

RAADSVORSTEL

Datum: 22 september 2015
Nummer:
Onderwerp: Dusinksweg Ootmarsum, realisatie tweede fase

Voorgesteld raadsbesluit:

1. Te starten met de realisatie van de tweede fase van de Dusinksweg en aan het college op te dragen alle daarvoor benodigde voorbereidingen te treffen, zoals onder meer de ambtelijke, procedurele en civieltechnische voorbereiding van het project.
2. Bij beide in het voorstel beschreven voorlopige scenario's voor de wegfunctie, dus zowel bij de erftoegangsweg '60' als de gebiedsontsluitingsweg '50', uit te gaan van een wegverbreding en de aanleg van een vrij liggend fietspad, waarbij vooralsnog een voorkeur bestaat voor een fietspad aan de noordzijde van de weg.

Samenvatting van het voorstel

De raad van de gemeente Dinkelland besluit te starten met de voorbereidingen van de realisatie van het project "Dusinksweg tweede fase". Het project bestaat uit het verbreden van de weg en de aanleg van een vrij liggend fietspad. Ten behoeve van een eventuele subsidieverlening wordt vooralsnog met twee scenario's gewerkt voor de wegfunctie en de daarbij behorende aspecten.

Aanleiding voor dit voorstel

In het Coalitieprogramma 2014-2018 is ten aanzien van de Dusinksweg het volgende gemeld:

"Met de realisatie van de eerste fase van de herstructurering van de Dusinksweg is een begin gemaakt met de lang gekoesterde wens van Ootmarsum en omgeving. Het is voor het college evident dat ook de tweede fase gerealiseerd moet worden. Gezien de verwachte verkeersintensiteit wil het college een vrij liggend fietspad overwegen. Binnen het financiële masterplan krijgt dit project een hoge prioriteit en het college is bereid om bestaande projecten te heroverwegen."

In 2014 is de eerste fase van de Dusinksweg in Ootmarsum afgerond (Rossumerstraat-Timmusweg). De weg is verbreed en er is een fietspad aangelegd. Met dit raadsvoorstel wordt de piketpaal voor de start van de tweede fase geslagen: dat is het weggedeelte van de Dusinksweg tussen de Timmusweg en de aansluiting op de Denekamperstraat.

Wij stellen u voor het project formeel te starten middels een besluit daarover. Ook dient er een besluit te worden genomen over de aanleg van een vrij liggend fietspad langs de weg. Daarnaast informeren wij u over ons besluit om voorlopig te werken met twee scenario's ten behoeve van een eventuele subsidieverlening.

Beoogd resultaat van het te nemen besluit

Het project "Dusinksweg tweede fase" is als *inspanning* benoemd in de DIN van de afdeling Maatschappelijke Effecten, Programma Krachtige Kernen, Team Mobiliteit & Bestendigheid. Het project draagt bij aan het ideaaldoel "Verplaatsen" (zorgen voor een beter en veiliger verkeerssysteem). Door het project worden de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid verbeterd. Ook zijn er gunstige effecten te behalen uit oogpunt van leefbaarheid, omdat er minder verkeer via de historische kern van Ootmarsum zal rijden (autonome ontwikkelingen daargelaten).

Argumentatie

Hieronder wordt ingegaan op de argumentatie ten aanzien van de twee gevraagde raadsbesluiten en de argumentatie achter ons besluit om voorlopig twee scenario's te gebruiken ten behoeve van een eventuele subsidieaanvraag:

1. Uw besluit over de start van de tweede fase van de Dusinksweg.
2. Toelichting op de argumentatie ten aanzien van het voorlopig gebruik van twee scenario's ten behoeve van eventuele subsidieverlening (ten aanzien van de subsidieverlening wordt verder verwezen naar de financiële paragraaf).
3. Uw besluit over de aanleg van een vrij liggend fietspad langs de Dusinksweg, waarbij een voorkeur wordt uitgesproken voor een fietspad aan de noordzijde van de weg.

Ad 1: een besluit over de start van het project.

