

Nationaal verkeerskundecongres 2016

Stedelijk mobiliteitsbeleid langs de SUMP-meetlat gelegd

Teije Gorris
DTV Consultants

Sören Blankers
DTV Consultants/NHTV

Samenvatting

De Sustainable Urban Mobility Plan methodiek is een manier om beleid voor duurzame stedelijke mobiliteit te ontwikkelen. Deze methodiek is door de Europese Commissie ontwikkeld. De vraag is hoe deze methodiek zich verhoudt tot de manier waarop we in Nederland doorgaans stedelijk mobiliteitsbeleid ontwikkelen. Dit is relevant omdat steeds meer gemeenten duurzaamheidsambities willen realiseren met hun mobiliteitsbeleid. DTV Consultants heeft een analyse gemaakt van 10 Nederlandse gemeenten. Voor deze gemeenten is het mobiliteitsplan langs de SUMP meetlaat gehouden. 4 van de 10 'traditionele' plannen zijn SUMP proof. Deze zes overige plannen scoren over het algemeen hoog, maar er wordt niet voldaan aan een of meerdere basisvereisten. Aandachtspunten voor de Nederlandse werkwijze zijn 1) het stellen van duurzame doelen, 2) opstellen van een lange-termijn visie opstellen, 3) scenario ontwikkeling, 4) opstellen van kosten-batenanalyse, 5) doelen SMART formuleren en 6) het opstellen van een implementatieplan opstellen.

Trefwoorden

SUMP, GVVP, beleid, duurzaamheid, mobiliteitsplan



1. Inleiding

Is de manier waarop we in Nederland stedelijk verkeers- en vervoersbeleid ontwikkelen ‘Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP)-proof’? Oftewel voldoen de Nederlandse GVVP’s, Stedelijke mobiliteitsplannen, etc. aan de eisen die de Europese Commissie stelt aan een SUMP? Deze vraag is relevant omdat steeds meer Nederlandse gemeenten hun mobiliteitsbeleid willen inzetten om ambities op gebied van duurzaamheid waar te maken. Bijvoorbeeld terugdringen van energieverbruik, verbeteren van gezondheid, etc. Tegelijkertijd is het uitrollen van het concept SUMP en het stimuleren van duurzame mobiliteit een prioriteit voor de Europese Commissie.

Meer dan 70% van de Europeanen woont in steden. Omdat veel schadelijke uitstoot wordt veroorzaakt door stedelijk verkeer en vervoer voert ook de Europese Commissie beleid om duurzame mobiliteit in steden te bevorderen. Dit staat beschreven in het Urban Mobility Package¹. Dit is een uitwerking van het Witboek voor verkeer en vervoer² (2011). Hierin is een visie voor een concurrerend en duurzaam vervoerssysteem opgenomen. Die visie bevat het doel om de opwarming van het klimaat te beperken tot minder dan 2 °C. Om dat doel te bereiken is in de vervoerssector een CO2 emissiereductie nodig van 60% in 2050 ten opzichte van 1990. Het is geen optie om de mobiliteit te beperken. Daarom is het noodzakelijk om in te zetten op een meer duurzame mobiliteit.

Een van de maatregelen die in dat kader genomen wordt, is het uitrollen van het concept SUMP. SUMP is een planconcept dat bij moet dragen aan duurzame stedelijke mobiliteit. Een SUMP moet bijdragen aan een betere leefkwaliteit in steden en hun omgeving en aan een mobiliteitssysteem dat aan ieders mobiliteitsbehoeften voldoet. De SUMP-methodiek is een leidraad voor gemeenten om een integraal plan te ontwikkelen dat bijdraagt aan een meer duurzame en efficiënte methodiek. Belangrijk onderdeel hierin is het betrekken van burgers en belanghebbenden met het oog op draagvlak.

