en financiële middelen voorzien en tijdig een duidelijk participatieplan opstellen.



SUMP-rondetafelgesprek, Dresden
Foto: Stad Dresden



3.1.5 Evaluatiemethodes voor een SUMP

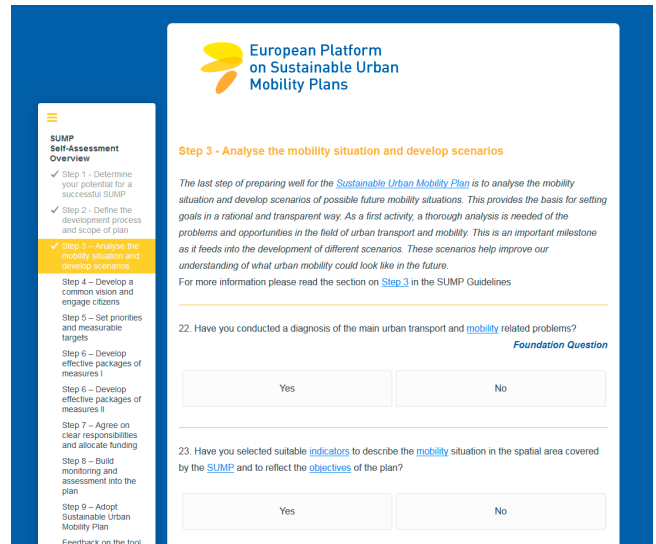
Wanneer de Europese Commissie mobiliteitsprojecten en -initiatieven financiert, wil ze zich ervan vergewissen dat de voorstellen het resultaat zijn van een grondig planningsproces. Voor verschillende operationele programma's die onder de Europese structuur- en investeringsfondsen vallen, moeten planningsautoriteiten nu verplicht SUMP's ontwikkelen. Hierdoor hebben steden en regio's, hun stakeholders, EU-lidstaten en Europese instellingen een duidelijke reeks criteria nodig om te beslissen of een plan beantwoordt aan de criteria van een SUMP, zoals uiteengezet in het 'Pakket Stedelijke Mobiliteit' (december 2013) van de Europese Commissie en in de 'Richtlijnen voor de ontwikkeling en implementatie van een plan voor duurzame mobiliteit in stedelijke gebieden' (januari 2014).

In het kader van het CH4LLENGE-project werd een zelfevaluatietool ontwikkeld waarmee de planningsautoriteiten kunnen nagaan en bewijzen dat hun mobiliteitsplan in lijn is met het SUMP-concept van de Europese Commissie. De tool valideert het planningsproces dat de lokale planningsautoriteit heeft gevolgd, evenals bepaalde inhoudelijke aspecten van het plan. De feedback uit de zelfevaluatietool geeft aan op welke punten het planningsproces van de autoriteit aanleunt bij de SUMP-eigenschappen en waar het beter kan.

De zelfevaluatietool wordt voornamelijk gebruikt nadat het lokale SUMP-ontwikkelingsproces van de planningsautoriteit achter de rug is en het plan net is goedgekeurd. Bovendien kan de tool ook gebruikt worden om een ouder mobiliteitsplan te evalueren

Figuur 7: SUMP-zelfevaluatietool – beschikbaar op het Eltis-portaal

Bron: Rupprecht Consult/CH4LLENGE, 2016



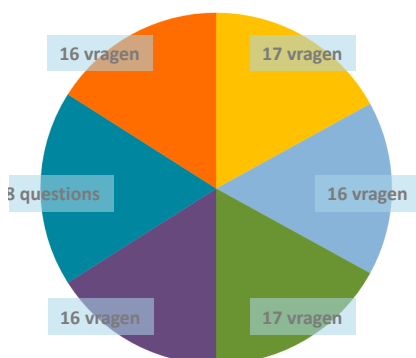
en na te gaan of het rekening heeft gehouden met de principes van duurzame mobiliteitsplanning in stedelijke gebieden.

De SUMP-zelfevaluatietool is een vragenlijst met 100 ja/nee-vragen, onderverdeeld volgens de verschillende 'stappen' van de SUMP-voorbereidingscyclus. Elke vraag verwijst naar een van de zes 'SUMP-eigenschappen'. Bovendien bepaalt de SUMP-zelfevaluatietool de basisvereisten waaraan een lokaal mobiliteitsplan moet voldoen om te voldoen aan de definitie van een SUMP en bepaalt de tool criteria voor processen van uitzonderlijk hoge kwaliteit.

De SUMP-zelfevaluatietool is vrij en gratis beschikbaar voor elke stad of gemeente, maar enkel voor niet-commercieel gebruik.

Figuur 8: Integratie van de SUMP-eigenschappen in de SUMP-zelfevaluatietool

Bron: Rupprecht Consult/CH4LLENGE, 2016



- Langetermijnvisie en duidelijk implementatieplan
- Participatieve aanpak
- Evenwichtige afweging van alle vervoerswijzen
- Sectorale, verticale en ruimtelijke integratie
- Evaluatie van de huidige en toekomstige prestaties, en kosten-batenanalyse
- Controle, herziening van het plan en rapportering



3.2 Keuze van geschikte indicatoren en gegevens voor controle en evaluatie

De keuze van indicatoren is een essentiële stap om tot een kostenefficiënte controle- en evaluatieprocedure te komen. Dit proces wordt beschreven in hoofdstuk 3.2.1, en in de daarop volgende hoofdstukken wordt dieper ingegaan op specifieke problemen rond bestaande en nieuwe gegevensbronnen, en institutionele samenwerking om de toegang tot gegevens te garanderen voor controle- en evaluatieactiviteiten..

3.2.1 Definitie van geschikte indicatoren en gegevens voor controle en evaluatie

Bij de selectie van indicatoren wordt een planningsmethode gevolgd die de nadruk legt op doelstellingen, zoals in PROSPECTS (May et al., 2005), wat verder ontwikkeld werd in het kader van DISTILLATE, dat zich richtte op de verdere ontwikkeling

van indicatoren (Marsden et al., 2005). Hierbij wordt een logische kaderaanpak gevolgd die uitgaat van een duidelijk verband tussen maatregelen en hun impact, bijvoorbeeld wat betreft de wijziging van vervoersgewoonten. Hoewel het een vereenvoudiging is van de werkelijke situatie, waar verschillende factoren de resultaten gelijktijdig beïnvloeden, biedt deze aanpak een duidelijke analytische structuur voor de systematische selectie van indicatoren. Based on the literature (e.g. Marsden et al., 2005, Rupprecht Consult, 2014, AECOM, 2009) a distinction is made between the following categories of indicators: outcome, transport activity (or intermediate outcome), output, input and contextual.

Op basis van de beschikbare literatuur (bijv. Marsden et al., 2005, Rupprecht Consult, 2014 en AECOM, 2009) werd een onderscheid gemaakt tussen verschillende categorieën indicatoren: resultaatindicatoren, indicatoren voor vervoersactiviteiten (of tussentijdse resultaten), output- en inputindicatoren, en contextgebonden indicatoren. Elke categorie helpt de verschillende aspecten van de SUMP-implementatie te meten en te controleren, zoals uiteengezet in kader 11.

Kader 11: Indicatorencategorieën

- **Resultaatindicatoren** meten de reële impact van de SUMP-doelstellingen (bijv. vertraging per persoon per km om economische voordelen te meten of de uitstoot van broeikasgassen voor milieugevolgen).
- indicatoren voor de tussentijdse resultaten van instrumenten beschrijven veranderingen in het vervoerssysteem en kunnen verband houden met het succes van bepaalde strategieën (bijv. het aandeel modale vervoerswijzen als de strategie een verschuiving naar duurzame vervoerswijzen beoogt). Deze indicatoren worden voor de duidelijkheid bestempeld als '**indicatoren voor vervoersactiviteiten**'. Deze categorie omvat indicatoren om de prestaties te meten van nieuwe vervoerstechnologieën die worden gelanceerd in het kader van het SUMP, bijv. voor verkeersbeheer of openbaar vervoer.
- **Outputindicatoren** meten de mate waarin beleidsinstrumenten geïmplementeerd zijn en de mate waarin diensten verbeterd zijn (bijv. het aantal kilometer busbanen dat werd aangelegd). Dankzij indicatoren voor vervoersactiviteiten en outputindicatoren kan verduidelijkt worden waarom bepaalde resultaten bereikt werden en wat verder kan worden gedaan om de situatie indien nodig te verbeteren.
- **Inputindicatoren** bieden informatie over de benodigde middelen om een plan te implementeren, met inbegrip van de kosten. Deze indicatoren werden in dit verslag opgenomen om een transparante implementatie te bevorderen en de doeltreffendheid van de middelen te evalueren.
- **Contextgebonden indicatoren** bieden informatie over externe ontwikkelingen die een impact hebben op de succesvolle implementatie van SUMP's, bijv. externe economische ontwikkelingen of nationale beleidsontwikkelingen.