Om te kunnen starten met het project, is een formeel besluit nodig. Na besluitvorming kan de

ambtelijke, procedurele en civieltechnische voorbereiding van het project starten. Voor het project is o.a. een bestemmingsplanwijziging nodig en er dient grond te worden aangekocht.

Gaande het voorbereidingsproces zullen separaat andere stukken ter besluitvorming aan de raad worden voorgelegd, zoals een voorstel tot wijzigen van het bestemmingsplan en een eventuele wijziging van de grens van de bebouwde kom.

Voor het vervolg van dit raadsvoorstel is het van belang te weten dat er voorlopig twee scenario's gevolgd worden ten behoeve van eventuele subsidieverlening:

Ad 2: Informatie over het gebruik van twee scenario's i.v.m. eventuele subsidieverlening.

Wij hebben besloten om vooralsnog twee scenario's te gebruiken voor de wegfunctie en de daarbij behorende wegaspecten en -dimensionering. Dat heeft te maken met de eventuele mogelijkheid voor het aanvragen van een subsidie voor het project in een later stadium.

Intermezzo:

Intermezzo ten aanzien van de scenario's bij de verwerving van een eventuele externe bijdrage/subsidie:

- I. Tot nu toe is gebleken dat het geen eenvoudige opgave is om het project aan te melden voor een externe financiële bijdrage, indien op de ingeslagen weg wordt voort gegaan. Daarmee wordt bedoeld de realisatie van de tweede fase conform dezelfde wegfunctie en (nagenoeg) dezelfde dimensionering als in de eerste fase. Dit scenario (I) wordt nog steeds gevolgd, zolang er een mogelijkheid bestaat dat dit scenario tot een succesvolle subsidieaanvraag kan leiden.
- II. Een tweede scenario voor fondsverwerving bestaat er uit, dat principieel voor een andere wegfunctie en bijbehorende wegaspecten wordt gekozen. Bij dit tweede scenario krijgt de gehele Dusinksweg een functie als gebiedsontsluitingsweg '50'. Dit sluit wellicht beter aan bij de gewenste functie van de weg voor de ontsluiting van Ootmarsum en haar bedrijventerreinen. In dit scenario (II) dient de Dusinksweg binnen de bebouwde kom te worden gebracht.

Wanneer b.v. blijkt dat een subsidieaanvraag conform scenario II niet langer reëel is, kan scenario I weer van kracht worden, onder meer omdat de investeringskosten dan lager zijn. Voor uitgebreidere informatie over de subsidiemogelijkheden wordt verwezen naar de financiële paragraaf.

Toelichting:

In 2007 is een tracéstudie uitgevoerd (Goudappel Coffeng), op grond waarvan bleek dat een wegfunctie als erftoegangsweg met een maximum snelheid van 60 km per uur voldoende mogelijkheden bood voor een veilige herstructurering van de Dusinksweg. Dit advies uit 2007 is geschreven op grond van de toen geldende verkeersprognoses en verkeerskundige inzichten.

Uit de actualisatie van de studie (2014; Goudappel Coffeng; I15.046542) komt op hoofdlijnen hetzelfde naar voren:

- Op het weggedeelte van de tweede fase rijden nu ongeveer 1.500 motorvoertuigen per dag. Dit aantal stijgt tot ongeveer 2.500-3.000 motorvoertuigen per dag in de periode 2020-2030.
- De huidige breedte van de Dusinksweg (gedeelte van de 2^e fase) is 3,50 meter. De weg is daarmee gedimensioneerd op een beperkte hoeveelheid verkeer, eigenlijk vooral voor het bestemmingsverkeer. Het huidige gebruik van de Dusinksweg komt daar niet mee overeen en een wegverbreding/herstructurering is noodzakelijk.
- Op grond van de toekomstige ontwikkelingen is geadviseerd om een fietspad te realiseren langs de Dusinksweg. Zie voor de argumentatie hierover "Ad 3" hieronder.