De meeste – zo niet alle - Nederlandse gemeenten hebben een Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP), Mobiliteitsplan of –aanpak, etc. Bij het opstellen van dergelijke plannen is het de traditie om belanghebbenden te betrekken. Ook staan leefbaarheid en veiligheid hoog in het vaandel bij het opstellen van deze plannen. Het is dus voor veel gemeenten nog onduidelijk wat de SUMP-methodiek precies inhoudt en wat de meerwaarde daarvan is ten opzichte van een GVVP, te meer omdat er in Nederland ook specifiek duurzaamheidsbeleid bestaat.

Desalniettemin zijn verschillende Nederlandse gemeenten geïnteresseerd in SUMP. Verdere ontwikkeling van de SUMP-methodiek kan van toegevoegde waarde zijn voor het behalen van de ambitie om stedelijke mobiliteit te verduurzamen. Voor verdere ontwikkeling van de methodiek in Nederland is er echter nog wel werk te doen. Zo is er behoefte aan duidelijkheid in de toepasbaarheid en meerwaarde van de methodiek in specifiek Nederlandse situaties.

DTV Consultants werkt samen met zowel Nederlandse gemeenten als de Europese commissie om mobiliteit in steden te verduurzamen. De SUMP methodiek kan daarbij helpen, maar dan moet het wel duidelijk zijn hoé. Langs verschillende lijnen maakt DTV Consultants Europese en Engelstalige informatie nu toegankelijk en toepasbaar voor de Nederlandse situatie:

- Onderzoek naar Nederlandse beleidspraktijk ten aanzien van stedelijke mobiliteit
- Beschikbaar maken van de SUMP evaluatie methodiek
- Nederlandse vertaling van de SUMP-Guidelines
- Ontsluiten informatie over SUMP

¹ Europese Commissie (2013). A concept for Sustainable Urban Mobility Plans. Geraadpleegd op 20 maart 2016, verkregen van http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/ump_en.htm

² Europese Commissie (2011). Witboek: Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem. Geraadpleegd op 29 februari 2016, verkregen van <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52011DC0144>



- Ontwikkeling SUMP NL aanpak
- SUMP-Certificering

Deze paper richt zich op de eerste twee punten en beschrijft de opzet, aanpak en resultaten van een analyse van 10 Nederlandse gemeenten. Voor deze gemeenten is het stedelijk verkeers- en vervoersbeleid langs de zogenaamde SUMP meetlat gelegd. Op basis hiervan wordt inzichtelijk waar sterke punten van de Nederlandse praktijk liggen, en waar we nog verder kunnen ontwikkelen.

In deze paper komen achtereenvolgens aanbod

- Hoe de SUMP methodiek werkt
- Analyse van 10 Nederlandse gemeenten met de SUMP evaluatiemethodiek
- Resultaten: Nederland is (bijna) SUMP proof
- Conclusies:

2. Hoe de SUMP methodiek werkt

De SUMP-methodiek is een gestructureerde manier om tot duurzaam stedelijk mobiliteitsbeleid te komen. De methodiek richt zich op een zestal aspecten (nader toegelicht in de volgende paragraaf) en bestaat uit een beleidscyclus met 4 fasen, 11 stappen en 32 activiteiten. Dit hoofdstuk geeft een nadere toelichting op de methodiek en is gebaseerd op de 'SUMP Guidelines'³

2.1. SUMP aspecten

Een SUMP bevat een aantal kenmerkende aspecten. De eerste is dat een SUMP niet enkel verkeers technisch van aard is maar ook andere doelen heeft. Een SUMP streeft namelijk de volgende doelen na:

- Waarborgen van een mobiliteitssysteem dat alle burgers toegang verschaft tot diensten en banen.
- Verbeteren van verkeersveiligheid en sociale veiligheid.
- Verminderen van luchtverontreiniging, geluidhinder, CO₂-emmissies en energieverbruik.
- Verbeteren van de efficiëntie en de effectiviteit van het mobiliteitssysteem.
- Bijdragen aan een aantrekkelijk en hoogwaardig verblijfsklimaat en buitenruimte in de stad.

