



Triple Access Planning voor Onzekere Toekomst – Een Praktijkhandboek

Samenvatting

Maart 2024

Het plannen voor de toekomst blijft zich ontwikkelen in het licht van een veranderende wereld. Hoe we het in het verleden hebben gedaan, zal niet werken in de toekomst. Zelfs de recente ontwikkeling naar meer visie-gestuurde transportplanning, gericht op mensen in plaats van op verkeer, is nog steeds niet genoeg.

Hieronder vindt u een samenvatting van een nieuw handboek dat de volgende evolutionaire stap vormt. Het ondersteunt een manier van denken en handelen om een **verandering te markeren van transportplanning in het 'predict & provide'-paradigma naar 'Triple Access Planning' in het 'decide & provide'-paradigma**. Dit laatste paradigma is visie-gestuurd ('decide') in plaats van voorspelling-gestuurd ('predict'). Het omvat digitale toegankelijkheid naast ruimtelijke nabijheid en mobiliteit (samen 'drievoudige bereikbaarheid'). Het omvat ook het omgaan met **onzekerheid** over de toekomst.

Dit is slechts een samenvatting van het Handboek en mag niet als vervanging worden beschouwd. Het handboek en deze samenvatting zijn afhankelijk van de bereidwilligheid van de lezer om te investeren in het nadenken over hoe we plannen maken voor de toekomst.

Het Handboek begeleidt degenen die al vertrouwd zijn met planning van transport of andere domeinen. Het beschrijft het **drievoudige bereikbaarheids-perspectief** voor planning, het omgaan met **onzekerheid**, de **toegang tot goederen**, en de **organisatorische en institutionele uitdagingen** die gepaard gaan met Triple Access Planning. Voor elk van deze thema's worden vier planningsfasen onderzocht: (i) **Filosofie** - waarom kiezen voor deze aanpak? (ii) **Vorbereiding en analyse** – beoordeling van huidige en toekomstige situaties; (iii) **Strategieontwikkeling** – het bepalen van visies/doelen en passende aanpak om deze te bereiken; en (iv) **Planning van maatregelen** – het identificeren van concrete maatregelen om gestelde doelen te bereiken. De eerste fase is vooral een belangrijke (informele) oriëntatiefase. De andere fasen weerspiegelen de fasen die worden erkend in de Europese Duurzame Stedelijke Mobiliteitsplanning¹ (waartoe ook een fase 'implementatie en monitoring' behoort).

Triple Access Perspectief

Filosofie

Plannen is het vormgeven van een systeem in de toekomst – echter eerst moeten we begrijpen welk systeem wordt gevormd. Mobiliteit wordt vaak gezien als een afgeleide vraag voortkomend uit een wens of behoefte aan bereikbaarheid van mensen, goederen, werkgelegenheid, diensten en andere mogelijkheden. Het vervullen van deze bereikbaarheidseisen is sterk afhankelijk van het transportsysteem, waarbij de plannen traditioneel gebaseerd zijn op een 'predict & provide'-paradigma: het voorspellen van de toekomstige vraag om de benodigde transport-infrastructuur en diensten te beoordelen. Hierdoor wordt de bijdrage van ruimtelijke nabijheid en digitale connectiviteit om op een duurzamere manier te voldoen aan bereikbaarheids-behoefte verwaarloosd.

Het alternatief is een paradigma van 'decide & provide'. Dit is gebaseerd op visie in plaats van voorspelling en identificeert een gewenste bereikbaarheid in de toekomst, en alternatieve paden (die indien nodig aangepast kunnen worden in de toekomst) naar die gewenste toekomst. **In het huidige digitale tijdperk kan bereikbaarheid in toenemende mate worden verkregen via digitale connectiviteit naast fysieke mobiliteit en ruimtelijke nabijheid.** Het Triple Access System van mobiliteit, ruimtegebruik en

¹ Ook bekend als SUMP: Sustainable Urban Mobility Planning

telecommunicatie is de wereld waarin we leven. Tijdens de COVID-19-pandemie hebben we ons vermogen getoond om ons gedrag aan te passen wanneer de omstandigheden veranderen. We zijn ons ook bewust geworden van de veerkracht die de samenleving biedt door het Triple Access Systeem. Om plannen te maken voor de toekomst van dit systeem hebben we **Triple Access Planning** nodig.