Op grond van het advies uit 2007 is fase één uitgevoerd als erftoegangsweg, met een breedte van 6,00 m en een fietspad aan de noordzijde. In het voorbereidingstraject voor de tweede fase worden voorlopig 2 scenario's gevolgd: (I.) erftoegangsweg "60" en (II.) gebiedsontsluitingsweg "50". Zoals aangegeven in het "Intermezzo" houdt dit verband met eventuele toekomstige subsidieaanvraag. De beide scenario's betekenen wel dat er voorlopig voor de tweede fase andere eisen ten aanzien van de wegbreedte en bijbehorende wegaspecten (zoals weginrichting en -dimensionering) worden gebruikt dan in de eerste fase:

| Aspecten: | Scenario I: (conform de 1 ^e fase) | Scenario II: (primair hanteren bij 2 ^e fase) |
|---------------------------|--|---|
| | “Erftoegangsweg 60” | “Gebiedsontsluitingsweg 50” (#) |
| Wegfunctie | Primair verblijfsfunctie | Verkeersfunctie is belangrijker |
| Ligging van de weg | Buiten de bebouwde kom | Binnen de bebouwde kom |
| Wegbreedte | ± 5,50–6,00 m | ± 5,90–6,80 m |
| Waar rijden fietsers? | Op de rijbaan of op een fietspad. (*) Een fietspad heeft de voorkeur. | Op fietsstroken of een fietspad. (*) Een fietspad heeft de voorkeur. |
| Waar rijden bromfietzers? | Op de rijbaan of fietspad. | Op de rijbaan. |
| Kantopsluiting | geen | Trottoirband (5,90)/geen (6,80) (\$)) |
| Strepen op de weg | Kantstrepen (\$)) | Middenstreep (en kantstrepen) (\$)) |

Voetnoten bij de tabel:

(*) : Bij een erftoegangsweg zijn niet perse fietsvoorzieningen nodig. Het aanbrengen van suggestiestroken of fietsstroken is mogelijk, maar geen verplichting. Bij een gebiedsontsluitingsweg zijn fietsvoorzieningen verplicht. Die fietsvoorzieningen kunnen zowel fietsstroken op de rijbaan als een vrij liggend fietspad zijn.

(\$) : Bij een erftoegangsweg worden onderbroken kantstrepen aangebracht op grond van de richtlijnen. Bij een gebiedsontsluitingsweg is het “visueel beter” om een kantopsluiting aan te brengen. De wegbreedte is dan minimaal ca. 5,90 m. Als geen kantopsluiting wordt aangebracht, is ca. 0,90 m extra wegbreedte nodig waarop ook een onderbroken kantstreep wordt aangebracht. Op een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom is verder altijd een enkele middenstreep aangebracht.

(#) : Scenario II gaat nadrukkelijk uit van een gebiedsontsluitingsweg ‘50’, dus een weg met een primaire verkeersfunctie binnen de bebouwde kom en een maximum snelheid van 50 km per uur. Hoewel het in beginsel ook mogelijk is te kiezen voor een wegfunctie van gebiedsontsluitingsweg ‘80’, is dat scenario nadrukkelijk niet uitgewerkt. Een verkeersweg met een maximum snelheid van 80 km per uur zal veel meer een barrière vormen tussen het stedelijk gebied en het buitengebied en dat is niet wat we willen. Ook bestaat de overtuiging dat een gebiedsontsluitingsweg ‘80’ op meer weerstand uit de samenleving zal stuiten, terwijl draagvlak voor het project juist van groot belang is.

Wij hebben besloten om voorlopig volgens twee scenario's te werken, met het oog op eventuele subsidieverlening. Daardoor is het nog niet mogelijk om nu al definitief te kiezen voor een bepaalde wegfunctie en de daarbij behorende aspecten (zoals de rijbaanbreedte en weginrichting). Omdat een gebiedsontsluitingsweg ‘50’ om het grootste ruimtebeslag vraagt, zal scenario II voorlopig leidend zijn bij de ruimtelijke procedure. Als tijdens het voorbereidingsproces duidelijk wordt dat een subsidie op grond van functie gebiedsontsluitingsweg ‘50’ niet langer reëel is, kan op het oorspronkelijke scenario I worden teruggevallen. Dat heeft immers als voordeel dat met een smallere wegbreedte kan worden volstaan en dat investeringskosten daardoor lager zijn. Beide scenario's kennen hun eigen specifieke voor- en nadelen, maar de belangrijkste verschillen zijn hierboven genoemd: kosten, eventuele subsidiemogelijkheden en het ruimtebeslag. Met bovenstaande bent u geïnformeerd over de argumentatie achter ons besluit om voorlopig twee scenario's toe te passen,

Ad 3: besluit over de aanleg van een vrij liggend fietspad langs de Dusinksweg.

