

Grensoverschrijdende duurzame mobiliteit: SUMP's

Toenemende verkeersbewegingen vergroten de druk op het mobiliteitssysteem, waarbij met name diesel- en benzinevoertuigen zorgen voor een slechte luchtkwaliteit. Overheden – van gemeenten tot de Europese Unie (EU) – spannen zich daarom in om mobiliteit te verduurzamen. De EU heeft hiervoor een instrument ontwikkeld: de Sustainable Urban Mobility Plans ofwel SUMP's. Aangezien het hebben van een SUMP toegang verschaft tot subsidies uit het Connecting Europe Facility (CEF), biedt het opstellen van zo'n SUMP een kans om lokale verduurzamingsplannen te realiseren. In dit artikel schetsen wij hoe de EU, nationale en lokale overheden elkaar tegenkomen op het thema duurzame mobiliteit, hoe ze elkaar versterken kunnen en welke impact dit heeft op Nederland.

Nationaal, regionaal én lokaal

De transitie naar duurzame mobiliteit is een aandachtspunt van de EU en een veelbesproken onderwerp in Nederland. Uit een recent rapport¹ van de ngo Transport & Environment blijkt dat de emissies van de mobiliteitssector sinds 1990 flink zijn gestegen. Terwijl de uitstoot van bijvoorbeeld landbouw met 24% is gedaald, is die van de mobiliteitssector met 26% toegenomen. In Nederland is die groei 'slechts' 16%, maar ook hier is de mobiliteitssector een grote uitstoter van broeikasgassen. Auto's en vrachtwagens zijn met een aandeel van 44% de grootste boosdoener en verantwoordelijk voor het feit dat de sector nog steeds niet onder het niveau van 1990 komt.

Verschillende overheidslagen werken daarom aan (duurzame) mobiliteitsplannen. Nederland kent provinciale verkeers- en vervoersplannen (PVVP's), gemeentelijke verkeers- en vervoersplannen (GVVP's) en regionale mobiliteitsprogramma's (RMP's). Deze plannen worden aangevuld door Europese plannen, de zogenaamde SUMP's.

Een SUMP is een stedelijk integraal duurzaam mobiliteitsplan dat vanuit de 'regio' wordt opgesteld en als doel heeft Europese steden versneld te verbinden.² De EU verplicht elke Europese stad op het trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-T) om voor eind 2025 een SUMP in te dienen. Het TEN-T verbindt de hele Europese Unie – personen en goederen – met elkaar: over de weg, het spoor, het water en door de lucht. De koppeling van 'urban nodes' (stedelijke knooppunten) is hierbij het hoofddoel. In Nederland gaat het om 24 van dergelijke knooppunten.³ De EU buigt zich hierdoor dus niet alleen over de verduurzaming van mobiliteit op nationaal niveau, maar ook over verduurzaming op regionaal en lokaal niveau.

1 Transport & Environment (2024). [State of European Transport](#).

2 De oorsprong voor SUMP's ligt in de [richtlijn ter bevordering van TEN-T](#).
3 CROW. [Regionaal Mobiliteitsprogramma \(RMP\), de mobiliteitstransitie en SUMP](#).

Voorwaarden SUMP's

Bij het opstellen en indienen van een SUMP is in ieder geval een goede aansluiting vereist met het TEN-T-netwerk. Het plan moet naast een langetermijnvisie ook een implementatieplan op korte termijn bevatten. Een SUMP dient dus goed aan te sluiten op actualiteiten binnen de regio en gekoppeld te worden aan relevante ruimtelijke-orderingsvraagstukken of -projecten binnen het gebied. Dit vergt een multimodale en participatieve aanpak waarin burgers en bedrijven actief betrokken worden.

Om de voortgang van een SUMP te kunnen waarborgen, moeten gemeenten hun effecten en maatregelen monitoren. Waar nodig kan de nationale overheid daarbij helpen, de EU ziet het Rijk immers als eindverantwoordelijke. Dit alles staat ook in een twaalfstappenplan ontwikkeld door de EU, waaraan steden inspiratie kunnen ontleen.⁴ Dankzij de eis voor monitoring is in één oogopslag zichtbaar hoe de hele EU ervoor staat op het gebied van duurzame stedelijke mobiliteit. De eis voor burgerparticipatie zorgt voor draagvlak bij de bevolking voor de maatregelen en de uitvoering ervan.