Het Triple Access Systeem biedt enorme kansen om het leven in stad en platteland te ondersteunen op manieren die economische activiteit en sociale rechtvaardigheid bevorderen en verenigbaar zijn met de noodzaak om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen. Door plannen te maken voor dit systeem steunen we de samenleving bij het voldoen aan de bereikbaarheidseisen en stimuleren we tegelijkertijd een herverdeling van de bereikbaarheidsvraag. Digitale bereikbaarheid (toegang hebben tot activiteiten via digitale infrastructuur) kan helpen de eisen die aan het transportsysteem worden gesteld te verlichten door mobiliteit te bekijken door de drievoudige bereikbaarheidslens.

Het is belangrijk om de voordelen van de Triple Access Planning aanpak te beoordelen. Ook al is het geschikter voor het doel dan conventionele transport planning, het is niet eenvoudiger voor de planner of besluitvormer. De sterke en zwakke punten, kansen en bedreigingen moeten worden afgewogen voordat de aanpak wordt omarmd. Dit weerspiegelt in hoge mate **het belangrijke principe 'eerst denken dan plannen'**.

Vorbereiding en Analyse

Plannen om de huidige situatie te verbeteren moeten beginnen met het begrijpen van die situatie. Als we alleen naar de huidige mobiliteitssituatie kijken, bestaat het risico dat we de gecombineerde betekenis van mobiliteit, nabijheid en digitale connectiviteit bij het bieden van bereikbaarheid – drievoudige bereikbaarheid – over het hoofd zien.

Digitale connectiviteit is een noodzakelijke maar niet voldoende voorwaarde voor digitale bereikbaarheid. Digitale connectiviteit weerspiegelt de beschikbaarheid van digitale infrastructuur. **Digitale bereikbaarheid gaat over het vermogen om digitale connectiviteit te gebruiken voor activiteiten.** Dit omvat het beschikken over geschikte apparatuur, voldoende digitale geletterdheid en de aanwezigheid, betaalbaarheid en geschiktheid van online activiteiten en -diensten om aan de economische en sociale behoeften en wensen van mensen te voldoen. Het lijkt **opmerkelijk dat hoewel digitale connectiviteit en bereikbaarheid voor velen nu deel uitmaken van het dagelijks leven, deze vrijwel afwezig kunnen zijn in transport planning.** Ze kunnen het gebruik van het transportsysteem op vele manieren beïnvloeden: het vervangen, stimuleren, aanvullen, herverdelen en verbeteren van reizen.

Het is belangrijk om het Triple Access Systeem en de rol die digitale connectiviteit kan spelen, naast ruimtelijke nabijheid en mobiliteit, te verwoorden. Systeemdenken kan hierbij worden gebruikt om modellen te ontwikkelen die ons kunnen helpen het complexe gedrag van een dynamisch systeem te begrijpen. **We moeten hiervoor onze mentale modellen delen, combineren en opschrijven, om uiteindelijk tot een gemeenschappelijk begrip te komen van het systeem waarvoor we plannen.** Dit draagt ook bij aan de ontwikkeling van de institutionele capaciteit, in termen van leren van elkaar over organisatorische grenzen en het versterken van wederzijds vertrouwen.

Hoewel bereikbaarheid een krachtig concept kan zijn en van waarde bij het sturen van het mobiliteitsbeleid, zijn concrete indicatoren of maatregelen om bereikbaarheid te beoordelen noodzakelijk. Het omarmen van bereikbaarheid kan de praktijk beïnvloeden, ook op basis van eenvoudige indicatoren, zo lang problemen met complexe bereikbaarheidsindicatoren

spelen. Met eenvoudige indicatoren kan de variabiliteit in de bereikbaarheid voor de bevolking van een gebied weergegeven worden en verbeteringen inzichtelijk worden gemaakt. **Hierdoor staan we open voor toekomst en waarin digitale bereikbaarheid zou kunnen veranderen en veranderd kunnen worden**, met gevolgen voor de wijze waarop we plannen voor mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling.