LANGE-TERMIJN VISIE EN DUIDELIJK IMPLEMENTATIEPLAN

Een SUMP bevat een lange-termijn visie op mobiliteit in het stedelijk gebied. Bovendien moet er een duidelijk implementatieplan voor de uitvoering van maatregelen opgesteld zijn. Dit implementatieplan bevat een tijdsplanning en een financieringsplan. Ook is het van belang dat in het implementatieplan verantwoordelijkheden en middelen benoemt voor de implementatie van de maatregelen uit het plan.

ANALYSE VAN HUIDIGE EN TOEKOMSTIGE SITUATIE

Het volgende kenmerkende aspect is een analyse van de huidige en toekomstige kwaliteit van het vervoerssysteem. Daarvoor is een nulmeting nodig. Er moet namelijk duidelijkheid bestaan over de situatie zoals die is voordat er maatregelen genomen worden. Door het opstellen van kwaliteitsindicatoren en evaluatie na invoering van maatregelen wordt het mogelijk voortgang te meten. Indicatoren kunnen betrekking hebben op verkeersveiligheid, luchtkwaliteit, duurzaamheid, bereikbaarheid, etc. Dit vereist wel dat doelen ook SMART zijn geformuleerd.

MULTIMODAAL: BALANS TUSSEN VERSCHILLENDE VERVOERSWIJZEN

Een SUMP bevat maatregelen voor alle modaliteiten. Fiets, lopen, auto, openbaar vervoer, vrachtverkeer, etc. Daarnaast besteedt het ook aandacht aan maatregelen op gebied van gedrag en intelligente transportsystemen (ITS). Het streven naar een evenwichtige ontwikkeling van alle

³ Europese Unie (2013). Guidelines: Developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan.

modaliteiten draagt bij aan de toegankelijkheid van het mobiliteitssysteem voor alle gebruikers en inwoners van de gemeente. De meer duurzame modaliteiten – fiets, openbaar vervoer, elektrische vervoerswijzen - moeten gestimuleerd worden.

INTEGRATIE: HORIZONTAAL EN VERTICAAL

Het vierde aspect is vijfde element is samenwerking. Samenwerking met andere afdelingen van de gemeenten (horizontaal). Bijvoorbeeld met afdelingen ruimtelijke ontwikkeling, milieu, economie, sociale zaken etc. Daarnaast staat de methode samenwerking met andere overheidslagen voor, bijvoorbeeld met regio, provincie en het Rijk. Samenwerking en integratie draagt bij aan samenhang en complementariteit van het mobiliteitsbeleid met andere beleidsplannen.

PARTICIPATIE

Participatie van stakeholders – ondernemers, belangengroepen, bewoners, vervoersbedrijven, etc – tijdens het proces is een belangrijk aspect. Zowel tijdens het opstellen van visie en maatregelen pakketten, als tijdens de implementatie en uitvoering. Door de betrokkenheid van stakeholders ontstaat er een breed draagvlak voor het mobiliteitsplan. Ook zorgt het voor een transparantie in het gemeentelijk beleid.

MONITORING, BIJSTURING EN VERANTWOORDING

Tenslotte legt de SUMP methodiek ook sterke nadruk op de monitoring van de voortgang en uitvoering van het plan. Dit moet zorgdragen voor het inzichtelijk maken van effecten van maatregelen op basis van eerder opgestelde indicatoren. Waar nodig kan dan tijdig worden bijgestuurd. Cruciaal hierbij is het vaststellen van de beschikbaarheid van en toegang tot data op basis waarvan de vooruitgang te bepalen is.

