

NOTULEN van de openbare vergadering van de commissie Ruimte & Economie gehouden op maandag 21 september 2015, aanvang 19.30 uur, in de raadszaal van het gemeentehuis, Raadhuisplein 1, Tubbergen.

Aanwezig: **Voorzitter:** mevrouw H.M.N. Berning-Everlo
Griffier: H.J.M.J. van Limbeek
Leden: H. Wessels, H.A.M. Plegt, U.M.T. Bekhuis, S.W.H. Droste, A.H.M. Eidhof, A.G.E. Busscher, A.B.E.G. Kemperink, P.H.G.M. Hannink, R.J.G. Booijink, B.G.M. Olde Hampsink, W.J.G. Weerink, I. Franke, W.J.J. Oude Voshaar en H.J. Stevelink

Op uitnodiging van de commissie Wethouder: E. Volmerink
tevens aanwezig: De heer J. Beekman (agendapunt 6)
Afwezig m.k.g: De heer E. Bosma (agendapunt 7)
Afwezig z.k.g.: B.B. Harmelink, H.H.J. Olde Olthof

1. Opening en vaststelling agenda

De **voorzitter** opent de vergadering om 19.30 uur en heet alle aanwezigen van harte welkom. De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

2. Vaststellen van:

- verslag van de commissie Ruimte & Economie van 31 augustus 2015.

Geen opmerkingen.

De commissie stelt het verslag van 31 augustus 2015 ongewijzigd vast.

3. Mededelingen

De heer Harmelink en de heer Olde Olthof zijn afwezig.
Mevrouw Franke vervangt mevrouw De Boer.

Wethouder Volmerink vraagt aan de commissie om aansluitend aan de presentatie van de heer Beekman, verder te spreken over het onderwerp Verkeersstroomonderzoek.

Wethouder Volmerink doet mededeling van een bezoek aan burgemeester Koers van Uelsen, i.v.m. de grensovergang Balderhaar. Het laat zich aanzien dat de grensovergang vooralsnog open kan blijven. Het proces is gaande. Het lijkt er op dat de financiering rond komt.

4. Rondvraag

De heer Busscher vraagt naar de stand van zaken omtrent de verkeersveiligheid in Fleringen. Wethouder Volmerink licht toe dat het gesprek met de provincie heeft plaatsgevonden. Binnenkort volgt een definitief antwoord van de provincie. De raad/commissie zal daarover worden geïnformeerd.

Ter informatie

5. Informatie vanuit het college

6. Presentatie Parkeren in Tubbergen

Door de heer J. Beekman, medewerker Noaberkracht, Ontwikkeling in Programma Krachtige Kernen

De presentatie wordt als bijlage bij het verslag gevoegd.

Aan het eind van de presentatie stelt de heer Beekman voor om na de parkeermeting in 2016, de nieuwe cijfers af te wachten, en daarna te bespreken of een herijking van het parkeerbeleid aan de orde is. Op basis van de laatst bekende cijfers (2011) lijkt er geen reden tot herijking.

Vragen:

De heer Olde Hampsink vraagt of er bij de tellingen in het parkeeronderzoek is gekeken naar de "hot spots".

De heer Beekman antwoordt dat hiernaar gekeken is, maar dat dit voor een dorp als Tubbergen niet zoveel zegt. In grote steden ligt dat anders; daar worden bijv. bij een postkantoor waar kort geparkeerd wordt dienovereenkomstige parkeerplaatsen aangewezen.

De heer Olde Hampsink vraagt of er een koppeling wordt gemaakt met het feit dat er nu minder winkels zijn. De heer Beekman antwoordt dat dit tot uiting komt in de bezettingsgraad, deze zou moeten dalen.

Mevrouw Kemperink vraagt of er t.o.v. 2011 nu meer inwoners zijn die leges betalen voor een parkeerontheffing, aangezien er meer appartementen zijn in het centrum.

De heer Beekman antwoordt geen zicht te hebben op het aantal ontheffingshouders. Echter een parkeerontheffing kan alleen worden aangevraagd door bewoners binnen de blauwe zone. In het algemeen zijn bij de bouwontwikkelingen van de laatste jaren in dit gebied al parkeerplaatsen gerealiseerd bij de appartementen. In dat geval komen mensen niet in aanmerking voor een ontheffing.

De heer Hannink licht toe dat aanleiding voor de motie over het parkeerbeleid is, het behoud van een gezond ondernemersklimaat en geluiden uit de samenleving over de parkeersituatie.