De omstandigheden en behoeften van individuen variëren. Dergelijke variatie kan gemakkelijk over het hoofd worden gezien bij transport planning en is in het verleden vaak verwaarloosd bij het inrichten van de ruimte en het mobiliteitssysteem. Dit heeft de ongelijkheid in bereikbaarheid vergroot. Dit verdient nu bijzondere aandacht.

Strategieontwikkeling

Triple Access Planning onderkent dat **een verandering in het aanbod van bereikbaarheidsmiddelen het gedrag van mensen en bedrijven beïnvloedt**. Het accommodeert ook onzekerheid in plaats van deze te verbergen. Vanuit een drievoudig bereikbaarheidsperspectief moet een benadering van strategieontwikkeling geworteld zijn in het inzicht dat toekomstige vraag en aanbod van bereikbaarheid niet vooraf bepaald is, maar door ons zelf vorm gegeven moet worden.

Een strategie voor drievoudige bereikbaarheid vereist een gezamenlijke planning en besluitvorming op het gebied van transport, landgebruik en telecommunicatie. We moeten vaststellen welke institutionele veranderingen nodig zijn om een dergelijke strategie mogelijk te maken. Om een drievoudige bereikbaarheidsstrategie te kunnen ondersteunen en deze uitvoerbaar en effectief te laten zijn, **moeten niet alleen planning professionals meedoen. Publieke en politieke steun is nodig**. Participatieve methoden spelen hierbij een belangrijke rol.

Planning van maatregelen

Er wordt gezegd dat elke discipline haar eigen oplossing voor een probleem heeft. In de praktijk kunnen disciplines het beste samenwerken om het probleem (of de kans) te begrijpen en ervoor te zorgen dat een breed scala aan oplossingsmogelijkheden naar voren wordt gebracht.

Er zijn opties nodig die de beschikbaarheid en relatieve aantrekkelijkheid van bereikbaarheidskeuzes veranderen. Er moet serieus worden nagedacht over maatregelen die niet op mobiliteit betrekking hebben om mobiliteitsproblemen aan te pakken. In het Triple Access Systeem zijn er voor sommige autogebruikers aantrekkelijke alternatieven voorhanden, voor bepaalde verplaatsingen voor een bepaalde tijd. Maatregelen voor digitale bereikbaarheid worden steeds vaker geïntroduceerd en ontwikkeld buiten het typische domein van transport- of mobiliteitsplanning. Maatregelen op het gebied van ruimtelijke nabijheid en digitale connectiviteit kunnen fysieke (gemotoriseerde) mobiliteitsmaatregelen flankeren om een strategie geschikt, aanvaardbaar en haalbaar te maken voor een succesvolle uitvoering.

Triple Access Planning biedt grotere bijkomende voordelen, waarbij een verminderd autogebruik voortkomt uit een grotere beschikbaarheid en gebruik van alternatieven. Dit introduceert meer flexibiliteit in het leven van mensen en verandert de ervaring van bereikbaarheid voor iedereen. De sleutel tot het succes van Triple Access Planning is het kunnen samenbrengen van verschillende perspectieven en disciplines voor een participatieve dialoog, gedeeld leren en gezamenlijke actie.

Onzekerheid

Filosofie

Het uitstippelen van een doelgerichte koers naar de toekomst vereist dat *mogelijke* toekomst (d.w.z. wat er zou kunnen gebeuren) en *gewenste* toekomst (d.w.z. wat er zou moeten gebeuren/wat we zouden willen dat er zou gebeuren) beschouwd worden, naast de strategieën en maatregelen die ontwikkeld zijn om de kloven daartussen te verkleinen. Mogelijke toekomst worden voor een groot deel bepaald door onvoorspelbare ontwikkelingen. Visies en voorkeuren kunnen in de loop van de tijd ook veranderen als gevolg van veranderende normen en waarden. **Toekomstgericht denken helpt bij het identificeren van de mogelijke toekomstige mobiliteits- en bereikbaarheidsproblemen en kansen, en manieren om deze aan te pakken.**