2.2. Het SUMP-proces

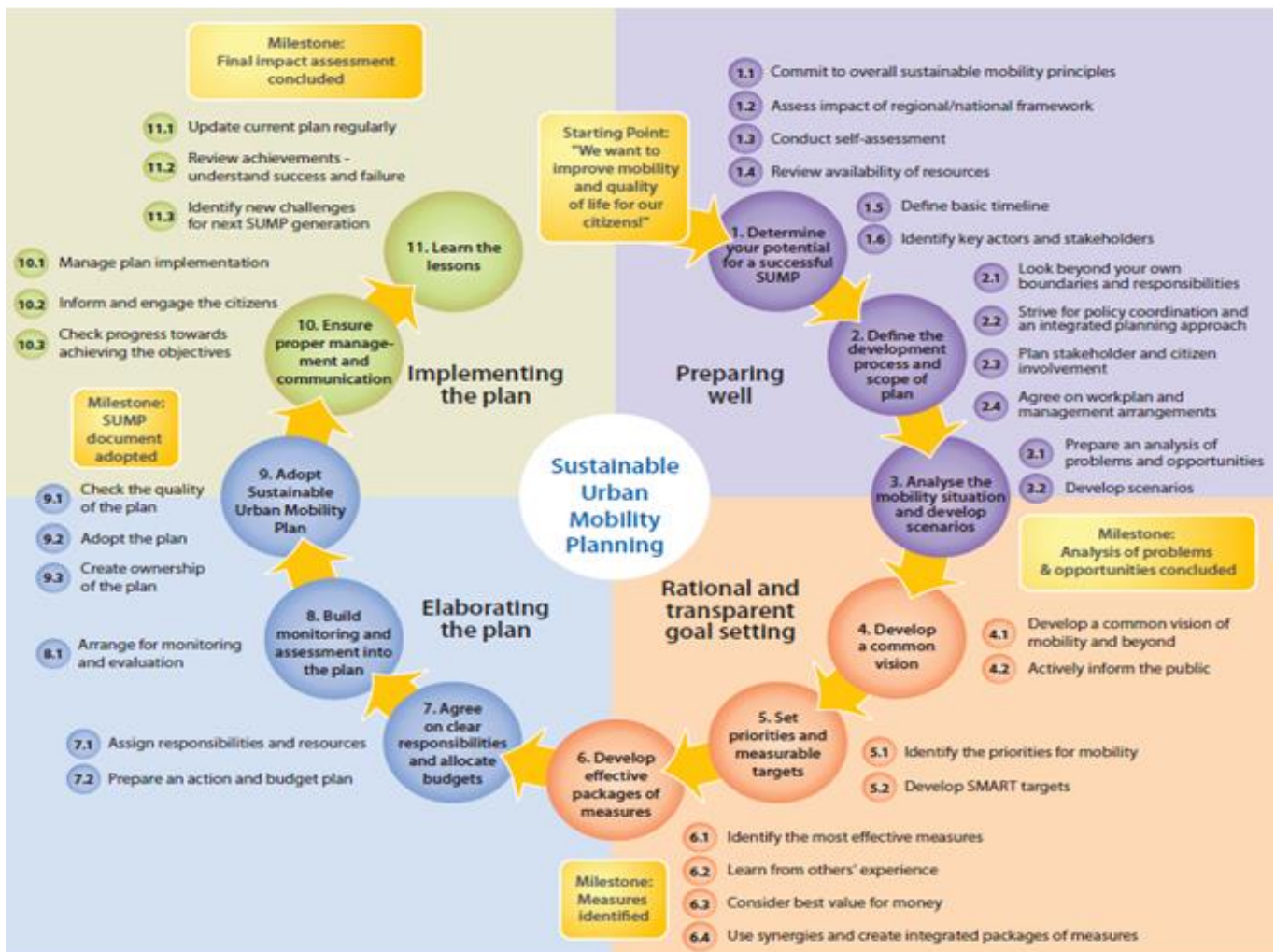
De SUMP-methodiek is een continue beleidscyclus. Het doorlopen van deze beleidscyclus leidt in theorie tot het perfecte duurzame mobiliteitsplan. In de praktijk is het echter mogelijk dat bepaalde stappen voor een specifieke gemeente niet noodzakelijk of niet uitvoerbaar zijn.

De eerste fase is de voorbereidingsfase. Het bepalen van de ontwikkelstrategie staat hierin centraal. In de eerste fase is het belangrijk om draagvlak te creëren voor ontwikkeling van een SUMP. Ook is het van belang een selectie te maken van belanghebbenden die worden betrokken tijdens het ontwikkelproces. Een ander element van de voorbereidingsfase is de analyse van de huidige mobiliteitssituatie en te verwachten toekomstige ontwikkelingen (scenario's).