Van de raad wordt een besluit gevraagd over de aanleg van een vrij liggend fietspad langs de Dusinksweg.

In de studie van Goudappel Coffeng (2007) is geadviseerd om een vrij liggend fietspad aan te leggen langs de Dusinksweg. Dit advies is toen gegeven op grond van de verwachte verkeersontwikkelingen, waarbij zo'n 4.000 motorvoertuigen per dag van de weg gebruik gingen maken.

Op grond van de geactualiseerde studie (2014; Goudappel Coffeng) wordt nog steeds geadviseerd om een fietspad aan te leggen langs de Dusinksweg tweede fase. De verkeerskundige onderbouwing is wel gewijzigd. Hieronder is in het kort de argumentatie ten behoeve van de aanleg van een vrij liggend fietspad weergegeven, voor zowel scenario I als II:

- **Waarom een fietspad langs de Dusinksweg als de wegfunctie “Erftoegangsweg 60” is?**
In de actualisatie van de verkeersstudie (2014; Goudappel Coffeng) blijkt dat er in 2020-2030 circa 2.500-3.000 motorvoertuigen gebruik maken van de Dusinksweg. Op grond daarvan adviseert Goudappel Coffeng een wegbreedte van 5,50 m (iets smaller dan in de eerste fase). In eerste instantie wordt aangegeven dat bij de wegfunctie “Erftoegangsweg 60” de fietsers op de rijbaan kunnen rijden. Op de rijbaan moeten dan stroken voor fietsers worden aangebracht. Goudappel Coffeng voert echter diverse argumenten aan, waarom het toch beter is om hier een fietspad aan te leggen:
(a) het verkeer rijdt op de huidige Dusinksweg (3,50 m breed) al sneller dan toegestaan en bij een verbreding zal de rijnsnelheid naar verwachting toenemen;

Scenario I

- (b) op de Dusinksweg rijdt meer dan gemiddeld vrachtverkeer (waaronder gemakshalve ook landbouwverkeer wordt begrepen). Na verbreding van de weg neemt de hoeveelheid vrachtverkeer verder toe. Dat wordt ook beoogd, want de herstructurering van de Dusinksweg is immers ook nodig voor een betere bereikbaarheid van de bedrijventerreinen;
- (c) de combinatie van een toename van de rijsnelheid en een toename van de hoeveelheid verkeer (m.n. de hoeveelheid vrachtverkeer) zorgen voor een gevoel van onveiligheid voor de fietsers. Met infrastructurele maatregelen (zoals verkeersdrempels e.d.) is dit niet weg te nemen (althans niet zonder afbreuk te doen aan de wensen ten aanzien van betere bereikbaarheid/doorstroming).

Scenario II

- Waarom een fietspad langs de Dusinksweg als de wegfunctie "Gebiedsontsluitingsweg 50" is? Een gebiedsontsluitingsweg heeft primair een verkeersfunctie. Op gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom zijn zowel fietsstroken als een fietspad mogelijk. Op grond van de richtlijnen van het kennisinstituut CROW (publicatie 230, Ontwerpwijzer Fietsverkeer) blijkt dat hier sprake is van een basisnet voor het fietsverkeer (minder dan 750 fietsers per dag). Gelet op de toekomstige rol van de Dusinksweg in het regionale wegennetwerk, en de functie die de weg gaat vervullen voor de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen voor het vrachtverkeer, verdient het sterke aanbeveling om te kiezen voor een fietspad. Bij een keuze voor fietsstroken zouden de fietsers op de weg blijven rijden en dat is, mede gelet op de verwachting dat er bovengemiddeld veel vrachtverkeer van de weg gebruik zal maken en de rijsnelheid toeneemt, uit oogpunt van verkeersveiligheid niet gunstig.