Planners worden steeds meer geconfronteerd met condities van onzekerheid wanneer zij keuzes verkennen over hoe een systeem op een gewenste manier te veranderen. Onzekerheid is de kloof tussen de beschikbare kennis en de kennis die besluitvormers nodig hebben om vertrouwen te hebben in de gevolgen van beleidskeuzes. Er kan onzekerheid bestaan over toekomstige externe ontwikkelingen van het systeem, de manier waarop het systeem functioneert, de effecten van plannen op de systeem-uitkomsten en de manier waarop systeem-uitkomsten worden afgewogen. **Naast deze verschillende soorten van onzekerheid worden planners ook geconfronteerd met verschillende niveaus van onzekerheid**, variërend van volledig determinisme tot totale onwetendheid. Traditionele planningspraktijken omvatten doorgaans lage niveaus van onzekerheid, terwijl hogere niveaus van onzekerheid niet worden erkend of meegenomen. Het negeren van onzekerheid kan leiden tot verkeerde planningsbeslissingen en resultaten. Omgekeerd zullen plannen die zijn ontworpen om rekening te houden met onzekerheid (robuuste plannen) beter presteren dan plannen die alleen zijn ontworpen voor een specifieke toekomstige wereld.

Vorbereiding en analyse

Scenario's helpen ons verschillende mogelijke toekomst te verkennen, rekening houdend met verschillende soorten onzekerheid. Ze vertegenwoordigen alternatieve toekomst die worden gevormd door externe en interne krachten. Ze kunnen kwalitatief, kwantitatief of een combinatie van beide zijn.

Traditionele, voorspellende scenario's zijn gebaseerd op toekomstvoorspellingen, samengesteld uit data-gedreven trends. Plausibele scenario's zijn scenario's die breder onderzoeken wat er zou kunnen gebeuren, gebaseerd op ons huidige begrip van hoe de wereld werkt, en die daarom in overweging moeten worden genomen bij het testen van een potentiële strategie (en de maatregelen daarin). Het doel is om **een veelbelovende strategie te vinden die zowel de gewenste toekomst voor het gebied oplevert (d.w.z. de visie) als goed presteert in verschillende plausibele toekomst (een robuuste strategie).**

Om plausibele bereikbaarheidsscenario's te creëren, is het belangrijk om vertegenwoordiging uit alle transport-, ruimtelijke en digitale sectoren te hebben. Het betrekken van verschillende belanghebbenden bij de scenarioplanning zal helpen om beter te begrijpen wat de toekomst kan brengen, het delen van ideeën bevorderen en het gevoel van eigenaarschap over de scenario's die zich zouden kunnen voordoen versterken. De output is een verzameling van **plausibele scenario's voor het planningsproces die geloofwaardig, samenhangend en uitdagend zijn.**

Strategieontwikkeling

Een visievormingsproces bestaat over het algemeen uit divergentie (deelnemers die hun verschillende ideeën, voorkeuren en toekomstige verlangens uiten) en convergentie (gegevens verzameld uit het divergentiegedeelte worden geïnterpreteerd, geanalyseerd en verwerkt tot een visie of een reeks visies). Het proces kan worden ondersteund door verschillende participatieve methoden (vaak workshops en focusgroepen) die deelnemers vanuit verschillende perspectieven samenbrengen. **Onzekerheid speelt een rol bij visievorming.** De voorkeuren van belanghebbenden kunnen in de loop van de tijd op onvoorspelbare manieren veranderen (en mogelijk zullen er nieuwe belanghebbenden betrokken raken). Doelen en i.h.b. afwegingen tussen doelen kunnen veranderen.

Gewenste (triple access) toekomst zijn normatieve scenario's. Hoewel bij alle vormen van scenario-ontwikkeling idealiter belanghebbenden betrokken zijn, is dit voor normatieve scenario's een noodzaak. **Gezamenlijke visievorming vereist een hoog niveau van transparantie, evenwichtigheid en geloofwaardigheid, waarbij afwegingen voortdurend worden bestudeerd en besproken met alle partijen,** afhankelijk van hun mate van betrokkenheid.

In een wereld die op onvoorspelbare wijze verandert, is het belangrijk **om onzekerheid te brengen in de psyche van degenen die visies co-creëren – d.w.z. hen aan te moedigen zich open te stellen voor wat als ‘plausibele utopieën’ kunnen worden beschouwd.** Advies over participatieve visievorming omvat onder meer niet alleen te vertrouwen op de ‘usual suspects’, aangezien deze de neiging hebben sterk bevooroordeeld te zijn met betrekking tot hun professionele achtergrond en ervaring. In het geval van Triple Access Planning is het belangrijk om participatie vanuit transport, ruimtelijke en digitale planning mee te nemen.