De tweede fase richt zich op het formuleren van een gezamenlijke visie en doelstellingen en het opstellen van maatregelenpakketten. Doelstellingen worden SMART geformuleerd en dienen als basis voor de uitwerking van maatregelen.

De uitwerking van het plan vindt plaats in de derde fase. Taken en verantwoordelijkheden worden belegd. Het plan bevat tevens een budget en begroting. Tevens wordt in deze fase een strategie voor monitoring en evaluatie opgezet. Tenslotte vindt besluitvorming plaats. Het plan wordt aangenomen.

De vierde fase betreft de uitvoering van het plan. Belangrijke activiteit in deze fase is monitoring en evaluatie, om de voortgang te bepalen maar ook om te leren van het proces. Een andere belangrijke activiteit tijdens de uitvoering is communicatie richting belanghebbenden en burgers.



Beleidscyclus SUMP. Bron: EC 2013

3. Analyse van 10 Nederlandse gemeenten met de SUMP evaluatiemethodiek

In het kader van een afstudeeronderzoek is in het voorjaar van 2016 een analyse gemaakt van stedelijke mobiliteitsbeleid in Nederland. Voor 10 gemeenten is het gemeentelijk mobiliteitsbeleid langs de SUMP meetlat gelegd en is nagegaan in hoeverre stedelijke mobiliteitsbeleid in Nederland SUMP – proof is en voldoet aan de eisen die de Europese Commissie stelt aan een SUMP.

3.1. Selectie gemeenten

Van alle Nederlandse gemeenten is eerst een selectie gemaakt van relatief recent opgestelde plannen. Daaruit zijn vijf kleine (<50.000 inwoners) en vijf grote gemeenten (>50.000 inwoners) geselecteerd. Er is getracht een evenredige geografische spreiding over Nederland aan te houden.



| Gemeente | Provincie | Periode plan | Klasse | Inwoneraantal | Stedelijkheid |
|------------------------|---------------|--------------|--------|---------------|---------------|
| Amersfoort | Utrecht | 2013-2030 | Groot | 152.481 | 2: Sterk |
| Bladel | Noord-Brabant | 2015-2020 | Klein | 19.869 | 4: Weinig |
| Ede | Gelderland | 2014-?* | Groot | 111.575 | 3: Matig |
| Emmen | Drenthe | 2012-2020 | Groot | 107.775 | 4: Weinig |
| Goirle | Noord-Brabant | 2013-2023 | Klein | 23.014 | 3: Matig |
| Hardinxveld-Giessendam | Zuid-Holland | 2012-2022 | Klein | 17.802 | 4: Weinig |
| Heusden | Noord-Brabant | 2011-2020 | Klein | 43.132 | 3: Matig |
| 's-Hertogenbosch | Noord-Brabant | 2009-2015 | Groot | 150.889 | 2: Sterk |
| Horst aan de Maas | Limburg | 2012-2022 | Klein | 41.661 | 4: Weinig |
| Nijmegen | Gelderland | 2011-2020 | Groot | 170.681 | 2: Sterk |

* Voor het GVVP van Ede is geen eindjaar vastgesteld.

3.2. SUMP evaluatiemethodiek

De EC heeft een methodiek laten ontwikkelen waarmee het mogelijk is om te toetsen of een plan voldoet aan de SUMP richtlijnen. Daarnaast helpt deze methodiek bij het inzichtelijk maken van sterke en zwakten van een plan. Het kan helpen om accenten en prioriteiten in de beleidsontwikkeling te benoemen.

De methodiek tool bestaat uit honderd ja/nee vragen. Eén vraag met ja beantwoorden betekent 1 punt. Er zijn dus maximaal honderd punten te behalen. Er zijn vier mogelijke classificaties (zie hieronder). Voor alle SUMP kwalificaties is het een voorwaarde dat alle dertien basisvragen met ja beantwoord zijn. De dertien basisvragen worden namelijk gezien als minimumeis om een mobiliteitsplan een SUMP te mogen noemen. Als één of meerdere basisvragen met nee beantwoord zijn, krijgt het mobiliteitsplan altijd de laagste classificatie: 'geen SUMP'.