Regio's worden gestimuleerd een SUMP op te stellen, omdat vanaf 2026 SUMP's een voorwaarde zijn om geld te kunnen ontvangen vanuit het CEF.⁵ Het CEF is een fonds voor werkzaamheden in het kader van TEN-T; van de bouw van infrastructuur tot aanbesteding van elektrische bussen. Tussen 2021 en 2027 bedraagt het CEF-budget voor de hele EU € 25,8 miljard. Nederland kan gebruik maken van deze subsidie om de Lelylijn (zie ook p9. van het Hoofdlijnenakkoord PVV, VVD, BBB, NSC van 15 mei 2024) aan te leggen. Deze investering bevordert het internationaal spoorvervoer.

4 Rupprecht Consult (editor) (2020). [Decision makers summary for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan](#), p.6.

5 Europa Decentraal (2023). [Duurzaam Stedelijk Mobiliteitsplan \(SUMP\)](#).

Impact op Nederland

Nederland is met het Klimaatakkoord onderverdeeld in 21 regio's die een RMP opstellen. Hierin beschrijven betrokken partijen in de regio welke verduurzamingsmaatregelen zij reeds uitvoeren en formuleren zij nieuwe maatregelen die bijdragen aan de verduurzaming van mobiliteit en de leefbaarheid, bereikbaarheid en gezondheid van gebieden.⁶

Volgens het CROW komt het doel van de SUMP's en RMP's grotendeels overeen, maar in de uitwerking zitten er enkele verschillen.⁷ Zo corresponderen de stedelijke knooppunten van de SUMP's niet helemaal met de RMP's en bevatten de SUMP's een aantal extra eisen ten opzichte van de RMP's. Een belangrijke verplichting is bijvoorbeeld het monitoren van knooppunten. De verplichting tot het schrijven van een SUMP betekent extra administratieve handelingen voor gemeenten en provincies. Het is belangrijk dat gemeenten en provincies dit tijdig zien aankomen, zodat zij hier voldoende capaciteit voor vrijmaken. Daarnaast kan het verstandig zijn om aan de EU kenbaar maken dat een RMP (grotendeels) als SUMP kan dienen of in het daarvoor ontwikkelde format te gieten is. Dit bespaart tijd en middelen.

Uiteindelijk hebben Nederlandse en Europese bestuurders eenzelfde doel: een transitie om mobiliteit duurzamer, efficiënter en betaalbaarder te maken, waarbij de reiziger op één staat. Toch lijkt dit doel in het huidige systeem, met veel verschillende en overlappende plannen, uit het oog te raken. De EU en lokale overheden zijn in principe goed toegerust om van elkaar te profiteren. Burgers zien uiteindelijk vooral wat er bij hen in de buurt gebeurt, iets wat lokale overheden bewerkstelligen. De EU heeft de middelen om lokale overheden daarbij te helpen. De vraag is nu: gaan de Europese verkiezingen helpen om dat te verbeteren?

6 VNG & IPO (2019). [Regionale Mobiliteitsprogramma's – Handreiking](#).

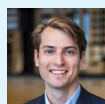
7 CROW. [Regionaal Mobiliteitsprogramma \(RMP\), de mobiliteitstransitie en SUMP](#).

De auteur van dit artikel is:



Zebaish Masood

Consultant duurzame mobiliteit
z.masood@berenschot.nl



Max de With

Consultant duurzame mobiliteit
m.dewith@berenschot.nl

Vraag:

Wat is de visie van politieke partijen op de toekomst van mobiliteit binnen de Europese Unie?

Onderstaande antwoorden zijn gegenereerd met AI en waar nodig ingekort. Klik voor het volledige antwoord en/of antwoord op andere vragen op [Wat is de visie van politieke partijen op de toekomst van mobiliteit binnen de Europese Unie?](#) en selecteer een partij naar keuze.