Het makkelijk kunnen parkeren en boodschappen doen, is zowel aantrekkelijk voor consumenten als winkeliers. Een ander punt is dat het raadhuisplein regelmatig vol staat met geparkeerde auto's, terwijl dit geen volledige blauwe zone is (alleen langs de rand).

Derhalve ook de oproep aan het college om te communiceren over "waar mag je wel en niet parkeren en hoe lang".

M.b.t. de cijfers geeft de heer Hannink aan dat het jammer is dat er geen actuelere cijfers beschikbaar zijn.

De heer Beekman antwoordt dat er binnenkort een uitleg wordt gepubliceerd over o.a. parkeren op het plein. Hij legt uit dat hierover bij de totstandkoming van het plan veel gesproken is. Er is uiteindelijk gekozen voor een groot open plein, met parkeergelegenheid langs de rand. Er waren niet meer parkeerplaatsen nodig dan gerealiseerd.

In 2016 zal een nieuw parkeeronderzoek (telling) plaatsvinden. Zowel het voorjaar als het najaar zijn hiervoor geschikt.

De heer Wessels merkt op, onder dankzegging aan de heer Beekman, dat het niet nodig lijkt om zorgen te hebben over de parkeergelegenheid, maar een nieuw onderzoek is goed.

De heer Busscher vraagt om in 2016 in het voorjaar het onderzoek te doen.

Wethouder Volmerink concludeert dat het geen discussie is dat iedereen de kern aantrekkelijk wil houden. Tubbergen bruist is af en nu kan er in de nieuwe setting geteld gaan worden. Hopelijk bieden de nieuwe cijfers in 2016 voldoende inzicht in het parkeerbeleid.

6A: Verkeersonderzoek

Wethouder Volmerink licht toe dat er n.a.v. een motie een discussie heeft plaatsgevonden over de verkeersstromen in de kern Tubbergen en dat dit heeft geleid tot de toezegging dat er een verkeersstroomonderzoek zal volgen. Wethouder Volmerink vraagt om een concrete opdrachtschrijving en onderzoeksdoelstelling: Wat wordt er precies verlangd van het onderzoek. Om welke wegen gaat het? (Bruno van Ommenstraat en Molenstraat zijn genoemd bij behandeling van de motie).

Er wordt afgesproken dat deze vraag mee teruggenomen wordt naar de fracties. De fracties zullen binnen 2 weken een schriftelijke reactie geven aan de wethouder. Na inventarisatie van de reacties zal de wethouder komen met een plan van aanpak.

N.a.v. de opmerking van wethouder Volmerink dat gezegd is dat een goed onderzoek geld mag kosten, merkt mevrouw Kemperink op dat met de motie niet beoogd is dat er per definitie een duur onderzoek wordt gehouden.

7. Presentatie Asset Management en meerjarenperspectief onderhoud. Door de heer E. Bosma, manager Noaberkracht, afd. OpRu

Wethouder Volmerink leidt de presentatie in. Doel is om inzicht te krijgen in de onderhoudssituatie nu en in de toekomst.

De presentatie is als bijlage bij het verslag gevoegd.

Begin 2016 volgen er concrete voorstellen voor Asset management. Rapportage en besluitvorming in 2016.

Vragen:

De heer Oude Voshaar informeert naar de prijsontwikkeling van asphalt.

De heer Bosma antwoordt dat er na de bouwfraude sprake was van een forse prijsdaling, maar de laatste jaren is het prijsniveau redelijk stabiel.

Op de vraag van de heer Booijsink of bij de prognoses ook graafwerkzaamheden zijn meegenomen, geeft de heer Bosma aan dat dit niet het geval is. Er kunnen zowel risico's als voordelen in zitten.

De heer Weerink vraagt of de onderhoudskosten beperkt kunnen worden door het werk inclusief onderhoud aan te besteden.

De heer Bosma antwoordt dat dit op gemeentelijk niveau bij onderhoud van wegen nog niet wordt gedaan.

De heer Weerink vraagt of er meer graskeien aangelegd kunnen worden, omdat blijkt dat wegen met graskeien minder kwetsbaar zijn (minder onderhoudskosten).

De heer Bosma geeft aan dat de gemeenteraad destijds, i.h.k.v. bezuinigingen, heeft besloten dat er geen graskeien meer gelegd worden.