Plan is geen
SUMP

Basis SUMP

Hoge kwaliteit
SUMP

Excellente SUMP

0-24 punten

Het planproces komt niet voldoende overeen met de SUMP-methodiek en het uiteindelijke plan kan niet gezien worden als SUMP.

25-49 punten

Het planproces met de SUMP-methodiek en de SUMP-richtlijnen is gedeeltelijk uitgevoerd en het uiteindelijke plan voldoet aan de basiscriteria voor een SUMP.

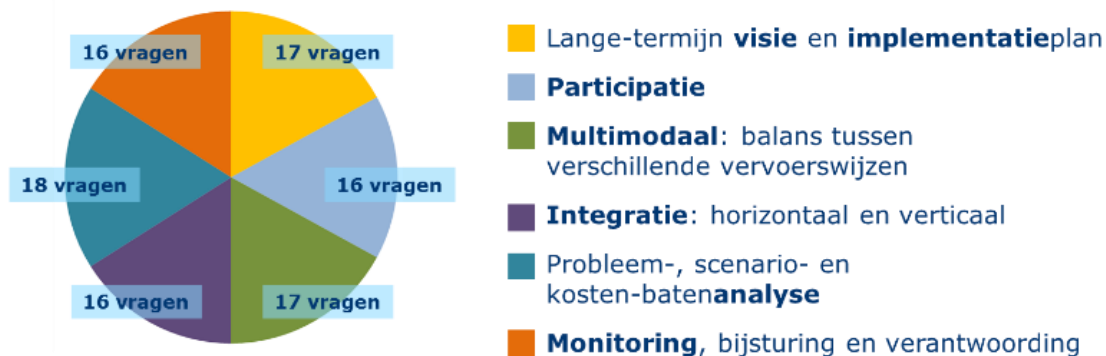
50-74 punten

Het planproces is sterk overeenkomstig met de SUMP-methodiek en de SUMP-richtlijnen en het uiteindelijke plan is een SUMP van hoge kwaliteit.

75-100 punten

Het planproces is volledig overeenkomstig met de SUMP-methodiek en de SUMP-richtlijnen en het uiteindelijke plan is een SUMP van excellente kwaliteit

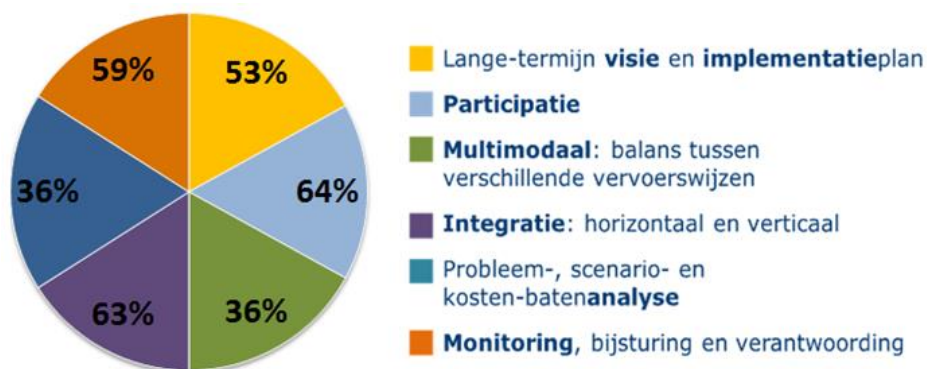
De honderd vragen zijn ieder gekoppeld aan één van zes kenmerkende aspecten van de SUMP-methodiek. Hierdoor is te bepalen op welke aspecten goed en juist minder gescoord wordt en waar dus de sterktes en zwaktes in het plan zitten. De aandachtspunten voor een gemeente worden op deze manier duidelijk. In onderstaande figuur is de verdeling van de honderd vragen over zes aspecten te zien.