Zowel in scenario I als II is op grond van deze argumenten een vrij liggend fietspad nodig, waarbij nog wel verschillende 'dwarsprofielen' mogelijk zijn:

- a) Een fietspad aan de noordzijde (zijde Ootmarsum) en de nieuwe rijbaan daarnaast.
- b) Een fietspad op de plek van de huidige weg en de nieuwe rijbaan noordelijk daarvan.

Beide fietspadvarianten hebben hun eigen voor- en nadelen, zowel verkeerskundig als ruimtelijk gezien, of bijvoorbeeld in het kader van flora en fauna. Aan u wordt gevraagd om een voorkeur uit te spreken voor een vrij liggend fietspad aan de noordzijde van de Dusinksweg, zodat fietsers steeds aan dezelfde kant van de weg kunnen blijven rijden. Tijdens het voorbereidingstraject wordt te zijner tijd een definitieve keuze gemaakt ten aanzien van het dwarsprofiel. Op grond van die keuze worden de procedures gevoerd.

Wij stellen u voor om te besluiten om bij beide scenario's, dus zowel bij de erftoegangsweg '60' als de gebiedsontsluitingsweg '50', uit te gaan van een wegverbreding van de Dusinksweg en de aanleg van een vrij liggend fietspad, waarbij vooralsnog een voorkeur bestaat voor een fietspad aan de noordzijde van de weg. Tijdens het voorbereidingstraject wordt een definitieve keuze gemaakt ten aanzien van het dwarsprofiel van de weg en de ligging van het fietspad.

Externe communicatie

Medio september jl. zijn de aanwonenden en aanliggende grondeigenaren geïnformeerd over het voornemen om te starten met de tweede fase van de Dusinksweg. Tijdens de keukentafelgesprekken is gesproken over de wegverbreding en de (eventuele) aanleg van een fietspad. Daarbij hebben alle bewoners e.a. aangegeven voorstander te zijn van de realisatie van een fietspad. Eerder hebben ook het stadsberaad van Ootmarsum en de buurtschapsraad van Agelo een voorkeur voor een fietspad uitgesproken. Tenslotte is bekend dat ook de ondernemers (BCO) hier voorstander van zijn, in verband met het verbeteren van de bereikbaarheid van Ootmarsum en haar bedrijventerreinen. Er lijkt dus een groot draagvlak aanwezig voor de aanleg van een fietspad.

Financiële paragraaf

In 2014 is een globale kostenraming voor het project opgesteld, uitgaande van een wegverbreding tot ca. 5,50 meter en de aanleg van een vrij liggend fietspad. Aan de zuidzijde wordt aangesloten op het weggedeelte van de 1^e fase. Aan de noordzijde sluit de weg aan op de Denekamperweg, waarbij sprake is van een kleine wegverlegging. De projectkosten voor scenario I zijn geraamd op € 2.500.000 exclusief btw.

Als het project wordt gerealiseerd conform scenario II vallen de netto investeringskosten lager uit. De aanlegkosten zijn weliswaar hoger, maar daar staat dan een subsidie tegenover. De projectkosten zijn in scenario II globaal geraamd op ca. € 2.700.000 en een eventuele subsidie bedraagt dan maximaal 25% van de subsidiabele kosten (dat is ca. € 675.000 maximaal). De netto investering ligt dan in de orde van grootte van ca. € 2.000.000 - € 2.100.000 exclusief btw.

Een investering van € 2.500.000 is aangedragen ten behoeve van de majeure projecten in het kader van de begroting 2016. De middelen zullen met ingang van 2016 beschikbaar zijn voor het project en ze zijn in beide scenario's voldoende om de kosten te dekken.

In het voorjaar van 2016 wordt separaat een kredietaanvraag gedaan voor de voorbereidingskosten en eventuele kosten van grondaankoop e.d.