De heer Weerink vraagt naar het voorkomen van vorstschade. De heer Bosma geeft aan dat onderhoud m.n. erop is gericht om vervolgschade tot een minimum te beperken. Daarmee kan ook ander onderhoud langer worden uitgesteld. Echter het budget is eindig.

Mevrouw Kemperink informeert naar de bestrating in de kern van Tubbergen, m.n. naar de garantie i.v.m. losliggende keien.

De heer Bosma geeft aan dat zolang de straat niet is opgeleverd, de kosten voor de aannemer zijn. Nadat de straat goed is opgeleverd, geldt een garantietermijn. Na de garantie termijn zijn de kosten voor rekening van de gemeente. De aannemer is niet aansprakelijk voor gebruiksgevolgen.

De heer Busscher vraagt om concrete voorbeelden wat acceptabel is qua wegen en wat niet.

De heer Hannink informeert naar het onderhoud van zandwegen (aansluitend op de raadsvergadering van 14 september).

De heer Bosma licht toe dat er op zandwegen geen kwaliteitseisen van toepassing zijn. Zandwegen worden met een eigen dienst bijgehouden; in principe 2 keer per jaar.

De heer Hannink vraagt aandacht voor de Elsweg en de Iemscheweg.

De heer Bosma zegt toe dit na te gaan.

De voorzitter dankt de heer Bosma voor zijn presentatie.

8. Sluiting

De voorzitter sluit, onder dankzegging aan allen, de vergadering om 21.10 uur.

Acties naar aanleiding van de commissievergadering:

Actor	Activiteit	Termijn	Afgehandeld ja/nee
Raadsfracties	Schriftelijk reactie m.b.t. verkeersstromenonderzoek	5 oktober.	

Afgehandelde acties:

Actor	Activiteit	Termijn	Afgehandeld ja/nee
Wethouder Volmerink	Aanpoot naaldhout i.p.v. inheems struweel bij bestemmingsplan Fleringen, Ootmarsumseweg 281-283	7 september 2015	Ja. Per email
Wethouder Volmerink	Grensovergang Balderhaar status	30 september 2015	Ja. In de vergadering 21 sept.

Parkeren in Tubbergen

J. Beekman, afdeling Maatschappelijke Effecten,
programma Krachtige Kernen, team Mobiliteit & Bestendigheid



Historie

- In 1995-1996 is in het centrum van Tubbergen de blauwe zone ingesteld
- Reden: vanuit de middenstand bestond de wens om het parkeren voor klanten en bezoekers beter te regelen en te borgen

Waarom een blauwe zone?

- Geen parkeerprobleem → geen regulering
- Wel parkeerprobleem → regulering biedt misschien een oplossing:

- ↓ zwaarder
- Zone niet-parkeren (veel fout parkeerders)
 - **Blauwe zone** (weinig 'kortparkeerplaatsen')
 - Betaald parkeren (als andere maatregelen onvoldoende opleveren)

Kenmerken blauwe zone

- *Omvang gebied*: dit wordt beperkt tot het gebied waar een parkeerbehoefte is voor 'kortparkeerders'
- *Dagdeel*: gebruik parkeerschijf tussen 8.00 en 19.00 uur (koopavond 21.00 uur)
- *Parkeerduur*: 1½ uur is 'standaard' (in de praktijk kun je meestal langer parkeren)

Situatie Tubbergen

- < 2010: te hoge bezettingsgraden centrum
- 2010: besluitvorming Parkeernota Tubbergen en daarna herstart van de handhaving
- Realisatie parkeerverwijssysteem
- 2011: uit parkeeronderzoek blijkt dat de parkeerdruk is gedaald (overal < 85%) en dat voor 'kortparkeerders' altijd voldoende vrije parkeerplaatsen aanwezig zijn

Meetresultaten 2011

Centrum	Dinsdag (morgen)	Donderdag (dag)	Zaterdag (middag)
Alleen blauwe zone	71% (238 van de 335 PP zijn bezet)	61% (205 van de 335 PP zijn bezet)	67% (225 van de 335 PP zijn bezet)
Hele centrum, incl. blauwe zone	55% (638 van de 1160 PP zijn bezet)	49% (568 van de 1160 PP zijn bezet)	46% (534 van de 1160 PP zijn bezet)

Algemeen: bezettingsgraad bij voorkeur ≤ 85% (i.v.m. zoekverkeer, uitwijkgedrag, e.d.).