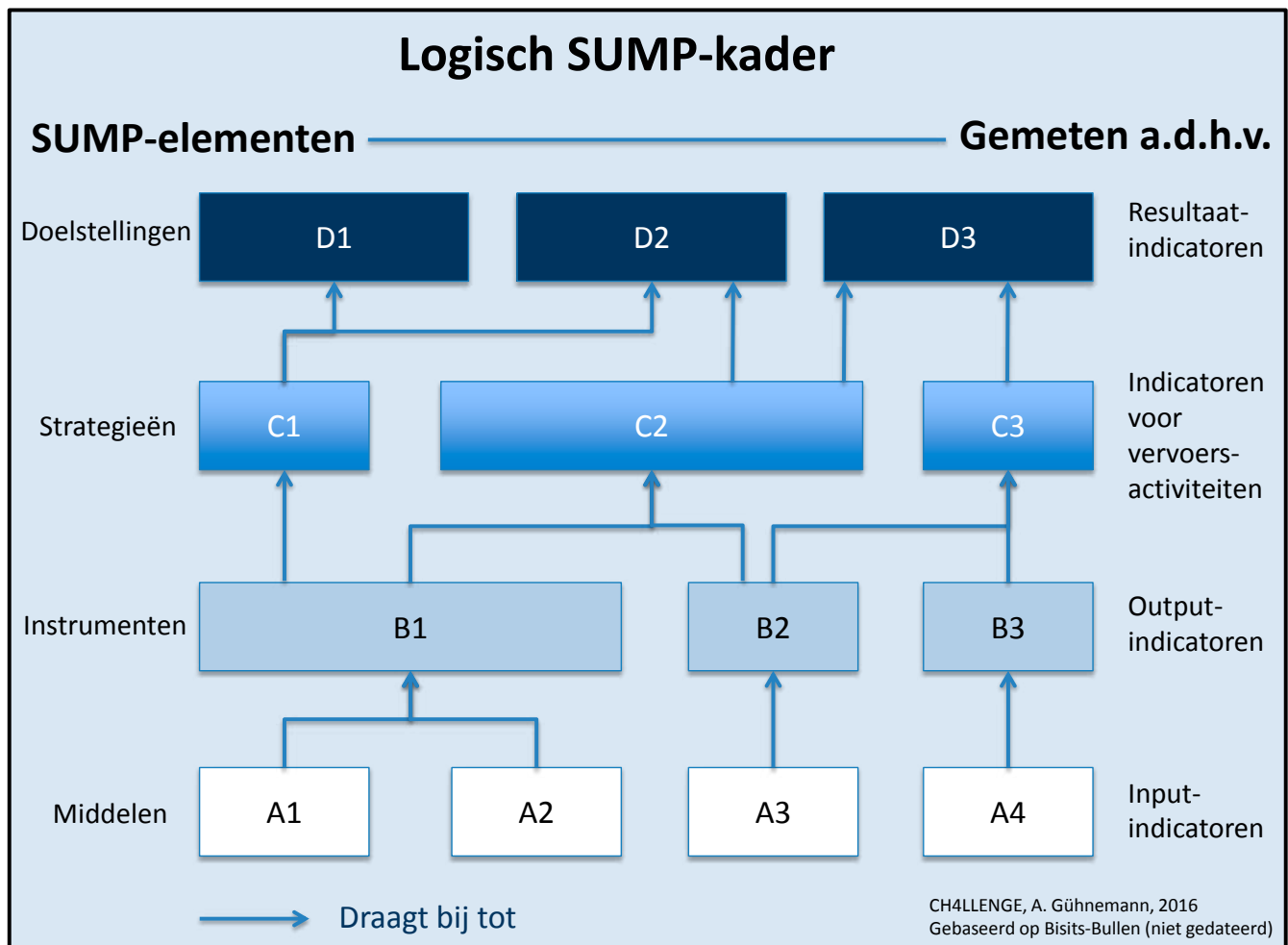


Op basis van de volgende verklaring voor elke doelstelling van het SUMP kunnen we systematisch een reeks indicatoren opbouwen op verschillende niveaus:

Met **de middelen A** (gebruikte input) zijn we van plan om **beleidsinstrument B** te implementeren (beoogde output), wat ons in staat zal stellen om tot **strategie C** te komen (wijzing van de vervoersactiviteit), met als resultaat het behalen van **doelstelling D** (bereikt resultaat).

Figuur 9 illustreert het verband tussen de verschillende SUMP-elementen en indicatorencategorieën in het kadervan de logische kaderaanpak. De contextgebonden indicatoren zijn dan weer noodzakelijk om na te gaan of externe factoren een aanzienlijke impact hebben gehad op de resultaten.

Figuur 9: De logische SUMP-kaderaanpak voor de indicatorencategorieën
Bron: CH4ALLENGE, A. Günemann, 2016





De tabel hieronder beschrijft een voorbeeld van een dergelijke logische wisselwerking met de bijbehorende indicatoren.

In het kader van deze aanpak wordt elke indicator rechtstreeks in verband gebracht met de inputs, outputs, transportactiviteiten en resultaten van het SUMP. Zo kunnen de succesfactoren en de redenen voor slechte prestaties in een latere fase geanalyseerd worden.

Bij de selectie van de indicatoren moeten de volgende principes gevolgd worden:

- Planners moeten proberen om standaardindicatoren te gebruiken die al goed gedefinieerd zijn. Bovendien moeten ze de bestaande kennis aanwenden over meet- en analysemethododes. Dit stelt steden in staat om hun prestaties te vergelijken met die van andere steden, of met (inter)nationale statistieken.
- Indicatoren moeten begrijpelijk zijn voor stakeholders en besluitvormers.
- Elke indicator moet duidelijk gedefinieerd worden en u moet aangeven hoe gegevens gemeten worden, hoe de indicator wordt berekend op basis van de gegevens en hoe vaak de indicator wordt gemeten.
- Voor elke indicator moet een baselinewaarde vastgelegd worden, namelijk een startwaarde en de verwachte ontwikkelingen zonder SUMP-interventies.
- U moet beslissen wat het rapporteringsformaat van de indicatoren wordt (zie hoofdstuk 3.3.1 over rapportering).

- U moet beslissen wat de doelwaarden worden van de indicatoren voor de belangrijkste doelstellingen (zie hoofdstuk 3.3.3, dat focust op doelstellingen).
- Bij gebruik van een bepaalde evaluatiemethodologie is er mogelijk behoefte aan specifieke indicatoren, zoals een kosten-batenanalyse voor grootschalige acties.
- Bij de selectie van indicatoren moet rekening gehouden worden met de beschikbare gegevensbronnen en middelen voor de verzameling van nieuwe gegevens.

Het **sjabloon voor controle- en evaluatieplannen** omvat een eerste lange lijst met indicatoren in elke categorie om de selectie van indicatoren te vereenvoudigen. De lijst werd opgesteld op basis van een hele reeks eerdere projecten en academische literatuur. Voor de **resultatenindicatoren** wordt voorgesteld om een beperkte reeks kernindicatoren te definiëren die de SUMP-doelstellingen weerspiegelen, bijv. één tot drie indicatoren per doelstelling. Bovendien is het aangeraden om doelstellingen vast te leggen voor deze kernindicatoren om een latere analyse mogelijk te maken. Als het niet haalbaar is om kwantificeerbare doelstellingen vast te leggen, moet u ten minste aangegeven welke richting u uit wilt (zie hoofdstuk 3.3.3, dat focust op doelstellingen). Tabel 2 toont hoe de indicatoren en doelstellingen voor het SUMP van West Yorkshire (VK) werden vastgelegd. Daar werden zes kernindicatoren gedefinieerd voor het grote publiek, evenals een reeks streefdoelen om een overzicht van de voortgang te bieden.

Tabel 1: Voorbeeld voor verschillende indicatoren categorieën

SUMP-element	Gemeten a.d.h.v.		
Doelstelling	Vermindering van de lokale luchtvervuiling veroorzaakt door vervoersactiviteiten →	Aantal dagen wanneer de luchtvervuiling de kritieke niveaus overschrijdt	Resultaatindicator
Strategie	Het gebruik van niet-gemotoriseerde vervoerswijzen promoten →	Aantal voetgangers en fietsers	Indicator voor vervoersactiviteiten
Instrumenten	Fietsbanen aanleggen Winkelstraten in het stadscentrum → verkeersvrij maken	km aangelegde fietsbanen % voltooiing van de werken om het stadscentrum verkeersvrij te maken	Output-indicatoren
Middelen	Investerings- en onderhoudskosten →	Investerings- en onderhoudskosten voor de aanleg van nieuwe / verbeterde infrastructuur	Input-indicatoren



Tabel 2: Belangrijkste resultaatindicatoren en streefwaarden voor de doelstellingen van het SUMP van West Yorkshire

Doelstelling	Kernindicatoren	Definitie	Streefwaarde	Controle	Evaluatie
Economische groei	Betrouwbaarheid Reistijd	Proportie (lengte) van het voornaamste bus- en wegennetwerk in WY waar de variatie in reistijd tijdens de piekuren 's ochtends op weekdagen gelijk is aan de omstandigheden in de daluren	De proportie verhogen van de baseline (71%) tot 75%	Jaarlijks	Jaarlijks
	Toegang tot werkgelegenheid	% van de actieve bevolking dat erin slaagt om binnen 30 min. met het openbaar vervoer de belangrijkste tewerkstellingscentra in WY te bereiken (7.30-9.30 u.)	De proportie verhogen van de baseline (71%) tot 75%	Tweemaandelijks	Jaarlijks
Lage uitstoot	Carpooling	Het totale aantal autoverplaatsingen door de inwoners van WY per jaar	Het totale aantal autoverplaatsingen op het huidige niveau (2011) behouden. Het aantal verplaatsingen met duurzame vervoerswijzen verhogen van 33% tot 41%. autoverplaatsingen op het huidige niveau (2011) behouden.	Jaarlijks	Jaarlijks
	CO2-uitstoot door vervoer	De jaarlijkse CO2-uitstoot door vervoer op het lokale wegennetwerk van WY (met uitzondering van autosnelwegen)	Een verlaging van 30% tussen het startjaar en 2026, in lijn met de nationale doelstellingen	Jaarlijks, met twee jaar vertraging	Jaarlijks
Levenskwaliteit	Alle verkeersslachtoffers	Aantal verkeersslachtoffers in WY: gedood of ernstig gewond Bron: politiedatabank voor verkeersongevallen (baseline 2005-09)	Het aantal verkeersslachtoffers met 50% terugdringen tussen de baseline (2005-09) en 2026	Maandelijks	Jaarlijks
	Tevredenheid over het vervoer	De tevredenheidsscores voor een reeks vervoerswijzen en voorzieningen	De gecombineerde tevredenheidsscore doen stijgen van 6,6 tot 7,0 tegen 2017	Jaarlijks	Jaarlijks



Tabel 3: Lijst van Indicatoren uit het 'M&E'-sjabloon

Opmerking: de sjabloon biedt verdere begeleiding bij het selecteren van indicatoren uit deze lijst, afhankelijk van lokale omstandigheden zoals het type project, transport strategieën, het type gebied enz. Resultaatsgebonden indicatoren worden verder opgedeeld in kern-indicatoren die zeker horen behandeld te worden in een SUMP en optionele bijkomende indicatoren. Voor kern-indicatoren dienen de doelstellingen of beoogde ontwikkelingen te worden vastgesteld. De volledige 'M&E'-sjabloon is beschikbaar als download op www.sump-challenges.eu.

INDICATOR	DEFINITION
Outcome Indicators	
Objective: Efficiency	
	Core Indicators
Average time lost per passenger / ton km	Average difference between time required to travel in free flow and actual conditions for motorised traffic and average pedestrian / cyclist delay at traffic signals / crossings per km
Public transport punctuality	Share of public transport services arriving at stops within set punctuality limits
	Potential Additional Indicators
Transport intensity	Passenger / Ton km / GDP
User benefits	Monetised gains from improvements to transport system
Objective: Liveable Streets	
	Core Indicators
Perceived attractiveness of street environment	Share of people who consider streets safe and easy to walk
Share of liveable streets	Share of streets considered pleasant + safe environment for walking and social interaction
	Potential Additional Indicators
Community satisfaction	Average satisfaction with local community
Security	Crime rates (in street / PT environment)
Walkability of local neighbourhoods	Walkability scores
Objective: Environment	
	Core Indicators
Carbon emissions	CO ₂ emissions of traffic in city
Days exceeding critical levels	Number of days in which critical levels for local pollutants are exceeded
	Potential Additional Indicators
Noise exposure of residents	%Households exposed to Lden > 65dB from traffic
Fossil fuel intensity	Fossil fuel consumption for transport per resident
Other GHG emissions	NO _x , CFCs etc expressed as CO ₂ equivalent
Regional pollutants	NO _x , VOC emissions
Use of renewable energy sources	Share of regenerative energies of energy consumption of motorised traffic
Conservation of natural / green spaces	Net loss / gain of green space
Conservation of historical sites	Net loss of sites of historical / cultural importance
Objective: Equity and Social Inclusion	
	Core Indicators
Non-car accessibility to main services	% of non-car households within 30 or 60 minutes of city centre or main suburban centre with shopping & medical service provision
Accessibility for disabled people	Share of residents inside radius around barrier free public transport stops
	Potential Additional Indicators
Public transport catchment area	Share of residents inside radius around PT stops
Environmental justice	Distribution of exposure to air pollution or noise by groups (age, gender, income, ethnicity)
Safety justice	Distribution of traffic deaths and injuries by groups (age, gender, income, ethnicity)