Planning van maatregelen

Zelfs als er overeenstemming is over de visie, kunnen er nog veel onzekerheden bestaan over de maatregelen en externe factoren buiten onze controle om de visie te verwezenlijken. Bij Triple Access Planning helpen plausibele scenario's niet alleen al vroeg in het planningsproces mee te denken; zij moeten ook een belangrijke rol spelen bij het informeren en beïnvloeden van de dialoog en besluitvorming rondom het vaststellen van maatregelen. **Deze ‘stresstesten’ in Triple Access Planning omvatten een onderzoek naar hoe deze maatregelen in verschillende mogelijke toekomst zouden presteren.**

Stresstesten geven meer vertrouwen in het tot stand brengen van een robuuste planningsaanpak dan de conventionele, op voorspellingen gebaseerde benadering van transportplanning die berust op de aanname van een ‘meest waarschijnlijke’ toekomst. Niettemin kan een grotere onzekerheid een dynamische of adaptieve robuustheid vereisen. Adaptieve planning kan de robuustheid verder vergroten door de implementatie op te starten in het licht van grote onzekerheid, en voorbereid te zijn om zo nodig bij te sturen indien toekomstige ontwikkelingen dit vereisen (door toekomstige veranderingen te monitoren en voorbereidende maatregelen te treffen).

Toegang tot goederen

Filosofie

Ongeveer een derde van de broeikasgasemissies in de transportsector wordt toegeschreven aan vrachttransport. De groei van vooral de online detailhandel en last-mile logistiek heeft transportsystemen opnieuw vormgegeven en complexer gemaakt. Hierdoor verschuift de verantwoordelijkheid voor het leveren van detailhandel aankopen van consumenten naar online retailers en vervoerders, wat weer leidt tot een verschuiving in het gebruik van voertuigen voor vrachttransport. **De toegenomen volumes in online winkelen en last-mile logistiek hebben de inefficiëntie in lokale transportsystemen geïntensiveerd (en nieuwe inefficiënties gecreëerd).** Veel inwoners ervaren elke dag een groeiend aantal bestelauto's met een niet-geoptimaliseerde lading die door hun straten rijden en die tijdens leveringen vaak verkeerd geparkeerd staan.

Transportplanning is doorgaans vooral gericht op het verplaatsen van personen in plaats van goederen. In termen van Triple Access Planning, **moeten goederenverplaatsingen naast personenverplaatsingen worden beschouwd als een significant onderdeel van de dynamiek van winkelgedrag en voorkeuren bij de toegang tot goederen.** Gegeven de kennis van de locaties, mensen en bedrijven die zij bedienen, bevinden lokale overheden zich in een unieke positie om een rol te spelen bij het ontwerpen en implementeren van beleid en maatregelen om de duurzaamheid van last-mile leveringen te verbeteren teneinde de lokale economie en het welzijn van de lokale gemeenschap te ondersteunen. Veel lokale overheden zijn momenteel echter niet voorbereid op het omgaan met lokale vrachtproblemen.

De drie dimensies van het Triple Access System kunnen samen bijdragen aan het verbeteren van de toegang tot goederen, terwijl de negatieve impact van goederenverplaatsingen wordt beperkt. Triple Access Planning omvat het meenemen van de belangrijkste keuzefactoren van eindgebruikers wanneer zij producten online kopen, vooral m.b.t. de manier waarop hun producten geleverd worden, en hoe stedelijke gebieden op deze behoeften kunnen reageren bij het ontwerpen en plannen van een efficiënt Triple Access Systeem.

Vorbereiding en analyse

Bij het creëren van een mentaal model van het Triple Access System en het identificeren van variabelen die specifiek zijn voor het vrachtdomein, moet de volgende complexiteit onderkend worden: winkelgedrag en individuele voorkeuren; lokale stakeholders inzake vracht; het lokale vrachtsysteem; en de ruimtelijke inrichting van het gebied (bijvoorbeeld commerciële gebieden, woonwijken, laad-/losgebieden, logistieke terreinen). Er moet ook rekening worden gehouden met de belangrijkste keuze-factoren van eindgebruikers wanneer zij online producten kopen, vooral met betrekking tot de manier waarop zij hun producten laten bezorgen en hoe lokale gebieden hierin kunnen voorzien.