3.3. Resultaten analyse van 10 Nederlandse gemeenten

Voor de 10 eerder genoemde gemeenten is de SUMP evaluatie uitgevoerd. De gemeenten hebben een totaalscore van tussen de 42 en 64 punten. Dat betekent deze plannen voor een aanzienlijk gedeelte voldoen aan de SUMP eisen. Toch kunnen zes van de tien plannen geen SUMP genoemd worden. Dit komt omdat voor die plannen één of meerdere basisvragen niet beantwoord zijn.

In onderstaande figuur is per aspect te zien voor hoeveel procent de gemeenten voldoen aan de richtlijnen. Te zien is dat er relatief hoog gescoord wordt op de aspecten 'participatie' en 'integratie'. Relatief laag wordt gescoord op 'multimodaliteit' en de 'probleem-, scenario- en kosten-batenanalyse'.





De score op multimodaliteit is wat vertekend, omdat er in de meeste plannen wel aandacht is voor de ontwikkeling van alle vervoerswijzen. Dit aspect bevat echter ook richtlijnen over maatregelen op het gebied van bijvoorbeeld stedelijke distributie en ITS. Deze maatregelen ontbreken relatief vaak. De lage score op het aspect 'probleem-, scenario- en kosten-batenanalyse' is voor een groot deel te verklaren door het ontbreken van beleidsscenario's en een kosten-batenanalyse. Door de gemeenten wordt een aantal keer aangedragen dat de reden hiervoor is dat het onzeker is of maatregelen daadwerkelijk uitgevoerd kunnen worden.

“Er zijn geen scenario's ontwikkeld, mede door de beperkte financiën. Er valt eigenlijk niets af te wegen.”

“Een KBA is niet uitgevoerd voor de opgestelde maatregelen, omdat er geen concreet budget voor maatregelen is. Dit zou dus moeite voor niets kunnen zijn.”

3.4 Nederlandse SUMP's

Een aantal Nederlandse gemeenten heeft al bewust gekozen om hun mobiliteitsbeleid volgens principes van de SUMP methodiek te ontwikkelen.

UTRECHT

gemeente Utrecht een duurzaam mobiliteitsplan dat ontwikkeld is overeenkomstig met de SUMP-richtlijnen. In het Utrechtse plan krijgt de ontwikkeling van alle vervoerswijzen aandacht. Ook de effecten van technologische ontwikkelingen worden uitvoerig besproken. Verder bevat het plan een uitgebreide strategie voor monitoring en evaluatie. Bovendien was Utrecht, samen met Wenen en Malmö, geselecteerd als finalist voor de Europese SUMP Award 2016. Uiteindelijk heeft Malmö de award gewonnen.

ROTTERDAM

Het Stedelijk Verkeersplan Rotterdam, voor de periode 2016-2030+, is een kadernota die bij moet dragen aan een bereikbare, gezonde, aantrekkelijke en economisch sterke stad. Het is daarom een integraal plan. De SUMP-methodiek is gebruikt bij de ontwikkeling van het plan, maar de richtlijnen zijn niet strikt aangehouden. Het Rotterdamse plan bevat een aantal belangrijk aspecten van de SUMP-methodiek. Zo is een van de hoofddoelen van het plan een gezonde bereikbaarheid. Het verbeteren van de lucht- en geluidskwaliteit is hier een onderdeel van.

Verder is participatie een prominent aspect binnen het plan. Daarnaast bevat het plan zowel een lange-termijn visie, als een strategie voor de korte termijn. Ook zijn er scenario's opgesteld. Dit is gebeurd voor de hoofdverkeersstructuur. Doel hiervan was om de effecten van ontwikkelingen in de verkeersstructuur inzichtelijk te maken. Belangrijk verschil met de SUMP-methodiek is dat het plan geen implementatieplan bevat. Er zijn sowieso geen concrete maatregelen in het plan opgenomen. Er is namelijk voor gekozen om het echt een kadernota te laten zijn.