Partij	Met AI gegenereerde antwoorden
 SP	De partij is van mening dat de huidige mobiliteit binnen de Europese Unie problemen met zich meebrengt, zoals hogere kosten, verslechtering van de kwaliteit van het openbaar vervoer en negatieve gevolgen voor werknemers en publieke diensten. Zij pleiten voor het reguleren van het vrije verkeer waar nodig, het herzien van het Verdrag van Maastricht en het opnieuw in handen nemen van de bevoegdheid om vervoersbedrijven op te richten. Daarnaast stellen zij maatregelen voor zoals het invoeren van heffingen op kerosine en stookolie, strengere emissienormen voor de auto-industrie en scheepvaart, en het uitbreiden van het aantal treinverbindingen in Europa. Zij willen investeren in een Europees breed netwerk van hogesnelheidstreinen en het openbaar vervoer financieel aantrekkelijker maken dan het vliegtuig of de auto.
 Partij voor de Dieren	De partij pleit voor duurzaam vervoer binnen de Europese Unie, met een focus op het verminderen van het gebruik van auto's en vliegverkeer. Ze willen meer investeren in fietspaden en voetpaden, en het openbaar vervoer per trein en bus uitbreiden en betaalbaarder maken. Daarnaast streven ze ernaar om tegen 2030 alleen nog duurzame auto's, zoals elektrische auto's, te hebben en willen ze de uitstoot van auto's verminderen. Ook willen ze de luchtvaart laten krimpen en strengere regels invoeren voor de scheepvaart om de schadelijke uitstoot te verminderen. De partij zet zich in voor een toekomst van mobiliteit binnen de EU die duurzaam, veilig en bereikbaar is voor iedereen.
 BBB	De partij is van mening dat de Europese Unie zich terughoudend moet opstellen op gebieden die niet expliciet bij de verantwoordelijkheden van de EU horen, zoals mobiliteit. Zij vinden dat de EU vooral een Unie moet blijven van volken en regio's en dat schaalvergroting en globalisering niet altijd welvaart brengen voor hardwerkende mensen en het platteland. De partij benadrukt dat Europa ruimte moet bieden voor nationale industrieën en Nederlandse productie, en dat goedkope import uit landen die niet voldoen aan hoge standaarden voor milieu, dierenwelzijn en werknemers moet worden tegengegaan. Daarnaast pleiten zij voor een Europa waar de realiteit van dorpen, plattelandsgemeenten en wijken centraal staat. Dit impliceert dat de partij mogelijk meer nadruk legt op lokale en regionale mobiliteit in plaats van op grootschalige Europese mobiliteitsprojecten.
 D66	Deze partij is van mening dat de toekomst van mobiliteit binnen de Europese Unie duurzaam en goed georganiseerd moet zijn. Ze willen investeren in duurzame vervoersopties, zoals goede internationale treinverbindingen en het vervoer van goederen zero emissie maken. Daarnaast pleiten ze voor een Europese Spoorautoriteit die zorgt voor een Europese dienstregeling, treinreizen naar populaire vakantiebestemmingen en aantrekkelijke nachttreinen met lagere