In 2011 zijn de bezettingsgraden allemaal zeer acceptabel (want <85%). Bij pieken kan de bezettingsgraad soms hoger zijn, maar dat is geen probleem en niet maatgevend.

In de blauwe zone is het drukker dan in het totale centrumgebied. Dat is logisch, want de PP in de blauwe zone liggen dicht bij de voorzieningen (winkels, kantoren, e.d.).

Herziening beleid?

- Reden om het beleid t.a.v. de blauwe zone te herzien, kan liggen in te hoge of juist te lage bezettingsgraden
- Voor een beoordeling van het parkeersysteem is parkeeronderzoek nodig (bezettingsgraad): dit is al gepland in 2016
- Met een casus is te benaderen wat er gebeurt bij een vermindering van het parkeerareaal

Casus: uitgangspunten

- De casus hierna laat zien wat er in theorie gebeurt, als het aantal parkeerplaatsen in de blauwe zone wordt verminderd
- Er wordt uitgegaan van een gelijkblijvende vraag naar 'kortparkeerplaatsen' (gelijk aantal klanten en bezoekers centrum)
- Andere eigenschappen worden niet gewijzigd, zoals de parkeerduur

Casus: 50 of 100 PP minder

- Respectievelijk 50 of 100 PP minder in de blauwe zone bij gelijkblijvende 'parkeervraag':
1. In plaats van 335 PP zijn er dan 285 (=50) of 235 (=100) PP binnen de blauwe zone
 2. Het aantal 'kortparkeerders' blijft gelijk: dat zijn de aantallen uit de vorige tabel (dinsdag 238; donderdag 205; zaterdag 225)

Berekening casus

Bij 6% extra (dat zijn 17 auto's) zit ook hier de bezettingsgraad op 85%

Casus	Dinsdag (morgen)	Donderdag (dag)	Zaterdag (middag)
50 PP minder in de blauwe zone	84% (238 van 285 PP zijn bezet)	72% (205 van de 285 PP zijn bezet)	79% (225 van de 285 PP zijn bezet)
100 PP minder in de blauwe zone	>100% (238 van de 235 PP zijn bezet)	87% (205 van de 235 PP zijn bezet)	96% (225 van de 235 PP zijn bezet)

Bij -50 PP groeit de bezettingsgraad richting 80-85% op maatgevende momenten. De rek is uit het parkeersysteem. Op drukke momenten (pieken) kunnen problemen of overlast ontstaan. Alleen de situatie op donderdag blijft goed.

Bij -100 PP ligt de bezettingsgraad op alle momenten boven 85%. Op dinsdag is er een tekort aan parkeerplaatsen. Dit veroorzaakt parkeerproblemen, zoekgedrag en uitwijkgedrag (b.v. naar omliggende wijken) en/of veelvuldig 'fout parkeren'.

Huidig oordeel blauwe zone

- Na de maatregelen in 2010-2011 (vaststellen Parkeernota en herstart handhaving) is sprake van een goed en 'gezond' parkeersysteem
- Kleine wijzigingen in parkeerareaal zorgen ervoor dat het parkeersysteem al snel naar maximale bezettingsgraden (of hoger) groeit
- Daardoor ontstaan parkeerproblemen en kan er verkeersonveiligheid gaan optreden

Algemene conclusie en voorstel

- Er is nu sprake van een goed parkeersysteem.
- Voor kort- en langparkeerders zijn genoeg parkeermogelijkheden rond het centrum
- Geplande parkeermeting (2016) afwachten
- Eventueel verband leggen met het proces gebiedsontwikkeling Tubbergen (toelichting volgende commissievergadering)
- 2020: opstellen noaberkracht-breed GVVP inclusief een parkeerparagraaf

Van perspectief naar planning

Meerjarenonderhoudsprogramma
wegen en het maken van keuzes

Aanleiding

- Amendement 'dotatie groot onderhoud'
- Aanscherping beleid provincie mbt onderhoud kapitaalgoederen