Objective: Safety	
	Core Indicators
Killed and seriously injured persons by mode	Number of persons killed or seriously injured (KSI) in traffic accidents
Accidents by mode	Total number of accidents
	Potential Additional Indicators
Child KSI by mode	Number of children killed or seriously injured (KSI) in traffic accidents
Perceived safety by mode	Number of people rating it safe to use transport
Objective: Economic Growth	
	Core Indicators
GDP per capita	Local GDP
Employment	Share of residents of working age in employment
	Potential Additional Indicators
Business satisfaction	% of businesses rating transport provision satisfactory
Operator benefits	Revenue
Transport costs	Real net changes in transport costs
Economic losses due to health	Working days lost through illness
Economic vitality	Vitality index
Objective: Finance	
	Core Indicators
Cost recovery for transport investments	Ratio of transport investment funding to investment expenditure
Cost recovery for transport operations	Ratio of transport related revenue, including government funding, to cost of transport operations, including subsidies for public transport
	Potential Additional Indicators
Total cost recovery	Total revenues / Total expenditures
Per capita debt	Long-term debt / Population
Intermediate Outcome / Transport Activity Indicators	
Motorisation	Cars / household; This can be further broken down by types of vehicles, e.g. share of electric / hybrid vehicles if policy instruments target these
Traffic volume by - car, - lorry - public transport - bicycle - walking	Total passenger / ton km = Total travelled veh.km in city / region / corridor by mode multiplied with occupancy; this can be further broken down by peak / off-peak; further modes can be added if targeted, e.g. pedelecs, e-vehicles
Trips by - car - lorry - public transport - bicycle - walking	Total number of trips by mode with origin or destination in city / region or corridor; this can be further broken down by peak / off-peak, inbound / outbound; further modes can be added if targeted, e.g. multimodal, pedelecs, e-vehicles
Travel behaviour characteristics	Break-down of trip statistics by - trip frequency - trip lengths - share of multimodal trips - trip purposes
Share of sustainable modes	Share of trips by non-motorised modes and public transport, including park & ride
Transport intensity - freight - passenger	Ratio of tkm per GDP in city / region Ratio of pkm / capita in city / region
Traffic flows on specific routes - car - lorry - public transport - bicycle - walking	Vehicles / hour on routes where strategies target decrease or increase for specific modes, e.g. based on capacity utilisation targets or management strategies



Traffic speeds on specific routes - peak - off-peak Capacity utilisation exceeding LOS threshold	Average speed [km/h] for vehicles on routes where strategies target decrease or increase for specific modes, e.g. based on capacity utilisation targets or safety strategies Share of street length where flows exceed LOS capacity threshold (e.g. 85%)
Utilisation of parking spaces - overall - during peak	Occupancy rate of number of parking spaces exceeding defined thresholds (e.g. 90% or 95%)
Average car occupancy	Average number of passengers per car travelling in city / region
Average public transport occupancy	Average number of passengers per public transport vehicle travelling in city / region, potentially broken down by type of public transport
Public transport user satisfaction	Share of users expressing satisfaction with quality of public transport services covering availability, reliability, comfort, cleanliness, security, fare levels, information & customer care
Wellbeing of public transport staff	Share of staff expressing satisfaction with working conditions, including driver workload, safety & security etc.
User acceptance of new transport / traffic information systems	Share of users expressing satisfaction with quality of information systems, covering aspects of availability, reliability and comprehensibility
Perception of infrastructure quality for walking and cycling	Share of population expressing satisfaction with quality of walking and cycling infrastructure, including availability, directness, security
Status assessment of transport infrastructure	Quality indices based on e.g. assessment of road surfaces, including side facilities, pavements, cycling facilities etc.

Output Indicators, Examples

Share of areas newly designated as mixed and high-density developments.

Length of new infrastructure construction by mode and type

Events to promote sustainable travel organised

Information campaigns carried out

Number of Employers / Schools with travel plans

Car sharing / car club schemes implemented

Share of barrier free public transport facilities

Share of pedestrian crossings with facilities for disabled people

Size / number of Park & Ride facilities

Number of cycling / walking facilities implemented

Traffic management systems implemented / upgraded

Traffic information systems implemented / upgraded

Discounted fare options provided

Road pricing systems implemented

Input Indicators

Transport investment costs for new / improved infrastructure

Start-up costs for new transport schemes

Expenditure for maintenance of streets, roadside facilities and public transport infrastructure

Subsidies for operation of public transport

Subsidies for discounted public transport fares

Subsidies for operation + maintenance of sustainable transport schemes, including bike hire schemes, subsidies for cycling to work schemes etc.

Expenditure for information campaigns

Contextual Indicators

Socio-demographic developments (population size and composition)

Economic performance (GDP/resident, employment, number of businesses, retail turnover, tourism if relevant)

Price developments (fuel, housing, cost of living)

National or international transport policy campaigns and legislation

Other sector policies (e.g. regeneration, health, education)



Het sjabloon voor controle- en evaluatieplannen bevat tabellen die aangeven welke indicatoren geschikt zijn voor specifieke strategieën, en welke veranderingen van deze indicatoren gewoonlijk tot een positief resultaat leiden. Dit ter ondersteuning van de selectie van **indicatoren voor vervoersactiviteiten**.

De selectie van **output- en inputindicatoren** hangt sterk af van de vervoersacties die de steden willen lanceren. Bijgevolg worden enkel voorbeelden gegeven voor typische acties en de soorten middelen die benodigd zijn om deze acties uit te voeren. Een voorbeeld van de selectie van outputindicatoren om de voortgang op te volgen van de beleidsimplementatie en potentiële risico's te identificeren, vindt u op de volgende pagina (lokaal project in Krakau).

Op dezelfde manier worden ook typische **contextgebonden indicatoren** in het proces opgenomen, om rekening te houden met externe ontwikkelingen die een impact hebben gehad op de succesvolle implementatie van SUMP's. Gewoonlijk gaat het om de volgende indicatoren:

- sociodemografische ontwikkelingen (bevolkingsaantal en samenstelling)
- economische prestaties (bbp/inwoner, tewerkstelling, aantal bedrijven, detailhandelsomzet en toerisme, indien van toepassing)
- prijsontwikkelingen (brandstof, huisvesting, kosten van levensonderhoud)
- nationale of internationale vervoersbeleidscampagnes en -wetgeving
- andere sectorgebonden beleidslijnen (bijv. heropleving, gezondheid, onderwijs)

Kader 12 vat de procedure samen voor de selectie van indicatoren.

Kader 12: Procedure voor de selectie van indicatoren

1. Begin met het **bepalen van de doelstellingen** (m.a.w. de belangrijkste problemen die opgelost moeten worden).
2. Bepaal welke **strategieën en maatregelen** moeten gecontroleerd/geëvalueerd worden.
3. Wat zijn de **potentiële indicatoren**?

- 'Langelijstindicatoren', zoals uiteengezet in het sjabloon voor controle- en evaluatieplannen, en gebaseerd op bestaande databanken
- 'Kernindicatoren' voor elke doelstelling
- Gesuggereerde indicatoren die het best geschikt zijn voor het type actie
- Een systematische combinatie van een **bottom-upaanpak** (wat hebben we?) en een **top-downaanpak** (wat hebben we nodig?)

Combine **bottom-up** (what do we have) and **top-down** (what do we need) approach in a systematic way.

4. Welke aanpak is het **meest geschikt**?
 - De lange lijst beperken tot een 'korte lijst' aangepast aan de behoeften van elke stad.
 - De aanpak baseren op relevantie, beschikbaarheid, kostprijs van de metingen, wettelijke of operationele vereisten enz.
 - Het aantal 'kernindicatoren' beperkt houden, begrijpelijk en duidelijk gelinkt aan doelstellingen.
 - Noodzaak tot definiëren voor elke indicator waar en hoe vaak ze gemeten is en wat de basisvoorwaarden zijn.



LOKAAL PROJECT IN DE KIJKER: Output- en procesindicatoren in Krakau

In het kader van een formele procedure om na te gaan of de acties gelanceerd door de stad Krakau in lijn waren met de bepalingen van het **Transportbeleid voor de Stad Krakau voor 2007-2015**, werd een speciale evaluatietool ontwikkeld. De evaluatie focuste op ruimtelijke ordening, openbaar vervoer, het wegennet, parkeergelegenheid, fietsers, organisatie en beheer, financieel en economisch beleid, milieubescherming, reisgedrag, communicatie met de burgers en het informeren van de gemeenschap.

Voor elk van de aspecten hierboven bestond de evaluatie uit drie fases. In de eerste fase werd elk instrument afzonderlijk geëvalueerd in het kader van het vakgebied in kwestie. De experts evalueerden hierbij de volledige implementatiegraad van de beleidslijnen. In het kader van deze evaluatie waren er drie implementatiegraden voor de specifieke beleidsinstrumenten: 1 – laag, 2 – gemiddeld en 3 – hoog.



Tramhalte in Krakau
Foto: ELTIS/Harry Schiffer

In de tweede fase werd een cumulatieve indicatorwaarde bepaald voor de implementatie van de beleidslijnen in kwestie. Dit gebeurde door de verhouding te berekenen tussen de effectieve implementatie van beleidslijnen en de maximale waarde uitgedrukt in percent. Een voorbeeld: acht mogelijke instrumenten gepland voor ruimtelijke ordening kunnen een maximale score van 24 behalen.

In de derde en laatste fase werd een score voorgesteld voor elke beleidslijn op basis van de implementatiegraad aan de hand van een schaal van vier eenheden:

- 1. 0 - 30% Het vervoersbeleid is niet geïmplementeerd
- 2. 31 - 50% Risico op een gebrekkige implementatie van het vervoersbeleid
- 3. 51 - 70% Het vervoersbeleid is redelijk goed geïmplementeerd
- 4. > 71% Het vervoersbeleid is goed geïmplementeerd

In 2014 werd een eerste 'proefevaluatie' uitgevoerd, voornamelijk bij lokale experts van de Technische Universiteit van Krakau en vertegenwoordigers van de stad. Uit de gemiddelde score over de hele lijn (46%) bleek dat, op basis van de criteria in de derde fase van de evaluatie, er een algemeen risico was op een gebrekkige implementatie van het vervoersbeleid. Voorlopig wordt echter geen rekening gehouden met deze score vanwege een reeks algemene problemen en de behoefte om de procedure verder in detail te bespreken en te verbeteren. De procedure wordt nu eerst bijgewerkt vooraleer een nieuwe evaluatie plaatsvindt.



LOKAAL PROJECT IN DE KIJKER: Selectie van indicatoren in Dresden

De selectie van indicatoren voor het SUMP van Dresden gebeurde in verschillende fases. In de eerste fase bespraken de deskundigen op het gebied van vervoersplanning van het stadsbestuur intern de voorgestelde indicatoren voor het SUMP-ontwerp. In de tweede fase werd de lijst met indicatoren besproken met interne partners van het stadsbestuur. In de derde stap werden ten slotte de indicatoren besproken met stakeholders, politici en externe partners. Het resultaat: een lijst met 45 indicatoren, waarvan elf kernindicatoren. Deze lijst vormt een integraal onderdeel van het SUMP dat door het stadsbestuur werd aangenomen. De politici beslisten ook dat de SUMP-evaluatie om de drie jaar zou plaatsvinden vanaf 2017.