kosten. Ze willen ook de ontwikkeling van de hyperloop stimuleren en investeren in het internationale spoor. Verder willen ze investeren in de capaciteit van het Europese spoornet, eerlijke toegang voor vervoerders op het spoor en het vergroten van de elektrificatie van het goederenvervoer per spoor. Ook richten ze zich op het verbeteren van internationale vaarverbindingen en het verduurzamen van de binnenvaart. Tot slot willen ze dat Europa in 2035 alleen nog maar emissievrije voertuigen verkoopt en investeren in laadinfrastructuur voor elektrische vrachtwagens en scheepvaart, evenals waterstof bij het zware wegvervoer en in de binnenvaart.
 ChristenUnie	Deze partij streeft naar een klimaatneutrale mobiliteit binnen de Europese Unie. Zij willen dat duurzaam reizen het aantrekkelijkst wordt gemaakt, met goed openbaar vervoer en vrachtvervoer dat zoveel mogelijk over water of spoor plaatsvindt. Daarnaast willen zij vanaf 2035 geen nieuwe benzine- of dieselauto's meer verkopen en stimuleren zij de productie van groene waterstof voor vrachtvervoer. Ook pleiten zij voor makkelijk toegankelijke laadpalen en een betaalinfrastructuur voor laadpassen binnen de EU. De partij benadrukt het belang van een sterke, veilige en groene Europese transportsector.
 PARTIJ VOOR DE VRIJHEID	Deze partij lijkt kritisch te zijn over de huidige ontwikkelingen binnen de Europese Unie, met name op het gebied van mobiliteit. Ze benadrukken dat de EU zich snel ontwikkelt tot een geopolitieke superstaat waarin geen plaats is voor nationale verscheidenheid en identiteit. Ze willen nationale soevereiniteit en zeggenschap terughalen naar de lidstaten en de macht van Brussel aan banden leggen. Ook willen ze een opt-out op immigratie en asiel en de regels aanpassen en versoepelen op het gebied van klimaat en stikstof. Over mobiliteit wordt niet specifiek gesproken, maar gezien de kritiek op de Europese Unie en de wens om meer zeggenschap te hebben over nationale beleidsgebieden, kan worden aangenomen dat deze partij waarschijnlijk ook kritisch staat tegenover mogelijke Europese regelgeving op het gebied van mobiliteit.
 CDA	Deze partij benadrukt het belang van een goed functionerend mobiliteitsnetwerk binnen de Europese Unie. Zij pleiten voor investeringen in zowel grote als kleine railverbindingen, het stimuleren van internationaal treinverkeer, het bevorderen van milieuvriendelijke vervoersmiddelen zoals elektrische auto's en duurzame brandstoffen voor vliegtuigen, en het verbeteren van de infrastructuur voor goederenvervoer over weg, water en spoor. Daarnaast willen zij de Europese mobiliteit efficiënter maken door het invoeren van een elektronisch herkenningssysteem voor tolheffing en het realiseren van een gemeenschappelijk Europees luchtruim. In het algemeen streven zij naar een duurzamer en beter bereikbaar Europa door middel van een goed doordacht mobiliteitsbeleid.