Bij het overwegen van problemen (en kansen) zal het bereikbaarheidsperspectief van goederen de uiteindelijke strategie verrijken. Het toenemende aantal last-mile leveringen vereist **een holistisch planningssysteem dat goederenverplaatsingen binnen het bredere transportsysteem integreert.**

Strategieontwikkeling

'Decide & provide' is ook van toepassing voor de toegang tot goederen: om een visie te ontwikkelen die de toegankelijkheid van locaties, mogelijkheden en goederen verbetert. Lokaal vrachtvervoer brengt bijzondere uitdagingen met zich mee vanwege de betrokkenheid van verschillende belanghebbenden met uiteenlopende behoeften. **Het gebrek aan lokale vrachtgegevens vergroot de moeilijkheid om het probleem te begrijpen en geschikte strategieën te ontwikkelen.** Lokale politieke steun voor het begrijpen en aanpakken van vrachttransport is minder vanzelfsprekend dan in het geval van personenverplaatsingen. Veel transportstrategieën nemen de lokale vrachtproblemen niet mee. Triple Access Planning kan cruciale ondersteuning bieden aan lokale overheden bij het verantwoorden van goederenverplaatsingen, omdat het helpt bij het integreren van vrachtoplossingen in hun bereikbaarheidsplannen.

De onderlinge relaties van het Triple Access Systeem zijn zeer relevant bij het beschouwen van goederenverplaatsingen. **Het toenemende aantal online winkels en thuisbezorgingen vormen belangrijke uitdagingen voor de bereikbaarheid**, en dit vereist het gebruik van een meer holistische aanpak met passende maatregelen die zich richten op elk onderdeel van het Triple Access-systeem.

Digitale bereikbaarheid vormt een aanvulling op de nabijheids-logistiek (bijv. ruimtelijke nabijheid en actief reizen), waardoor uiteindelijk de afhankelijkheid van voertuigen wordt verminderd op weg naar een duurzame toekomst. **Het gebruik van Triple Access Planning voor goederenverplaatsingen helpt bij het vinden van de juiste balans tussen het ondersteunen van de lokale economie, het bereiken van milieudoelen en het verbeteren van de leefbaarheid.**

Planning van maatregelen

Vanuit een Triple Access Planning perspectief met passend beleid en planning, kan een gebied de (re)integratie van logistieke faciliteiten ondersteunen om de overgang naar een efficiënt en duurzaam logistiek systeem te faciliteren en mogelijk te maken. Het is belangrijk om na te denken hoe hierbij met belanghebbenden (bijvoorbeeld detailhandelaren, logistieke dienstverleners, bewoners) en ontwikkelaars samengewerkt kan worden om te begrijpen wat de beste en meer acceptabele oplossingen voor het gebied kunnen zijn.

Vrachtgerelateerde activiteiten worden doorgaans door bedrijven uitgevoerd en worden minder gereguleerd door lokale autoriteiten, ondanks de steeds grotere impact die ze hebben op de levenskwaliteit van lokale gebieden. Er zijn potentiële uitdagingen bij het plannen van maatregelen m.b.t. teamvaardigheden en -kennis om het denken te informeren, het kunnen spreken van de juiste 'logistieke' taal, het begrijpen van de behoeften en verwachtingen van belanghebbenden, en gegevens om de potentiële effectiviteit van maatregelen te kunnen beoordelen. Overweeg om in het planningsteam een digitale planner voor de uitvoer en het beheren van online activiteiten en de samenwerking met de transport- en ruimtelijke planners om te begrijpen wat voor impact deze online activiteiten kunnen hebben.

Het gebruik van triple access-denken bij het specificeren van maatregelen voor goederenverplaatsingen kan helpen bij het aanpakken van sector overstijgende problemen, zoals problemen met lawaai, verkeersopstoppingen en verkeersveiligheid die verband houden met bestelvoertuigen. Voor sommige vraag gerelateerde kwesties zijn mogelijk meer holistische oplossingen nodig, inclusief samenwerking met de particuliere sector.