Toetsingskader provincie

- BBV art 12, lid 2
- Kwaliteitsniveau onderhoud
 - Verlaging budget en achterstallig onderhoud
 - Actueel beheerplan
 - Ondergrens is aangegeven

doel

- Perspectief naar de komende 50 jaar
- Inleiding op assetmanagement

Historie

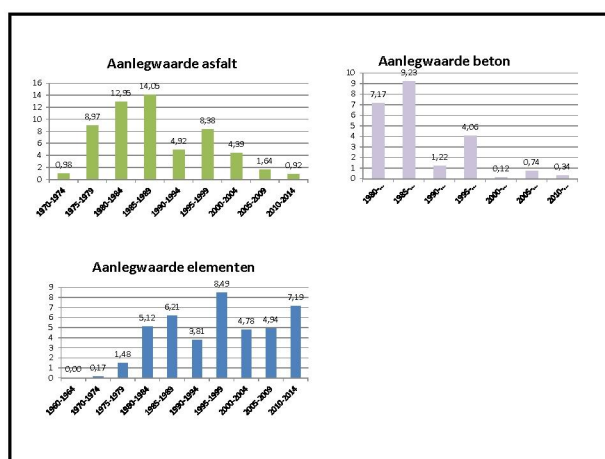
- Zandwegen
- Oude structuren
 - Bv historische klinkerwegen
 - Handelsroutes



- Ontwikkeling vanuit grondbedrijf
- Raamplan wegen
- Overdracht wegen van provincie naar gemeente
- 2006: IBOR
 - Geen reservering vervangingsinvesteringen
 - incidenten dekken uit "Fonds groot onderhoud infrastructuur"
 - Jaarlijkse dotatie

Huidig areaal

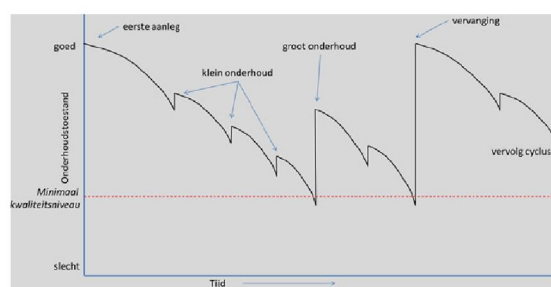
Aspect:	Binnen de kom	Buiten de kom
Weglengte totaal	82 km	380 km
Oppervlakte elementenverharding	53 ha	11 ha
Oppervlakte asfaltverharding	23 ha	65 ha
Oppervlakte betonverharding	2 ha	33 ha
Oppervlakte overige	2 ha	59 ha
Aantal bruggen	3 st	38 st
Aantal duikers	12 st	1090 st



Hoe verder

- Onderhoudspakket vaststellen
 - Obv gunstige omstandigheden in Tubbergen
 - Reëel prijsbeeld (nav aanbestedingen)
- Meerjarenperspectief opstellen
 - Vergelijking Gemeentelijk RioleringsPlan (GRP)

levenscyclus



Onderhoudspakket elementen

jaar	kosten	onderhoudsmaatregel
0	€ 40,00	Aanleg/laatste groot onderhoud
20	€ 5,00	pl. herstraten 20%
30	€ 17,50	herstraten
40	€ 5,00	pl. herstraten 20%
50	€ 35,00	groot onderhoud

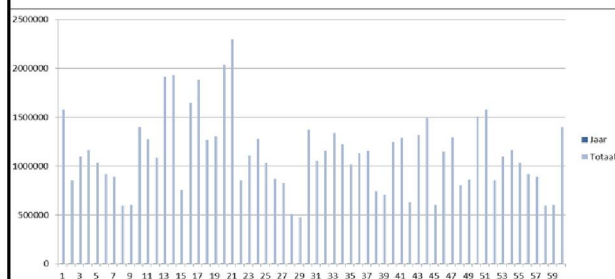
Onderhoudspakket asfalt

jaar	kosten	onderhoudsmaatregel
0	€ 60,00	Aanleg / laatste groot onderhoud
10	€ 4,00	oppervlaktebehandeling
20	€ 12,00	pl. reparatie/ opp. behandeling/ deklaag
30	€ 15,00	uitvullen/versterken
40	€ 8,00	pl. reparatie/ opp. behandeling/ deklaag
50	€ 25,00	groot onderhoud -> nieuwe cyclus

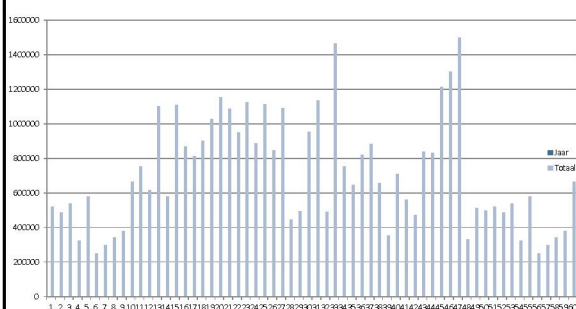
meerjarenonderhoudsprogramma

- Aanlegjaar
- Jaar van groot onderhoud

Prognose asfalt (budget 540.000)