BERNHEZE

De gemeente Bernheze heeft laten zien dat een SUMP niet alleen voor grote gemeenten weggelegd is. Het duurzaam mobiliteitsplan (2016-2022) is ontwikkeld op basis van de SUMP-methodiek. Hierbij zijn de onderdelen uit de methodiek gebruikt, die als relevant voor de gemeente werden gezien. Het plan bevat economische, maatschappelijke en duurzame doelen.

Duurzaamheidskenmerken van de gemeente zijn geïnvesteerd op basis van de Duurzaamheidsscore. Er is verder een uitgebreide stakeholderanalyse gemaakt. Een onderdeel dat als lastig ervaren werd is het opzetten van monitoring en evaluatie. Reden hiervoor is de beperkt beschikbare data in de gemeente. Het duurzaam mobiliteitsplan van Bernheze is tevens als eerste Nederlandse gemeente SUMP gecertificeerd.





4. Conclusies

De SUMP-methodiek kan bijdragen aan de ontwikkeling van een integraal mobiliteitsplan en uiteindelijk aan het bereiken van een meer duurzaam en efficiënt mobiliteitssysteem. De methodiek is op verschillende ambitieniveaus toepasbaar, van een streven naar een basis SUMP die aan minimale eisen voldoet tot een ambitieniveau van een excellente SUMP. Iedere Nederlandse gemeente zou een plan kunnen ontwikkelen dat 'SUMP-proof' is. Een relatief grote gemeente zal mogelijk eerder kunnen gaan voor een excellente SUMP, waar een relatief kleine gemeente mogelijk minder onderdelen kan uitvoeren.

Op basis van de resultaten van dit onderzoek kan de SUMP Methodiek verder worden toegespitst op de Nederlandse situatie. Zo'n methodiek houdt dan rekening met de sterke en zwakke punten van de Nederlandse planningspraktijk (hieronder). Tegelijkertijd moet dergelijke methodiek rekening houden voor maatwerk en lokale omstandigheden.

Binnen de aspecten zijn er bepaalde onderdelen die relatief vaak ontbreken en daarom als aandachtspunten bestempeld kunnen worden:

- Duurzame doelen stellen
Duurzaamheid wordt vaak slechts zijdelings meegenomen, het is geen uitgangspunt voor de plannen. Dit komt doordat de focus in de plannen voornamelijk op bereikbaarheid en verkeersveiligheid wordt gelegd.
- Lange-termijn visie opstellen
Een strategische visie ontbreekt relatief vaak. Reden hiervoor is dat het als lastig gezien wordt om een lange-termijn visie te ontwikkelen, omdat ontwikkelingen erg onzeker zijn.
- Scenario ontwikkeling
Het bepalen van effecten van maatregelen is een aandachtspunt. In de meeste gevallen worden er namelijk geen scenario's ontwikkeld om die effecten in beeld te brengen. Reden hiervoor is dat het als te lastig gezien wordt. Ook wordt het opstellen van scenario's als niet relevant voor de gemeente gezien.
- Kosten-batenanalyse opstellen
Een kosten-batenanalyse onderdeel ontbreekt relatief vaak, opnieuw omdat het als te lastig gezien wordt en omdat het als niet relevant voor de gemeente wordt gezien.
- Doelen SMART formuleren
Het formuleren van SMART doelen is een aandachtspunt. Dat wordt als lastig gezien en sommige gemeenten zijn van mening dat SMART doelen niet dynamisch zijn.
- Implementatieplan opstellen
Een implementatieplan ontbreekt relatief vaak. Reden hiervoor is dat er vaak een beperkt budget beschikbaar is en het daarom onzeker is of maatregelen uitgevoerd kunnen worden.

Het onderzoek is gebaseerd op een analyse van 10 Nederlandse gemeenten. Dat is slechts een kleine selectie. In het najaar van 2016 worden nog eens 5 gemeenten geanalyseerd. Tijdens een presentatie op het NVC zullen deze resultaten worden gedeeld.