Het aanpakken van organisatorische en institutionele uitdagingen

Triple Access Planning kan niet in een vacuüm worden toegepast. Het moet door organisaties worden overgenomen en het moet passen bij bestaande instituties (die hier worden opgevat als *manieren waarop planning plaatsvindt* – zowel formeel als informeel). Organisatorische en institutionele uitdagingen worden hierbij geplaatst in een bestuurlijke context.

Filosofie

Naarmate het denken en de praktijk van Triple Access Planning meer verspreid worden, zullen organisaties en vooral instituties moeten veranderen. Dit betekent **dat vanaf het begin van het planningsproces rekening moet worden gehouden met de formele en informele institutionele en bestuurlijke context, waardoor de onzekerheid wordt verminderd** die wordt veroorzaakt door informele instituties (hun impact op het proces is anders mogelijk 'onzichtbaar').

Triple Access Planning is een innovatie die zich zal verspreiden naar bredere institutionele normen – waarbij eerst die organisaties dienen te worden gevonden die bereid zijn om als experimenteerders of pioniers te fungeren. Deze organisaties geven lessen door aan organisaties die later bereid zijn tot adopteren van de innovatie.

Onderdeel van Triple Access Planning is het aannemen van een visie-gestuurde in plaats van een voorspellings-gestuurde aanpak, waarbij in plaats van een vraag-gestuurd aanbod er sprake is van een aanbod-gestuurde vraag. Dit is **een nieuwe manier van denken die sommige politici en planners niet makkelijk zullen omarmen**. De beste reactie hierop is het leveren van bewijs dat 'predict & provide' niet werkt en dat 'decide & provide' minder kostbaar en minder riskant is.

Vorbereiding en analyse

De bestaande werk- en denkwijze heeft grote invloed op welke gegevens voor het planningsproces worden verzameld, en op welke manier; dit is een institutionele kwestie. Dit kan op zijn beurt van invloed zijn op (of en) hoe met onzekerheid wordt omgegaan (vooral wanneer er wordt aangenomen dat de verzamelde gegevens een zekere mate van zekerheid bieden). Het kan van invloed zijn op welke beelden van het toekomstig transportsysteem en de maatregelen daarbinnen worden ontwikkeld. Als de verzamelde gegevens voornamelijk betrekking hebben op ritten met motorvoertuigen, zal dit ertoe leiden dat de visievorming en de maatregelen zich ontwikkelen in vooral die richting. Aannames over het relatieve belang van de gegevens die worden verzameld dienen te worden geëvalueerd, en waar nodig ter discussie gesteld.

Zodra planners het erover eens zijn dat ze met hogere niveaus van onzekerheid werken zijn er nieuwe methoden nodig. *Plausibele* scenario's zijn heel anders dan traditionele voorspellende scenario's, en totaal anders dan beleidspakketten (ook wel beleidsscenario's genoemd). Planners voelen zich hier misschien minder comfortabel omdat plausibele scenario's de geloofwaardigheid en nauwkeurigheid missen die voorspellende scenario's lijken te hebben. Het is **belangrijk om te benadrukken dat 'bewijs' niet synoniem is met 'waarheid' als het om de toekomst gaat, en dat het beter is om 'ongeveer gelijk' te hebben dan 'precies maar ongelijk'**.

Het betrekken van de model-ontwikkelaars in de fasen Filosofie en Voorbereiding en Analyse van Triple Access Planning is nuttig om praktische en haalbare, evolutionaire stappen in analytische benaderingen te vinden. Dit zal ook helpen bij het ontwikkelen van de organisatorische capaciteit om te plannen met behulp van scenario's. **Het betrekken van het publiek bij de scenario-ontwikkeling is belangrijk, maar niet gemakkelijk.** Mensen hebben de neiging om bij het plannen van de toekomst van het transport (laat staan bereikbaarheid) meteen aan maatregelen die zij belangrijk vinden te denken, en niet te denken aan de meer strategische context. Het is hierbij waardevol om een professionele procesbegeleider in te schakelen.