Prognose elementenverharding budget 58000



Confrontatie

- Hoe nu verder?
- Verantwoordelijkheid als wegbeheerder
- Keuzes verantwoorden

Assetmanagement

Huidige situatie

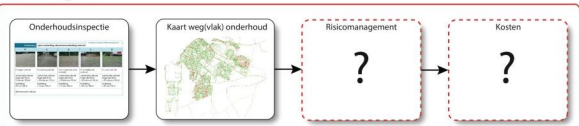
- Te weinig middelen voor groot onderhoud.
- achterstallig onderhoud in wegennet.
- Uitstel van groot onderhoud vanwege beperkte financiële middelen.
- Verschuiving naar meer kleinschalig onderhoud om risico's te beperken.

Risicomanagement

Eerdere werkwijze:
onderhoud obv. de CROW-wegbeheer inspectie.

Aanvullende werkwijze:
onderhoud obv risicomanagement (met de CROW-wegbeheer inspectie en onderhoudscyclus als basis)

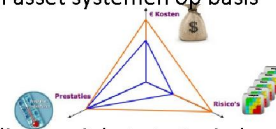
Risicomanagement



Definitie assetmanagement

Systematische en gecoördineerde activiteiten en ervaring waarmee een organisatie optimaal en duurzaam, gedurende de hele levenscyclus beheer voert over haar assets en asset systemen op basis van:

- Prestaties
- Risico's en
- Kosten om de doelstellingen uit het strategisch plan van de organisatie te realiseren.



Risicomanagement

- Wat is het gevolg als we NIETS doen?
- Welke wegtypen zijn er?
- Welke faalvormen kunnen optreden?
- Welke oorzaken zijn aan te wijzen?
- Wat zijn de effecten van de faalvormen?
- Wat zijn de kansen op deze faalvormen?
- Wat is het effect per beleidsthema?

Risicomanagement: matrix

- **Veiligheid:**
 - Letselschade t.g.v. ongevallen.
- **Geluid- en trillingsoverlast:**
 - Toenemende effecten van geluidshinder en trillingsoverlast op omwonenden
- **Bereikbaarheid:**
 - Impact op doorstroming en snelheid
- **Imago:**
 - Klachten van bewoners en bedrijven
 - Degradatie van commotie (media)
 - Exclusief 2e orde effecten zoals bijv. vestigingsklimaat
- **Financiën:**
 - Schade claims

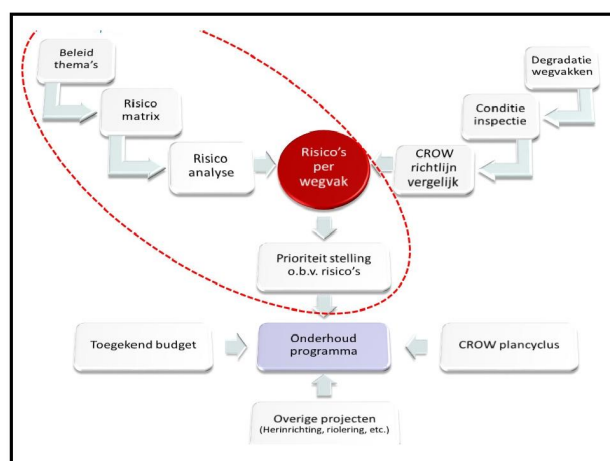
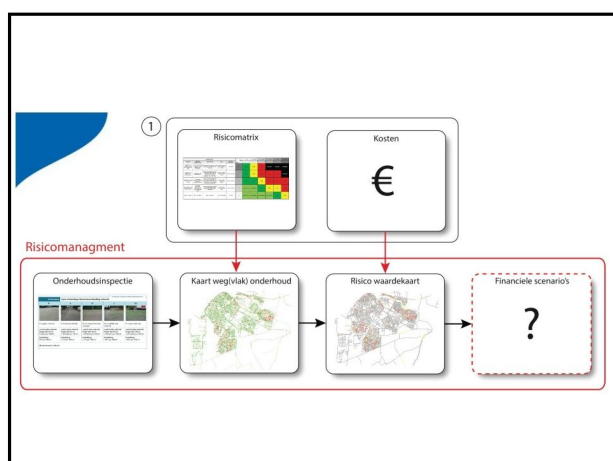
Risicomanagement: matrix