Partij	Met AI gegenereerde antwoorden
 SGP	Deze partij is van mening dat verkeersveiligheid op zowel Europees als nationaal niveau blijvend aandacht verdient. Ze willen dat veiligheidseisen voor auto's en vrachtwagens worden aangescherpt en pleiten voor maatregelen zoals intelligente snelheidsassistentie, waarschuwingssystemen en noodremsystemen om het verkeer veiliger te maken. Daarnaast vinden ze het belangrijk dat de sociale wetgeving voor wegvervoer in alle lidstaten op dezelfde manier wordt gehandhaafd en dat er meer beveiligde parkeerplaatsen voor vrachtwagenchauffeurs komen. Ze willen ook vervoer via water en per spoor stimuleren om het vliegverkeer en vrachtverkeer over de weg te verminderen. Over het algemeen zetten ze zich in voor veilig, betrouwbaar, duurzaam en betaalbaar vervoer binnen de Europese Unie.
 VVD	Deze politieke partij is van mening dat de toekomst van mobiliteit binnen de Europese Unie van groot belang is. Zij benadrukken het belang van duurzame mobiliteit en het verminderen van de impact op het milieu. De partij pleit voor Europese maatregelen om de transportsector te verduurzamen en investeringen in schone brandstoffen en infrastructuur. Zij willen dat de EU voorbereid is op de ontwikkeling van 'slimme steden' en innovatie in de transportsector stimuleert. Daarnaast benadrukken zij het belang van investeringen in internationaal vervoer per trein en het verbeteren van het spoornetwerk. Ook willen zij trots blijven op de luchtvaart en investeren in vergroening van de sector. De partij zet in op een Europees luchtruim en het verplaatsen van vracht van de weg naar het spoor en de binnenvaart. Het verduurzamen van de binnenvaart en investeringen in clean energy hubs zijn ook belangrijke punten voor de partij. Tot slot, benadrukken zij het belang van het uitrollen van toekomstbestendige laadinfrastructuur voor duurzaam wegtransport.
 JA21	De partij JA21 benadrukt het belang van een Europees klimaatbeleid gebaseerd op de markt en realistische doelstellingen. Ze zijn kritisch over de huidige Europese Green Deal en rigide 'net-zero' doelen. Daarnaast willen ze het verbod op de verkoop van auto's met verbrandingsmotor vanaf 2035 terugdraaien. Ze pleiten voor een focus op klimaatadaptatie met investeringen bij de lidstaten en een betrouwbaar, betaalbaar en duurzaam energieaanbod, inclusief kernenergie en aardgas. De partij wil ook handelsbeleid dat gericht is op het verhogen van de globale levensstandaard. In het verkiezingsprogramma wordt echter niet specifiek gesproken over duurzame mobiliteit binnen de Europese Unie.
 Forum voor Democratie	De partij is kritisch over de duurzaamheidsdoelstellingen van de Europese Unie, met name gericht op het terugbrengen van CO2-uitstoot. Ze vinden de kosten van de energietransitie in geen verhouding staan tot de mogelijke baten en pleiten ervoor dat Nederland zich terugtrekt uit het Klimaatakkoord. Ze willen investeren in innovatie, zoals onderzoek naar thorium, en tegelijkertijd doorgaan met het gebruik van fossiele brandstoffen, net als de rest van de wereld.
 Volt	Deze partij is voorstander van duurzame mobiliteit binnen de Europese Unie. Ze willen een betaalbare, onderling verbonden hogesnelheidstreindienst opzetten ter vervanging van luchtvervoer binnen Europa. Ook streven ze naar een klimaatneutrale economie en energiesector, en willen ze een groenebanenstrategie ontwikkelen om de bereikbaarheid en infrastructuur te verbeteren. Daarnaast willen ze subsidies voor milieu-onvriendelijke landbouwpraktijken afbouwen en fondsen toekennen aan regeneratieve landbouw. Deze maatregelen zouden bijdragen aan duurzame mobiliteit binnen de EU.
 GROEN LINKS PvdA	Deze partij pleit voor een groen en sociaal mobiliteitsbeleid binnen de Europese Unie. Ze willen openbaar vervoer, deelvervoer, fietsen en lopen voorrang geven in het mobiliteitsbeleid en streven naar betaalbaar en toegankelijk openbaar vervoer als een dienst van algemeen belang. Ze willen investeren in een Europees netwerk van snelle personentreinen, nachttreinen en vrachttreinen, en streven naar een Europees treinboekingsstelsel. Daarnaast willen ze de uitstoot van de scheepvaart en de luchtvaart aanpakken door onder andere hogere accijnzen en het uitfasen van uitstootrechten. Ook pleiten ze voor betaalbare elektrische auto's en het verminderen van het aantal SUV's op de weg. De partij streeft naar een eerlijke transitie naar duurzame mobiliteit binnen de Europese Unie.
 MSc	Deze partij zet in op een betaalbaar en toegankelijk Europees hsl-treinnetwerk en wil de verbindingen tussen grote steden in Europa verbeteren om het aandeel kortereafstandsvluchten te beperken. Ze willen ook dat langeafstandstreinen goedkoper worden en de rechten van reizigers bij vertraging en uitval van treinen verbeterd worden. Daarnaast pleiten ze voor een uitzondering op het Europees verplicht aanbesteden van openbaar vervoer, zodat de NS belangrijk blijft op het hoofdrailnet en steden de mogelijkheid behouden om het openbaar vervoer aan een eigen OV-bedrijf te gunnen. De partij vindt ook dat de digitale infrastructuur van groot belang is en wil de eigen techindustrie ondersteunen om de afhankelijkheid van techbedrijven buiten de EU te verminderen. Ze benadrukken ook het belang van vitale infrastructuur en voorzieningen die niet in handen mogen komen van foute regimes en grootmachten buiten Europa.

Stelling:

De Europese Unie moet meer inzetten op het verbeteren van duurzame mobiliteit in de lidstaten

Benieuwd hoe politieke partijen tegen deze stelling aankijken? Klik dan op [De Europese Unie moet meer inzetten op het verbeteren van duurzame mobiliteit in de lidstaten](#) en selecteer een partij naar keuze.