De lijst met indicatoren voor de stad Dresden werd opgesteld op basis van het CH4LLENGE-sjabloon. Dit bleek een nuttige tool om mogelijke indicatoren te identificeren en het selectieproces te structureren. Een reeks indicatoren uit het sjabloon werd aangevuld met specifieke indicatoren voor de lokale context. De lijst met indicatoren voor Dresden werd samengesteld om de mobiliteit en het vervoer in de hele stad verder te ontwikkelen. Bovendien lanceerde het stadsbestuur een reeks maatregelen voor de controle en evaluatie van afzonderlijke maatregelen.

3.2.2 Identificatie van bestaande gegevensbronnen en lacunes, en gebruik van nieuwe gegevensbronnen

De meeste lokale autoriteiten beschikken al over een reeks gegevensbronnen, bijvoorbeeld:

- verkeersgegevens voor de controle van het stadsverkeer
- gegevens over het openbaar vervoer, zowel over de werking als de ritprijnsinning

- vragenlijsten om te peilen naar de klanttevredenheid voor het openbaar vervoer
- reisgegevens, bijv. uit nationale enquêtes
- gegevens over ongevallen
- sociodemografische gegevens
- controlegegevens voor de luchtkwaliteit in de stad, voornamelijk op plaatsen waar het wettelijk verplicht is bepaalde normen te halen voor de luchtkwaliteit – bijvoorbeeld voor Europese steden waar twee luchtkwaliteitsrichtlijnen van toepassing zijn
- andere milieugegevens (bijv. het aantal bomen, biodiversiteitsindicatoren, geluidsbelastingskaarten enz.)
- gegevens over het landgebruik enz.

Een uitdaging voor de meeste steden is dat deze gegevens niet geharmoniseerd zijn op het vlak van tijdschema's, ruimtelijke dekking enz. Bovendien zijn de gegevens vaak verspreid over verschillende eigenaars, beheerders of opslagsystemen. Het kan ook duur zijn om bepaalde commercieel gegenereerde gegevens te verkrijgen. De eerste stap in de ontwikkeling van controle- en evaluatieactiviteiten is om een overzicht op te maken van de bestaande gegevensbronnen en ze vergelijken met een lijst van potentiële indicatoren.

Als wordt verwacht dat het implementatieproces aanzienlijk zal veranderen door externe omstandigheden, kan het nuttig zijn om de gegevensverzameling voor de indicatoren aan te vullen met modellen of experimentele enquêtesjablonen (zie Hills & Junge, 2010). Zo kan een beter inzicht verkregen worden in de oorzaak-gevolgrelaties tussen beleidsmaatregelen en resultaten.

Een voorbeeld van activiteiten om gegevens gemakkelijker te verkrijgen en beter te harmoniseren, vindt u in het kadertje 'Lokaal project in de kijker' over het 'Data Centre of Excellence' van de West Yorkshire Combined Authority (WYCA). Dit voorbeeld illustreert ook het belang van het volledig documenteren van gegevenssets en het beschermen en opslaan van gegevens, zodat die ook in de toekomst kunnen worden gebruikt.

Na de evaluatie van de bestaande gegevensbronnen en de identificatie van lacunes in de meting van alle beoogde resultaten kan het nodig blijken om nieuwe gegevensbronnen te ontwikkelen of te identificeren, ten minste met het oog op de hoofddoelstellingen van het SUMP. Er kan een onderscheid gemaakt worden tussen de volgende algemene gegevenstypes:



LOKAAL PROJECT IN DE KIJKER: Excellence' van de WYCA

De WYCA (West Yorkshire Combined Authority) erkent dat gegevens, gegevensbeheer, controle en evaluatie van goede kwaliteit essentieel zijn voor de ontwikkeling en implementatie van een solide SUMP. De WYCA ontwikkelt haar activiteiten in een hele reeks vakgebieden met als doel een 'Data Centre of Excellence' op te richten. De WYCA startte op een relatief laag niveau, met een reeks goede processen, maar gegevens van lage kwaliteit en omvang. Wegens financiële beperkingen en een beperkte toegang tot gegevens van derden lag de nadruk op de ontwikkeling van geschikte processen die niet veel middelen vergen, consequent zijn en ook in de toekomst kunnen worden aangewend. In de eerste fase lag de focus op een goede basis voor databeheer via een audit van de bestaande gegevens, het verkennen van opkomende gegevensbronnen en de introductie van meer discipline, consistentie en duidelijkheid in het opslaan, uiteenzetten en communiceren van gegevens. In een volgende fase kwam de ontwikkeling van evaluatietechnieken in een stroomversnelling. Hierbij werden de verbeterde gegevens gebruikt en werden de nieuwe praktijken in de SUMP-cyclus geïntegreerd.

Opslag en beheer van SUMP-gegevens

De WYCA gebruikt gespecialiseerde software voor performancemanagement voor de opslag van gegevens doorheen de organisatie en om KPI's te beheren. Zo krijgt het management inzicht in de belangrijkste metingen. In het kader van het CH4-proefproject voor controle en evaluatie werden de software en de inhoud ervan herzien. De WYCA spoorde zo de zwakke punten op, die het resultaat bleken van decentralisering, waarbij er veel verschillende gebruikers en doeleinden waren, met als gevolg een overlapping van gegevens, evenals een incoherent invoersysteem. Er werden acties ondernomen om het gegevensbeheer te centraliseren, de gegevens in lijn te brengen met de SUMP-doeleinden en -rapportage (bijv. invoer in de jaarlijkse SUMP-controlerapporten) en de gegevens op te schonen, om zo een betere toepassing te garanderen in het evaluatieproces van het project.

- kwantitatieve gegevens van automatische metingen (bijv. telling van verkeersgebruikers, gps-gegevens enz.)
- kwantitatieve enquêtegegevens (huishoudens, op straat, in de auto)
- kwalitatieve gegevens van interviews of focusgroepen
- kwalitatieve gegevens uit dagboeken, magazines, blogs en sociale media
- modelgegevens om ontbrekende gegevens aan te vullen (zie ook het voorbeeld van West Yorkshire in figuur 11)

In het sjabloon voor controle- en evaluatieplannen worden mogelijke gegevensbronnen gesuggereerd voor geselecteerde indicatoren. Verdere informatie over gegevensbronnen en methodes voor gegevensverzameling vindt u in een reeks gespecialiseerde handboeken en handleidingen, zoals de CIVITAS-gids voor de evaluatie van maatregelen ter promotie van stedelijke mobiliteit (Dziekan et al., 2013) of de 'COST/Shanti-richtlijnen' voor de harmonisering van reisgedragsenquêtes (Armoogum, 2014).

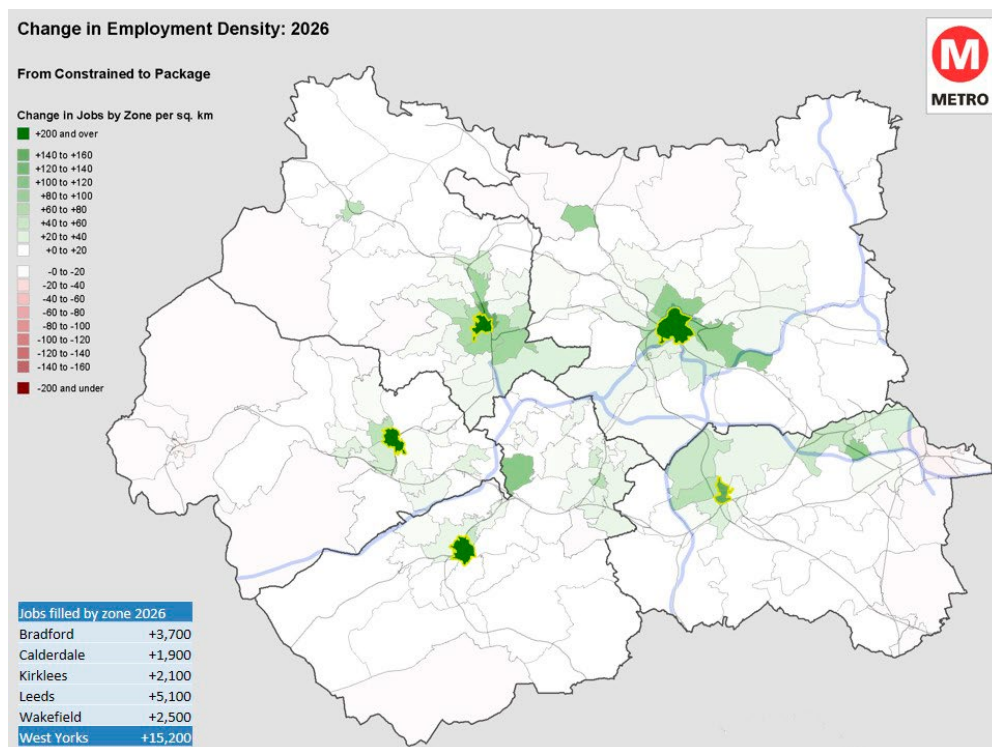
3.2.3 Vereenvoudigde gegevensverwerking via institutionele samenwerking

Vele planningsautoriteiten maken zich zorgen over het feit dat gegevens verspreid zijn over verschillende instellingen. De toegang kan problematisch zijn wegens een gebrek aan informatie over de bestaande databanken en een terughoudendheid om informatie te delen, vooral bij commerciële actoren. Uit projecten in verschillende steden, waaronder Dresden, blijkt dat samenwerking vanaf een vroeg stadium en het betrekken van andere instellingen in het planningsproces, indien mogelijk zelfs vanaf het bepalen van de projectdoelstellingen, kan bijdragen tot een grotere bereidheid om samen te werken en een grotere aanvaarding van het SUMP (zie ook de CH4ALLENGE-handleiding voor institutionele samenwerking).



Figuur 11: Gegevens van West Yorkshire uit het stedelijke ontwikkelingsmodel om de mogelijke effecten te evalueren van vervoersacties op de tewerkstelling

Bron: WYCA



3.3 Keuze van de meest geschikte gegevenspresentatie, analyse- en evaluatiemethodes

Eenmaal de indicatoren zijn geselecteerd, moet beslist worden hoe de verzamelde gegevens worden gepresenteerd, geanalyseerd en geëvalueerd. Er kunnen verschillende methodes aangewend worden voor programma- en projectevaluaties. Vier principiële verschillende vormen kunnen onderscheiden worden:

- rapportering en presentatie van de oorspronkelijke gegevens, meestal samengevat, om problemen te identificeren en na te gaan of de doelstellingen haalbaar zijn
- een statistische analyse van de gegevens om de impact en oorzaken ervan te identificeren
- een vergelijking van de impact en de gekwantificeerde doelstellingen
- evaluatiemethodes waarbij de gegevensaggregatie een vorm van waardebeoordeling omvat

Welke methode uiteindelijk wordt gekozen, hangt voornamelijk af van externe behoeften, de omvang van het project, de technische expertise van het personeel en de beschikbare gegevensverwerkingsinstrumenten en software. In sommige gevallen kunnen de overheid of andere financieringsinstanties vragen dat een specifieke evaluatiemethode wordt gebruikt, zoals een kosten-batenanalyse. Een minimale vereiste is regelmatige gegevensrapportering, op papier of elektronisch. Hierna vindt u een kort overzicht van de mogelijke evaluatiemethodes waaruit u kunt kiezen. Voor gedetailleerd advies over het gebruik is het echter aangeraden om ook andere informatiebronnen te raadplegen.