- **Bedrijfswaarden, Kans en Effect:**
 - Verwaarloosbaar, Laag, Middel, Hoog, Onacceptabel

Bedrijfswaarden				Kans					
Veiligheid	Decor- & leefomgeving	Decoratiebeheer	Imago	Financiën	1 x 10 jaar	> 1 x 10 jaar	> 1 x 10 jaar	> 1 x 10 jaar	> 1 x 10 jaar
Onderhoud met aandacht voor de kwaliteit van de weg en de veiligheid van de rijbewijzen	Onderhoud met aandacht voor de kwaliteit van de rijbewijzen	Onderhoud met aandacht voor de kwaliteit van de rijbewijzen	Onderhoud met aandacht voor de kwaliteit van de rijbewijzen	Onderhoud met aandacht voor de kwaliteit van de rijbewijzen	1	2	3	4	5
Onderhoud met aandacht voor de kwaliteit van de rijbewijzen	Onderhoud met aandacht voor de kwaliteit van de rijbewijzen	Onderhoud met aandacht voor de kwaliteit van de rijbewijzen	Onderhoud met aandacht voor de kwaliteit van de rijbewijzen	Onderhoud met aandacht voor de kwaliteit van de rijbewijzen	1	2	3	4	5
Onderhoud met aandacht voor de kwaliteit van de rijbewijzen	Onderhoud met aandacht voor de kwaliteit van de rijbewijzen	Onderhoud met aandacht voor de kwaliteit van de rijbewijzen	Onderhoud met aandacht voor de kwaliteit van de rijbewijzen	Onderhoud met aandacht voor de kwaliteit van de rijbewijzen	1	2	3	4	5
Onderhoud met aandacht voor de kwaliteit van de rijbewijzen	Onderhoud met aandacht voor de kwaliteit van de rijbewijzen	Onderhoud met aandacht voor de kwaliteit van de rijbewijzen	Onderhoud met aandacht voor de kwaliteit van de rijbewijzen	Onderhoud met aandacht voor de kwaliteit van de rijbewijzen	1	2	3	4	5
Onderhoud met aandacht voor de kwaliteit van de rijbewijzen	Onderhoud met aandacht voor de kwaliteit van de rijbewijzen	Onderhoud met aandacht voor de kwaliteit van de rijbewijzen	Onderhoud met aandacht voor de kwaliteit van de rijbewijzen	Onderhoud met aandacht voor de kwaliteit van de rijbewijzen	1	2	3	4	5
Onderhoud met aandacht voor de kwaliteit van de rijbewijzen	Onderhoud met aandacht voor de kwaliteit van de rijbewijzen	Onderhoud met aandacht voor de kwaliteit van de rijbewijzen	Onderhoud met aandacht voor de kwaliteit van de rijbewijzen	Onderhoud met aandacht voor de kwaliteit van de rijbewijzen	1	2	3	4	5
Onderhoud met aandacht voor de kwaliteit van de rijbewijzen	Onderhoud met aandacht voor de kwaliteit van de rijbewijzen	Onderhoud met aandacht voor de kwaliteit van de rijbewijzen	Onderhoud met aandacht voor de kwaliteit van de rijbewijzen	Onderhoud met aandacht voor de kwaliteit van de rijbewijzen	1	2	3	4	5
Onderhoud met aandacht voor de kwaliteit van de rijbewijzen	Onderhoud met aandacht voor de kwaliteit van de rijbewijzen	Onderhoud met aandacht voor de kwaliteit van de rijbewijzen	Onderhoud met aandacht voor de kwaliteit van de rijbewijzen	Onderhoud met aandacht voor de kwaliteit van de rijbewijzen	1	2	3	4	5

werkwijze

- Het bepalen van de risico's per wegcluster aan de hand van de risicomatrix.
- Vraagstelling per cluster:
 - Wat is het effect van de normoverschrijding per schade?
 - en wat is de kans dat dit effect zich voordoet?



Vervolg

- Clusters van wegen samenstellen
- Risiko's benoemen
- Scenario's uitwerken
 - Technisch
 - Financieel
- Rapportage en besluitvorming in 2016