Strategieontwikkeling

Organisatorische capaciteit is nodig om de gezamenlijke planning en besluitvorming op het gebied van transport, landgebruik en telecommunicatie uit te voeren die de Triple Access Planning-aanpak aanbeveelt. Dit vereist in wezen het afbreken van de muren tussen de huidige silo's en het coördineren van de planning over beleidsterreinen heen. **Dit vereist veranderingen zodat professionals elkaar kunnen leren kennen en bij voorkeur regelmatig kunnen samenwerken.** Heel basaal betekent dit regelmatige ontmoetingen tussen verschillende professionals om ontwikkelingen vanuit hun verschillende perspectieven te bespreken. Geïntegreerde afdelingen en gemeenschappelijke kantoorruimte kunnen ook helpen de geïntegreerde planning te verbeteren.

Planning van maatregelen

Een kernboodschap van de Triple Access Planning-aanpak is dat in deze fase een zo breed mogelijk scala aan maatregelen moet worden overwogen. Om een plan de beste vooruitzichten te geven om robuust te zijn in het licht van de onzekerheid, **wordt de selectie van adaptieve en veerkrachtige maatregelen aangemoedigd – wat misschien niet de 'typische' maatregelen van traditionele transportplanning zijn.**

Maatregelen die als nieuw of nooit getest worden gezien, halen deze fase wellicht nooit omdat ze onbekend zijn, er scepsis bestaat over hun relevantie en impact en/of omdat er een gebrek aan kennis is over hoe ze mee te nemen in processen zoals modellering. Acties om dit aan te pakken omvatten: workshops en trainingssessies over verschillende maatregelen om de effectiviteit ervan te bespreken en het trainen van collega's om te begrijpen hoe conventionele modelleringstechnieken leiden tot de selectie van bepaalde soorten maatregelen en uitsluiting van andere maatregelen.

Planning voor bereikbaarheid is uiteraard de sleutel tot het concept van Triple Access Planning, maar er zijn praktische uitdagingen – waarvan er vele institutioneel zijn – waar organisaties zich bewust van moeten zijn. Hoewel Triple Access Planning geen eenvoudiger aanpak biedt dan gevestigde planningspraktijken en -instituten, is het beter geschikt voor de uitdagingen en kansen waarmee we nu worden geconfronteerd.

Een blik in de toekomst

Wat brengt de toekomst? Zullen we bij het *toekomstig* plannen meer of minder onzeker zijn over de toekomst dan nu? **Het is verstandig om aan te nemen dat planners en besluitvormers een taak hebben om onzekerheid aan te pakken en te accommoderen.**

Ondertussen lijken de ontwikkelingen binnen het digitale tijdperk op het gebied van digitale connectiviteit en bereikbaarheid zich door te zetten en daardoor de betekenis van het hanteren van een drievoudig bereikbaarheidsperspectief wanneer we plannen maken verder

te versterken. **Het is opmerkelijk dat transport- en mobiliteitsplanning zo weinig heeft gedaan om expliciet rekening te houden met digitale bereikbaarheid. Als we naar de toekomst kijken, is het onhoudbaar dat dit nog steeds genegeerd wordt.**

Dit handboek is een tussenstop in de verdere reis van verandering in de manier waarop we de toekomst betekenis geven, zoeken naar op de toekomst voor te bereiden en de toekomst vorm proberen te geven. Omarm het!

Graag citeren als:

Lyons, G., Marchau, V., Paddeu, D., Rye, T., Adolphson, M., Attia, M., Bozovic, T., Bylund, J., Calvert, T., Chatterjee, K., Comi, A., Cragg, S., Fancello, G., Lenferink, S., Mladenovič, L., Piras, F., Svensson, T. and Witzell, J. (2024). **Triple Access Planning for Uncertain Futures – A Handbook for Practitioners (Summary version)**, March. <https://uwe-repository.worktribe.com/output/11751967/>

Dit Handbook is een product van het Triple Access Planning for Uncertain Futures project. Dit project is gefinancierd door het ‘European Union’s Horizon 2020 research and innovation programme (grant agreement No 875022)’ als onderdeel van het ‘JPI Urban Europe’s ERA-NET Urban Accessibility and Connectivity (ENUAC) initiative’.

Het volledige Handboek is te vinden op: <https://uwe-repository.worktribe.com/output/11751967/> of via onderstaande QR-code.