3.3.1 Presentatie van gegevens en resultaten aan besluitvormers en het grote publiek

De presentatie van de gegevens uit controles en evaluaties kan een grote impact hebben op de manier waarop deze informatie wordt geïnterpreteerd. Besluitvormers van de lokale autoriteiten, bedrijven en lokale stakeholders hebben vaak maar weinig ervaring met statistische analyses of evaluatieactiviteiten, en hebben niet veel tijd om gedetailleerde rapporten door te nemen of uitgebreide presentaties bij te wonen. Vaak gaat de voorkeur naar een numerieke gegevenspresentatie in plaats van een kwalitatieve gegevenspresentatie, omdat kwalitatieve gegevens doorgaans als minder objectief of 'wetenschappelijk' bestempeld worden. Kwalitatieve gegevens worden dan wel weer geapprecieerd als extra informatie. Bij het kiezen van de presentatiemethode voor uw gegevens houdt u beter rekening met het volgende:

- De informatie moet duidelijk en beknopt zijn, en gepaard gaan met een korte samenvatting. Bovendien moet verwezen worden naar bronnen voor meer gedetailleerde gegevens.
- De gegevens moeten op verstaanbare wijze gepresenteerd worden. Dat kan via:
 - samenvattende tabellen
 - een visuele voorstelling van indicatorontwikkelingen (bijv. grafieken en kaarten)
 - beeldmateriaal (bijv. foto's en video's)
 - kwalitatieve beschrijvingen
- De belangrijkste gegevensvoorstellingen moeten een duidelijk verband leggen met de doelstellingen en hun waarde voor de gemeenschap en de lokale administratie.

Samenvattende tabellen moeten ingevoegd worden voor alle kwantitatieve gegevens. Bovendien moeten wijzigingen sinds de start van het project en tegenover de baseline geïllustreerd worden door middel van grafieken voor de kernindicatoren. Kaarten zijn bijzonder nuttig om een overzicht te bieden van regionale verschillen en ontwikkelingen, voornamelijk op het gebied van toegankelijkheid, geluidshinder, verkeersstromen en verkeerssnelheid.

Figuur 12: Voorbeeld van een foto die de situatie vóór en na de implementatie van de SUMP-maatregel illustreert

Bron: Stad Örebrö, 2013, p. 14



Het kruispunt vóór de werkzaamheden



Het kruispunt na de werkzaamheden, met doorlopend fietspad

Beeldmateriaal, zoals foto's, kan gebruikt worden om voor- en nasituaties te illustreren. Een voorbeeld hiervan vindt u in figuur 12, dat een fietsvriendelijk ontwerp toont in de Zweedse stad Örebrö. Dit is een handige tool om veranderingen te illustreren in het stadsbeeld na de implementatie van verbeteringen in de bebouwde kom. Bovendien is beeldmateriaal erg handig voor indicatoren die verband houden met de perceptie van het vervoersaanbod.



LOKAAL PROJECT IN DE KIJKER: Gegevenspresentatie in Wenen

Het stadsbestuur van de Oostenrijkse hoofdstad Wenen legt zich al tientallen jaren toe op strategische stads- en vervoersplanning. De controle van het reisgedrag van de inwoners en de ontwikkeling ervan maakt deel uit van het 'Masterplan voor vervoer 2003' van de stad. Voor de evaluatie werd geopteerd voor grondige analyses, waarbij om de vijf jaar een rapport werd gepubliceerd. De volledige rapporten werden gepubliceerd en zijn gratis beschikbaar op de website van de stad Wenen, die dit een belangrijke stap vindt in een transparant planningsproces.

De laatste evaluatie dateert van 2013. De resultaten en conclusies van deze evaluatie vormden de basis van het nieuwe 'Stedelijke mobiliteitsplan voor Wenen', dat in december 2014 werd aangenomen en de visie en taken uiteenzet tot 2025. Op deze manier vertaalde de stad de essentiële stappen van de SUMP-cyclus – lessen trekken uit het project en een goede voorbereiding/zelfevaluatie – in concrete acties.



Voetgangerszone in Wenen
Foto: Magistrat der Stadt Wien

3.3.2 Analyse van de indicatoren

Beschrijvende statistieken, die in rapporten meestal worden gepresenteerd in combinatie met samenvattende tabellen, bieden een samenvatting van de belangrijkste eigenschappen van indicatorgegevens en zijn een mogelijkheid om veranderingen in de tijd te identificeren. Via een regressieanalyse kunnen ook trends voorspeld worden. Om betrouwbare informatie te kunnen trekken uit de gegevensanalyse moet gebruikgemaakt worden van afgeleide statistische

methodes, bijvoorbeeld hypothestetests. Dit is enkel aangeraden voor de evaluatie, niet voor de controle van indicatorgegevens.

Het is belangrijk om commentaar over de statistische betrouwbaarheid van gegevens toe te voegen en problemen te rapporteren die optraden bij de gegevensverzameling, bijvoorbeeld wijzigingen van of storingen in de controleapparatuur, of onevenwichtige steekproeven bij enquêtes.



LOKAAL PROJECT IN DE KIJKER: De impactrapporten van het SUMP van de WYCA

De West Yorkshire Combined Authority (WYCA) verbeterde zijn praktijken met de introductie van zogenaamde 'impactrapporten' in het kader van het SUMP. Deze rapporten omvatten een kwantitatieve evaluatie van de projectresultaten, die vervolgens vergeleken worden met de doelstellingen en streefwaarden van het SUMP, in combinatie met een kwalitatieve evaluatie (of 'lessen getrokken uit het project').

De impactrapporten beschrijven kleinschalige acties, bijv. met een waarde van minder dan €5 miljoen, en streven ernaar op evenredige, kostenefficiënte manier informatie te verzamelen. De rapporten worden opgesteld voor specifieke programma's wanneer er weinig inzicht is in hun impact. In het jaarlijkse budgetplan wordt een budget voorzien voor deze impactrapporten. Dit proces heeft als doel een bewijsbasis te creëren van de impact van een reeks acties, zodat deze informatie kan worden gebruikt bij de identificatie en ontwikkeling van toekomstige programma's.

3.3.3 Evaluatie van de impact ten opzichte van gekwantificeerde doelstellingen

De SUMP-richtlijnen (Rupprecht Consult, 2014) raden aan om meetbare doelstellingen vast te leggen voor de impactevaluatie. Deze doelstellingen moeten 'SMART' zijn (Specifiek, Meetbaar, Acceptabel, Realistisch en Tijdsgebonden). Duidelijke streefwaarden stellen voor elke doelstelling biedt een solide houvast voor de beoogde veranderingen. Bovendien is het een manier om na te gaan in hoeverre de doelstellingen ook effectief bereikt worden. Goed gedefinieerde doelstellingen moeten begrijpelijk zijn voor besluitvormers en het grote publiek, en kunnen de actoren aansporen om nog beter te presteren.

Toch bestaat het risico dat financiering van de centrale overheid of van financiers gelinkt wordt aan het bereiken van doelstellingen. Dit kan de lokale autoriteiten dan weer aansporen om zich te concentreren op een beperkte indicatorenreeks en bijgevolg een bredere impact te verwaarlozen (Marsden et al., 2009, Marsden en Snell, 2009). De voorkeur gaat dan ook uit naar een flexibelere aanpak, die de lokale autoriteiten meer vrijheid biedt bij het beslissen over de doelstellingen, in plaats van een universele reeks doelstellingen op te leggen. Bij de ontwikkeling van de recentste lokale vervoersplannen in het VK werd ook voor deze aanpak gekozen.

Bij het vastleggen van de streefwaarden voor doelstellingen moet rekening gehouden worden met de volgende principes:

- Idealiter worden voor alle doelstellingen streefwaarden vastgelegd. Zo niet, dan bestaat het risico dat de doelstellingen mét streefwaarde impliciet meer aandacht krijgen dan die zonder.
- De streefwaarden moeten (redelijkerwijs) allemaal even kostenefficiënt zijn om te behalen. Zo niet, dan zal de strategie impliciet focussen op de streefwaarden die het goedkoopst zijn om te bereiken.
- Prestatiestreefwaarden voor de belangrijkste resultaatindicatoren moeten worden vastgelegd in de eerste stap van het project. Zo wordt vermeden dat er tussen streefwaarden voor resultaatindicatoren en de onderliggende doelstellingen inconsistenties optreden. Bovendien wordt op deze manier vermeden dat voor alle indicatoren kwantificeerbare streefdoelen worden vastgelegd, wat het proces heel wat gemakkelijker maakt.

De ontwikkeling van de SUMP-indicatoren kan vervolgens gecontroleerd worden via een vergelijking met de vastgelegde streefwaarden of de beoogde veranderingen. Dat kan door middel van een checklist. Er kan ook een verkeerslichtsysteem gebruikt worden, zoals de Zweedse stad Lund deed in haar SUMP (Stad Lund, 2009), zie figuur 13. Deze aanpak is erg nuttig in de controlefase als er sprake is van een beperkte hoeveelheid indicatoren of bij de evaluatie van SUMP's om na te gaan of de ontwikkeling van de indicatoren voor vervoersactiviteiten de gewenste richting uitgaat.



Figuur 13: Verkeerslichtsysteem voor de evaluatiefase, voorbeeld uit het SUMP van Lund
Bron: Stad Lund, 2009, p. 14-15

FULFILMENT OF GOALS

Goal	Goal 2013	Goal 2030	Outcome 2008 (base year 2004)	Signal
1 Increase proportion of inhabitants in the local authority who live in 'CP circles' within built-up areas. (CP circles = priority areas for expansion and utilisation according to the Comprehensive Plan).	increase	increase	increased	
2 District programme with development needs, proposed measures and focus will be produced for all built-up areas/districts.	all	-	follow-up in progress	
3 The physical traffic environment will be designed to increase the average speed of city bus traffic from 18 km/h to 22 km/h by 2013, and 23 km/h by 2030.	22 km/h	23 km/h	18 km/h	
4 Increase the number of pedestrian and cycle paths by 10% by the year 2013, and 30% by the year 2030.	+10%	+30%	+ 5%	
5 The proportion of safety-adapted pedestrian and bicycle crossings should be 30% by 2013 and 100% by 2030.	+30%	+100%	+ 46%	
6 Increase pedestrian traffic per inhabitant.	increase	increase	reduced	
7 Bicycle traffic per inhabitant will increase by 5% by the year 2013 and by 10% by the year 2030.	+5%	+10%	± 0	
8 Continually increase travel by public transport per inhabitant.	increase	increase	+15%	
9 Reduce motor vehicle traffic per inhabitant on the state and municipal road network	reduce	reduce	increased	
10 Reduce motor vehicle traffic per inhabitant on the municipal road network by 2% by the year 2013 and 5% by the year 2030.	-2%	-5%	+ 3%	
11 After new constructions, the travel time index for bicycles/cars will be less than 1.5 for journeys to district centres and built-up areas (relates to both housing and workplaces).	75% of future buildings	75% of future buildings	follow-up in progress	
12 After new constructions, the travel time index for public transport/cars will be less than 2.0 for journeys to district centres and built-up areas (relates to both housing and workplaces).	75% of future buildings	75% of future buildings	follow-up in progress	
13 Increase physical accessibility for disabled people, children and older people.	increase	increase	increased	
14 Reduce proportion of people who feel that the traffic environment is unsafe.	reduce	reduce	increased	
15 Reduce the number of serious injuries and deaths on roads by 25% by the year 2013 and 50% by 2030 (relates to both the municipal and state road network and the basic data comprises road accidents reported to police).	-25%	-50%	± 0	
16 Reduce emissions of carbon dioxide per inhabitant from traffic in the municipality by 10% by the year 2013 and 40% by 2030.	-10%	-40%	+12% (data from 2007)	
17 By 2013, all properties located along the municipal road network that are exposed to noise levels exceeding 61 dBA will have been offered grants towards noise reduction measures. By 2030, all properties exposed to noise levels exceeding 54 dBA will have been offered a grant. Noise levels relate to the Community Noise Equivalent Level, CNEL.	100 % with equiv. noise level exceeding 61 dBA	100 % with equiv. noise level exceeding 54 dBA	Offer according to plan. Since 2004 the number of residents affected by noise levels has decreased by 33%	
18 Increase the proportion of inhabitants in the City of Lund who state that they have been influenced by LundaMaTs.	increase	increase	+ 33%	



3.3.4 Evaluatiemethodes

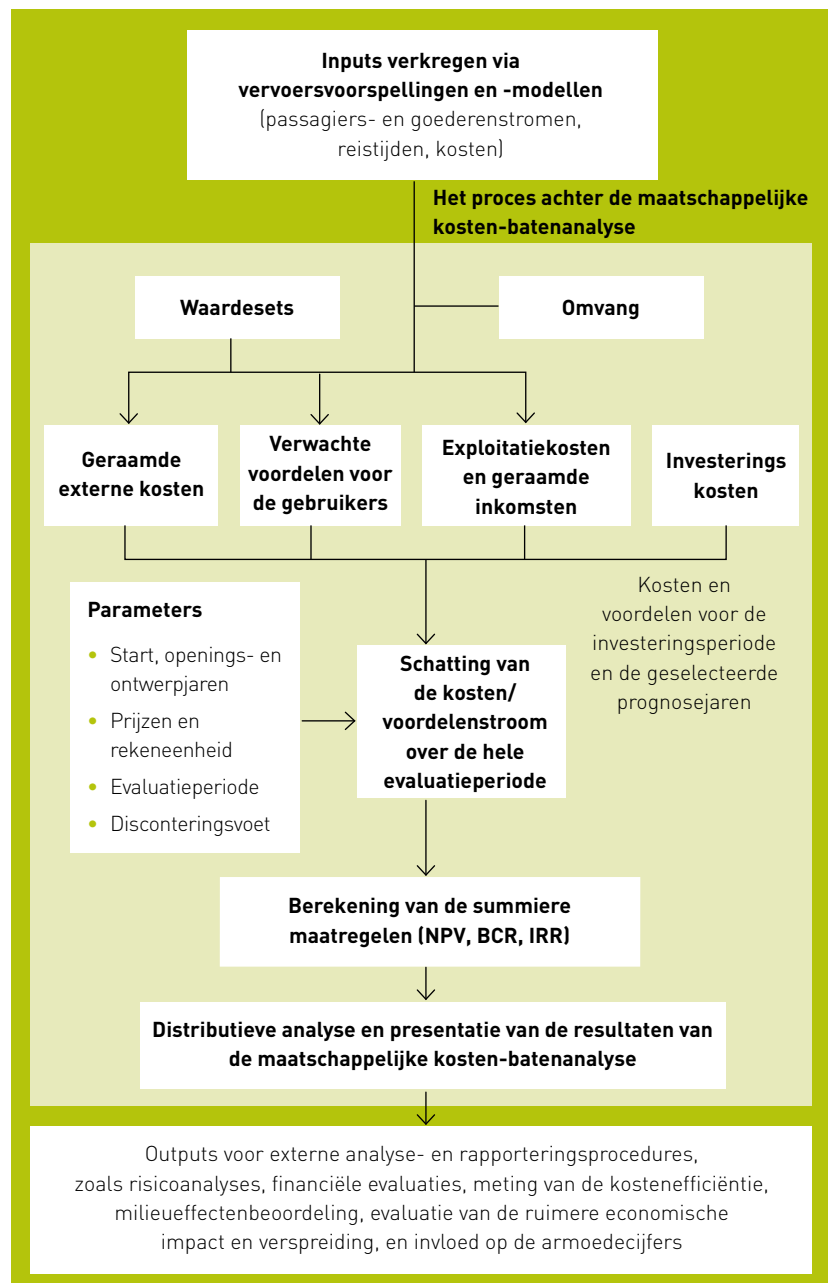
De eerder beschreven gegevensgestuurde statische methodes en vergelijkingen met streefwaarden helpen om de ontwikkelingen en potentiële koersafwijkingen te begrijpen. Evaluatiemethodes zijn dan weer aselechte technieken die ernaar streven gegevens te presenteren en te aggregeren zodat prestaties kunnen geëvalueerd worden tegenover verschillende doelstellingen. Formele evaluatiemethodes, zoals een maatschappelijke kosten-batenanalyse of een analyse op basis van verschillende criteria, kunnen besluitvormers helpen de voor- en nadelen af te wegen van de resultaten voor verschillende doelstellingen.

Een maatschappelijke kosten-batenanalyse brengt de positieve en negatieve impact van projecten samen en drukt deze uit als geldelijke waarden. Deze worden een algemene maatstaf voor de maatschappelijke gevolgen – ook uitgedrukt als geldelijke waarden – van maatschappelijke acties. Dit is een vaak gebruikte en algemeen aanvaarde methode en in vele landen zijn er gestandaardiseerde maatschappelijke kosten-batenanalyses, bijv. voor de evaluatie van investeringen in de vervoersinfrastructuur (Mackie & Worsley, 2013; Odgaard et al., 2005). Er is ook gedetailleerde en uiterst geavanceerde onlineondersteuning beschikbaar voor evaluatieactiviteiten, bijvoorbeeld in het VK (Ministerie van Vervoer), 2014). Bovendien werd in het kader van het HEATCO-project een geharmoniseerde Europese methodologie ontwikkeld op basis van nationale projecten (Bickel et al., 2004). Een maatschappelijke kosten-batenanalyse biedt besluitvormers een volledig en begrijpelijk beeld van initiatieven met een goede prijs-kwaliteitsverhouding. Doorgaans wordt aangeraden dat een volledige maatschappelijke kosten-batenanalyse wordt uitgevoerd voor grootschalige infrastructuurinvesteringen op basis van nationale richtlijnen of, indien deze

niet beschikbaar zijn, met gebruik van de HEATCO-methodologie. Figuur 14 illustreert de verschillende stappen in de maatschappelijke kosten-batenanalyse voor de evaluatie van vervoersinvesteringen. Voor 'ex-postevaluaties' wordt, waar mogelijk, gebruikgemaakt

Figuur 14: Maatschappelijke kosten-batenanalyse voor de evaluatie van vervoersmaatregelen

Bron: Wereldbank, 2005, p. 7





van reële gegevens verkregen via controleactiviteiten. Het kan echter noodzakelijk zijn om deze aan te vullen met outputs van vervoersmodellen.

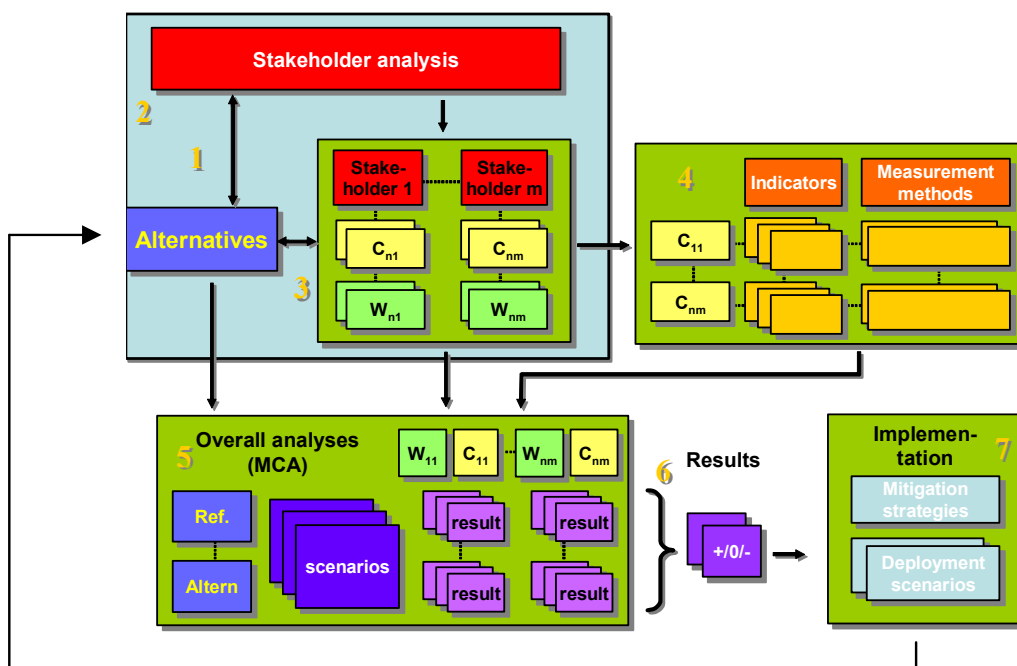
Een grote tekortkoming van de maatschappelijke kosten-batenanalyse is dat invloeden die geen marktprijs hebben, moeten worden voorzien van een geldelijke waarde. Twee schoolvoorbeelden zijn milieueffecten en rechtvaardigheid. Geldelijke waarden kunnen doorgaans gebruikt worden om de verkorting van reistijden uit te drukken, verkeersongevallen en een beperkt aantal milieueffecten, zoals de uitstoot van broeikasgassen, geluidshinder en luchtkwaliteit. Een maatschappelijke kosten-batenanalyse gaat er bovendien van uit dat alle effecten tegenover elkaar kunnen worden afgewogen, en dat verliezen voor bepaalde bevolkingsgroepen vandaag en in de toekomst gecompenseerd kunnen worden door winsten voor anderen. Daarnaast wordt vaak een 'disconteringsvoet' toegepast op toekomstige effecten, met als redenering dat de huidige generatie liever nu voordelen geniet dan in de toekomst. Deze veronderstellingen staan dwars tegenover de doelstellingen van duurzame ontwikkeling, vooral voor onomkeerbare en sociaal onaanvaardbare of onrechtvaardig verdeelde effecten op lange termijn.

Voor de evaluatie van volledige SUMP's, maatregelenpakketten als onderdeel van een SUMP of individuele maatregelen waarvoor een onvoldoende ontwikkelde of onvolledige maatschappelijke kosten-batenanalyse voorhanden is, wordt aangeraden om een analyse uit te voeren op basis van verschillende criteria. Deze aanpak biedt een meer alomvattend beeld van de effecten. Een volledig overzicht van de methodes voor een analyse op basis van verschillende criteria vindt u onder andere in de handleiding 'Multi-criteria Analysis Manual' van het ministerie van Gemeenschappen en Lokale Overheden (VK, 2009) of in Nijkamp & van Delft (1977). Een eenvoudige vorm is de meting van de behaalde doelstellingen, waarbij een score wordt toegewezen aan de mate waarin doelstellingen zijn bereikt op een consequente schaal voor alle effecten. De doelstellingen worden echter niet met elkaar vergeleken. Een voorbeeld van deze aanpak is de 'Appraisal Summary Table', die het ministerie van Vervoer (VK) gebruikt voor evaluaties (ministerie van Vervoer, 2011). Bij andere methodes voor een analyse op basis van verschillende criteria krijgen de doelstellingen een score toegewezen en worden alle effecten samengevoegd tot één gecombineerd resultaat. Er kunnen verschillende technieken gebruikt worden om de doelstellingen een score te geven, bijv. op basis van ranglijsten, punten, vaste scores, grafieken of gepaarde waarnemingen. Het is aangeraden om stakeholders te betrekken bij de ontwikkeling van deze scores als ze in het SUMP van de stad worden gebruikt, zoals geïllustreerd in figuur 15.

Er moet bovendien een gevoeligheidsanalyse worden uitgevoerd op deze scores om na te gaan of de resultaten al dan niet betrouwbaar zijn (zie o.a. Günemann et al., 2012).

Figure 15: Methode voor een analyse op basis van verschillende criteria en met deelname van verschillende stakeholders

Bron: Macharis & Bernadini, 2015, p.183





LOKAAL PROJECT IN DE KIJKER: SUMP-evaluatie van kleinschalige programma's in West Yorkshire

In het VK worden tal van goed ontwikkelde methodes aangewend voor de evaluatie van middelgrote tot grote programma's inzake vervoersinfrastructuur, telkens opgelegd en ondersteund door de centrale overheid. De evaluatiemethode voor kleinschalige acties is gebaseerd op een verschillende bewijsbasis en is minder goed ontwikkeld. De verantwoordelijkheid voor deze aanpak ligt bij de lokale autoriteiten. De WYCA heeft zich toegelegd op de verdere ontwikkeling van de evaluatiemethodes voor kleinere programma's. Een voorbeeld is het 'Bus Hotspots-project', een reeks kleinschalige acties die zo'n € 50.000 tot € 200.000 kosten om de betrouwbaarheid en reistijden van het openbaar vervoer te verbeteren. Hiervoor werd een eenvoudig evaluatieproces ontwikkeld, in verhouding tot de kosten van de voorgestelde programma's. Het evaluatieproces berekent het verschil tussen de reistijd tijdens de piek- en daluren, en de betrouwbaarheid van de dienstverlening op de voorgestelde locaties door middel van realtimegegevens. Deze uitgebreide gegevens worden vervolgens met behulp van een sjabloon gezuiverd en in een beknopte samenvatting van twee pagina's gegoten. Deze aanpak stelde de WYCA in staat om prioriteit te geven aan de programma's met de grootste potentiële impact. Deze programma's worden nu ook na hun implementatie geëvalueerd om inzicht te verkrijgen in hun impact. Op basis van verdere iteraties wordt een volledig evaluatieproces ontwikkeld dat ook zal nagaan of een programma een goede prijs-kwaliteitverhouding heeft.



Verbeterde bus-overstap faciliteiten in Wakefield, gefinancierd via het "Bus Hotspots" -programma
Foto: WYCA



4 Verruim uw horizon

We hopen dat u deze handleiding nuttig vond en dat u een goed inzicht hebt verkregen in de controle- en evaluatieactiviteiten voor duurzame mobiliteitsplanning in stedelijke gebieden. Wilt u uw horizon verder verruimen? Ontdek dan het aanvullende materiaal bij deze handleiding, dat u op de CH4LLENGE-website vindt.

- **Brochure met beknopte feiten en weetjes:** : een samenvatting van de redenering achter controle en evaluatie, en een overzicht van de voornaamste stappen in het proces
- **Sjabloon voor het controle- en evaluatieplan** biedt een overzicht van de structuur van controle- en evaluatieplannen voor een lokaal SUMP, met een opsomming van de verwachte inhoud voor elk onderdeel en een reeks gesuggereerde indicatoren voor de controle- en evaluatieactiviteiten.
- **Onlinecursus:** een interactieve onlinecursus over de ontwikkeling van een controle- en evaluatieplan, de selectie van indicatoren en de uitvoering van de controle- en evaluatieactiviteiten in het kader van een SUMP.
- **Deliverable 5.1:** een overzicht en samenvatting van lokale controle- en evaluatieplannen van de CH4LLENGE-partnersteden.

De andere drie **CH4LLENGE-handleidingen** kunnen eveneens nuttig zijn, zoals al aangegeven in hoofdstuk 3. Een overzicht van deze drie handleidingen vindt u aan het begin van hoofdstuk 5. Wilt u meer informatie over de controle- en evaluatieactiviteiten voor SUMP's, dan zijn de praktijkgebaseerde tools hieronder zeker meer dan nuttig:

- de GUIDEMAPS-handleiding (GUIDEMAPS, 2004), die nuttige richtlijnen biedt voor projectbeheer in het kader van een succesvol besluitvormingsproces voor vervoerskwesties, met inbegrip van het plannen van controle- en evaluatieactiviteiten

- de CIVITAS-gids voor de evaluatie van mobiliteitsmaatregelen in stedelijke gebieden (Dziekan et al., 2013): http://www.eltis.org/sites/eltis/files/trainingmaterials/evaluation_matters.pdf
- een onlinenetwerk van vervoersdeskundigen dat kennis deelt over vervoersprogramma's in het VK, met inbegrip van informatie over evaluatieactiviteiten: <https://khub.net/web/localmajorschemeevaluation>

In het kader van het CH4LLENGE-project werden bovendien een hele reeks nuttige tools ontwikkeld rond duurzame mobiliteitsplanning in stedelijke gebieden. Deze instrumenten streven ernaar mobiliteitsplanners te helpen bij de ontwikkeling van een SUMP en hun mobiliteitsplanningsprocessen verder te optimaliseren.

- **SUMP-zelfevaluatie:** een gratis onlinetool die de planningsautoriteiten in staat stelt om na te gaan of hun mobiliteitsplan in lijn is met het SUMP-concept van de Europese Commissie.
- **SUMP-glossarium:** meer dan 120 vaktermen en afkortingen op het gebied van duurzame mobiliteitsplanning in stedelijke gebieden met een beknopte definitie.
- **CH4LLENGE Curriculum:** een overzicht van de belangrijkste elementen die aan bod moeten komen tijdens trainingssessies rond het SUMP en de vier kernuitdagingen.
- **Onlinecursus 'SUMP Basics'** een uitgebreide onlinecursus voor SUMP-werkers over het SUMP-concept en de procedurevereisten voor de SUMP-cyclus.
- **Wikipedia-artikel:** help ons het Wikipedia-artikel aan te vullen over SUMP's dat oorspronkelijk werd gepubliceerd door het CH4LLENGE-team.

Neem voor meer informatie een kijkje op www.sump-challenges.eu.



5 Referenties

De drie andere CH4LLENGE-handleidingen

May (2016) SUMP-handleiding voor de selectie van maatregelen: Het selecteren van de meest effectieve maatregelenpakketten voor duurzame mobiliteitsplannen. Beschikbaar op:

www.eltis.org en www.sump-challenges.eu/kits

Promotion of Operational Links with Integrated Services, POLIS & West Yorkshire Combined Authority, WYCA (2016) SUMP-handleiding voor institutionele samenwerking: samenwerking met institutionele partners in het kader van een SUMP. Beschikbaar op:

www.eltis.org en www.sump-challenges.eu/kits

Rupprecht Consult (2016) SUMP-handleiding voor participatie: Burgers en stakeholders actief betrekken bij de ontwikkeling van duurzame mobiliteitsplannen in stedelijke gebieden. Beschikbaar op:

www.eltis.org en www.sump-challenges.eu/kits

Referenties in de tekst

AECOM (2009) Evaluation of Better Use Interventions – Evaluation Framework Report. Report for the Department of Transport. <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20111005180324/http://assets.dft.gov.uk/publications/cycling-city-and-towns-evaluation-approach/frameworkreport.pdf> (online) (accessed 18/03/2016)

ASTRA (Bundesamt für Strassen) (2003) NISTRA: Nachhaltigkeitsindikatoren für Strasseninfrastrukturprojekte. Ein Instrument zur Beurteilung von Strasseninfrastrukturprojekten unter Berücksichtigung der Nachhaltigkeitsziele. Methodenbericht. Bern <http://www.astra.admin.ch/dienstleistungen/00129/00183/00187/index.html?lang=de>

Armoogum, J. (Ed.) (2014) Survey Harmonisation with New Technologies Improvement (SHANTI) <http://www.cost.eu/media/publications/Survey-Harmonisation-with-New-Technologies-Improvement-SHANTI> (online) (accessed 3/12/2015)

Banister, D. (2005) Overcoming barriers to the implementation of sustainable transport. In: Rietveld, P., Stough, R. R. (Eds.). Barriers to Sustainable Transport: Institutions, Regulation and Sustainability. Spon Press, UK

Bickel, P. et al. (2004) HEATCO - Developing Harmonised European Approaches for Transport Costing and Project Assessment: Deliverable 5 - Proposal for Harmonised Guidelines. <http://heatco.ier.uni-stuttgart.de> (online) (accessed 3/12/2015)

Bisits Bullen, P. (no date) Theory of Change vs Logical Framework – what's the difference? tools4dev – Practical tools for international development. <http://www.tools4dev.org/resources/theory-of-change-vs-logical-framework-whats-the-difference-in-practice/> (online) (accessed 3/12/2015)

Burggraf, K. and Günemann, A. (2015) CH4LLENGE Deliverable 5.1 – Detailed local monitoring and evaluation programmes for each project city. Developed in the context of the CH4LLENGE project. Available from: <http://www.sump-challenges.eu/content/outputs>



Certu (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques) (2013) 30 years of sustainable Surban mobility plans (PDU) in France. Focus on Mobility and Transport No. 27. http://www.territoires-ville.cerema.fr/IMG/pdf/1304_Fiche30ansPDU_EN_cle6c8317.pdf (online) (accessed 9/01/2016)

City of Lund (2009) LundaMaTs II – Background and Results. <http://www.bsr-sump.eu/good-example/lundamats-ii-long-term-strategy-transport-and-mobility-lund> (online) (accessed 9/01/2016)

Davidson, J. & Wehipeihana, N. (2010) Actionable Evaluations: A Bootcamp for Commissioners, Managers and Evaluators. Presentation at the ANZEA Regional Symposium Workkshop, <http://realevaluation.com/actionable-evaluation-bootcamp-anzea-session-handouts/> (online) (accessed 3/12/2015)

Department for Communities and Local Government, UK (2009) Multi-criteria analysis: a manual. <https://www.gov.uk/government/publications/multi-criteria-analysis-manual-for-making-government-policy> (accessed 18/03/2016)

Department for Transport (2011) Transport Appraisal And The Treasury Green Book, TAG Unit 2.7.1, April 2011. Department for Transport - Transport Analysis Guidance (TAG) <http://www.dft.gov.uk/webtag/documents/project-manager/pdf/unit2.7.1.pdf>

Department for Transport (2013) Monitoring and evaluation strategy. <https://www.gov.uk/government/publications/monitoring-and-evaluation-strategy> (online) (accessed 3/12/2015)

Department for Transport (2014) Transport analysis guidance: WebTAG. <https://www.gov.uk/guidance/transport-analysis-guidance-webtag> (online) (accessed 3/12/2015)

Dziekan, K., Riedel, V., Müller, S., Abraham, M., Kettner, S., Daubitz, S. (2013) Evaluation matters - A practitioners' guide to sound evaluation for urban mobility measures. <http://www.eltis.org/resources/tools/civitas-guide-evaluating-urban-mobility-measures> (online) (accessed 3/12/2015)

Forward, S. (Ed.), Hylén, B., Barta, D., Czermaski, E., Åkerman, J., Vesela, J., ... Weiss, L. (2014). Challenges and barriers for a sustainable transport system - state of the art report. Deliverable 4.1 Transforum. 2014 <http://www.transforum-project.eu/en/resources.html> (online) (accessed 3/12/2015)

Frankel, N. and Gage, A. (2007) M&E Fundamentals- A Self-Guided Minicourse. Developed in the context of MEASURE Evaluation. <http://www.cpc.unc.edu/measure/resources/publications/ms-07-20-en> (online) (accessed 18/03/2016)

Gühnemann, A. (2014) CH4LLENGE Monitoring and Evaluation Plan Template. Developed in the context of the CH4LLENGE project. Available from: <http://www.sump-challenges.eu/content/outputs>

Gühnemann, A., Laird, J., Pearman, A. (2012) Combining cost-benefit and multi-criteria analysis to prioritise a national road infrastructure programme. Transport Policy 23 (2012) p. 15–24

GUIDEMAPS (2004) Successful transport decision-making – A project management and stakeholder engagement handbook. Volume 1 – Concepts and Tools. http://www.osmose-os.org/documents/316/GUIDEMAPSHandbook_web%5B1%5D.pdf (online) (accessed 3/12/2015)

Hills, D., Junge, K. (2010) Guidance for transport impact evaluations – Choosing an evaluation approach to achieve better attribution. Developed by the Tavistock Institute in consultation with AECOMM. London http://www.tavistock.org/wp-content/uploads/2013/01/Tavistock_Report_Guidance_for_Transport_Evaluations_2010.pdf (online) (accessed 3/12/2015)



- House of Commons (2013) Local transport governance and finance in England, 2010-. Standard Note SN5735. <http://researchbriefings.parliament.uk/ResearchBriefing/Summary/SN05735> (online) (accessed 3/12/2015)
- Macharis, C., de Witte, A., Ampe, J. (2009) The multi-actor, multi-criteria analysis methodology (MAMCA) for the evaluation of transport projects: Theory and practice. *Journal of Advanced Transportation* Vol 43, No. 2, pp. 183-202
- Mackie, P. & Worsley, T. (2013) International comparisons of transport appraisal practice: overview report. Report for the Department for Transport. <https://www.gov.uk/government/publications/international-comparisons-of-transport-appraisal-practice> (online) (accessed 3/12/2015)
- Marsden, G, Kelly, CE and Nellthorp, J (2009) The likely impacts of target setting and performance rewards in local transport. *Transport Policy*, 16 (2). 55-67
- Marsden, G. et al. (2005) Improved Indicators for Sustainable Transport and Planning. DISTILLATE Deliverable C1 – Sustainable Transport Indicators: Selection and Use. Leeds, York, 2005
<http://www.distillate.ac.uk/outputs/reports.php>
- Marsden, G., Snell, C. (2009) The Role of Indicators, Targets and Monitoring in Decision-Support for Transport. *EJTIR* Issue 9(3), 2009, p. 219-236
- May, A. D. et al. (2005) PROSPECTS Deliverable No 15 – Decision Maker’s Guidebook.
- May, A.D. (2015) Encouraging good practice in the development of sustainable urban mobility plans. *Case Studies on Transport Policy*, Volume 3, Issue 1, March 2015, Pages 3-11
- May, A.D. and Matthews, B. (2007) Improving Decision-Making for Sustainable Urban Transport, In: Marshall S; Banister D (Ed) *European Research towards Integrated Policies*, Elsevier, pp.335-361.
- Municipality of Örebro (2013) Cycling City Örebro 2012. <http://www.civitas.eu/fr/content/cycling-account-cycling-city-orebro-2012> (online) (accessed 3/12/2015)
- Nijkamp, P. & van Delft, A (1977) *Multi-Criteria Analysis and Regional Decision-Making*. Studies in Applied Regional Science. Springer Verlag
- Odgaard, T. et al. (2005) Current practice in project appraisal in Europe – Analysis of country reports. HEATCO Deliverable 1 <http://heatco.ier.uni-stuttgart.de/hd1final.pdf> (online) (accessed 3/12/2015)
- Rupprecht Consult (2014) Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan. December 2013. <http://www.eltis.org/guidelines/sump-guidelines>
- tools4dev (no date) Monitoring and evaluation (M&E) plan template. <http://www.tools4dev.org/resources/monitoring-evaluation-plan-template/> (online) (accessed 3/12/2015)
- World Bank (2005) A Framework for the Economic Evaluation of Transport Projects. Transport Note No. TRN-5. The World Bank Washington, DC. <http://siteresources.worldbank.org/INTTRANSPORT/Resources/336291-1227561426235/5611053-1231943010251/trn-5EENote2.pdf>



6 Terminologielijst

Term	Definitie
Beoordeling	Een beoordeling is een analytisch proces waarbij de relatieve voordelen van strategieën worden geëvalueerd vooraleer ze geïmplementeerd worden. Dit gebeurt aan de hand van een gestructureerde methodologie. Een beoordeling kan zowel kwantitatieve als kwalitatieve aanpakken omvatten voor de analyse van de vermoedelijke effecten van voorgestelde beleidslijnen en maatregelen.
Assessment	Assessment refereert naar het beoordelen van de waarde, de kwaliteit of het belang van iets.
Baseline	Een volledig overzicht van de huidige situatie (bijv. bestaande infrastructuur, modal split, verkeerscongestie, luchtvervuiling enz.). De baseline wordt gebruikt bij de voorbereiding van het plan en stelt u in staat om voortgang te meten.
Evaluatie	Bij een evaluatie wordt de waarde, de kwaliteit of het belang van iets beoordeeld. Zie ook hoofdstuk 2.1, kader 2.
Indicator	Indicatoren stellen u in staat de resultaten van een plan te meten, en vormen dan ook de basis van het evaluatieproces. Een indicator is een duidelijk gedefinieerde gegevensset die gemeten kan worden en analyseert in hoeverre een specifieke doelstelling al is bereikt. Indicatoren kunnen zowel kwantitatief als kwalitatief zijn, en absoluut of relatief.
Maatregel	In de context van een SUMP verwijst de term 'maatregel' naar een beleidslijn, campagne of project geïmplementeerd om bij te dragen tot het bereiken van de doelstellingen en streefwaarden van het SUMP.
Controle	Zie hoofdstuk 2.1, kader 1.
Doelstelling	Een doelstelling is een algemene verklaring die beschrijft welke verbeteringen een stad nastreeft. Doelstellingen bepalen de richting die moet worden gevolgd om deze verbeteringen te bereiken, maar niet de manier waarop dit zal gebeuren.
Strategie	Een actieplan dat bestaat uit een combinatie van maatregelen, ontworpen om een reeks vastgelegde doelstellingen te bereiken. De geselecteerde maatregelen moeten elkaar versterken om zo de doelstellingen te halen en hinderpalen te overkomen.
Streefwaarde	Streefwaarden zijn de uitdrukking van een doelstelling in verhouding tot een indicator. Een voorbeeld: als de indicator 'CO ₂ -uitstoot door vervoer' geselecteerd wordt in het kader van een SUMP, is een mogelijke streefwaarde de verlaging van de CO ₂ -uitstoot met 30% tegenover de huidige niveaus tegen 2025. Elke streefwaarde focust op een specifiek onderwerp (bijv. modal split of verkeersveiligheid) en definieert wat tegen het einde van de planningsperiode moet worden behaald in vergelijking met de huidige situatie.



Over CH4LLENGE

Het project 'CH4LLENGE - De meest dringende uitdagingen aanpakken binnen duurzame stedelijke mobiliteitsplanning' (2013-2016) is gefinancierd door de EU en focust op vier grote uitdagingen bij de ontwikkeling van een SUMP ('Sustainable Urban Mobility Plan' of duurzaam mobiliteitsplan in stedelijke gebieden) in Europa.

 Participatie	Lokale stakeholders en burgers actief betrekken bij de mobiliteitsplanning
 Samenwerking	Verbetering van de geografische, politieke, administratieve en interdepartementale samenwerking
 Maatregelselectie	Identificatie van het meest geschikte maatregelenpakket om de beleidsdoelstellingen van een stad te bereiken
 Controle en evaluatie	Evaluatie van de impact van maatregelen en van het mobiliteitsplanningsproces

Bij het CH4LLENGE-project werden negen Europese partnersteden betrokken, evenals 30 steden die niet onder het consortium vallen. Deze steden zetten zich telkens in om hun mobiliteitsplanning te verbeteren en vertegenwoordigen een waaier aan culturen en contexten in het kader van stedelijke mobiliteitsplanning. De CH4LLENGE-steden worden ondersteund door een groep organisaties met uitgebreide ervaring op het gebied van mobiliteitsplanning en SUMP's.

Voor elke uitdaging analyseerden de projectsteden hun lokale mobiliteitssituatie. Vervolgens ontwikkelden ze nieuwe strategieën om hun stedelijke mobiliteitsproblemen aan te pakken, en in het kader van proefprojecten testten ze oplossingen om de hinderpalen weg te werken voor participatie, samenwerking, maatregelselectie, controle en evaluatie.

De resultaten van het CH4LLENGE-project bieden nuttige inzichten, zowel aan steden met uitgebreide ervaring in geïntegreerde vervoersplanning als aan steden die voor het eerst een SUMP-proces willen opzetten.

De CH4LLENGE-kits

Er werden vier CH4LLENGE-kits ontwikkeld op basis van de resultaten van de CH4LLENGE-trainingsactiviteiten met lokale en nationale planningsautoriteiten, ervaringen in het kader van andere nationale en Europese SUMP-initiatieven, en de CH4LLENGE-proefprojecten in de deelnemende partnersteden. Elke kit focust op een specifieke uitdaging en omvat een uitgebreide handleiding, een brochure en een interactieve cursus. De handleidingen en brochures zijn beschikbaar in het Engels, Duits, Frans, Hongaars, Kroatisch, Nederlands, Pools, Roemeens en Tsjechisch.