Subsidiemogelijkheden

Zoals in het kort aangegeven in het "Intermezzo" worden voorlopig twee scenario's gebruikt bij een eventuele subsidieaanvraag. Op voorhand is geen zekerheid te geven over een eventuele bijdrage. De mogelijkheden en 'omstandigheden' van de beide te volgen scenario's zijn hieronder geschetst:

Scenario I:

- Tot nu toe is gebleken is dat het geen eenvoudige opgave is om het project aan te melden voor een externe financiële bijdrage, indien scenario I (erftoegangsweg '60') het uitgangspunt is. Het 'probleem' van dit scenario is dat de Dusinksweg bijdraagt in de verbetering van verschillende aspecten, zoals verkeersveiligheid, bereikbaarheid, economie, leefbaarheid, en dergelijke, maar nergens in hele grote mate. Het is daarom erg moeilijk om aan te sluiten bij bijdrageregelingen, omdat op geen van de genoemde aspecten voldoende wordt gescoord. Scenario I wordt nog steeds gevolgd, zolang er een mogelijkheid bestaat dat dit scenario tot een succesvolle subsidieaanvraag kan leiden. Voorlopig zal scenario II belangrijker zijn, omdat dit vooralsnog kansrijker lijkt. Maar als bij scenario II niet langer een reëel zicht op een bijdrage bestaat, dan kan worden teruggevallen op scenario I, want dat is onder meer vanwege de lagere investeringskosten dan weer interessant.

Scenario II:

- In scenario II wordt getracht om een bijdrage voor de tweede fase van de Dusinksweg te verwerven uit de provinciale BDU-regeling. Uitgaande van scenario I (erftoegangsweg 60) is de kans klein dat een bijdrage wordt verleend, omdat een erftoegangsweg per definitie geen rol kan vervullen in regionale wegennetwerken. Om een kansrijke subsidieaanvraag in het kader van de BDU-regeling te kunnen doen, is het nodig dat de Dusinksweg de functie gebiedsontsluitingsweg '50' krijgt. Dat is een weg binnen de bebouwde kom met primair een verkeersfunctie. Een eventuele bijdrage uit de BDU bedraagt maximaal 25% van de subsidiabele kosten (b.v. investeringskosten; voorbereidingskosten; grondaankoop). Scenario II gaat uit van de functie gebiedsontsluitingsweg '50' en de bijbehorende (weg)-aspecten en -dimensionering. Met de functie gebiedsontsluitingsweg kan wellicht worden aangehaakt bij het regionale wegennetwerk, dat dan als het ware verlegd wordt van de huidige route (via o.a. Oldenzaalseweg, Almeloseweg, etc) naar de Dusinksweg. Dat sluit ook goed aan bij de rol die de Dusinksweg moet gaan krijgen bij het verbeteren van de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen in Ootmarsum en bij het ontlasten van de verkeersdruk langs de historische stadskern.

Voor- en nadelen van de scenario's I en II in relatie tot subsidieverlening:

Het voordeel van scenario I ten opzichte van II is dat een erftoegangsweg kosteneffectiever kan worden gerealiseerd. De realisatiekosten zijn lager vanwege de kleinere wegbreedte van 5,50 m. De belangrijkste reden om primair scenario II te gebruiken, is gelegen in de eventuele mogelijkheid op een subsidie vanuit de provinciale BDU, die maximaal 25% van de projectkosten kan bedragen. Duidelijkheid over een bijdrage is in dit stadium niet te geven, omdat de provincie voor 2016 een eenjarig uitvoeringsprogramma hanteert en het project Dusinksweg nog niet 'ver genoeg is' om een aanvraag in te dienen. Vooralsnog wordt het project wel gemeld en kan later een subsidieaanvraag worden voorbereid.

Juridische kanttekening

Zoals vermeld wordt voorlopig ingezet op twee scenario's, in verband met de mogelijke kans op een provinciale subsidie vanuit de BDU. Scenario II gaat uit van de wegfunctie van gebiedsontsluitingsweg '50'. Dat is een weg met een verkeersfunctie binnen de bebouwde kom, dus er is een wijziging van de grens van de bebouwde kom nodig. Uw raad besluit daartoe met een verkeersbesluit.

Bij een eventuele beoordeling van een verkeersbesluit door een rechter, naar aanleiding van rechtspraak door een belanghebbende, stelt deze zich terughoudend op. Daarbij toetst hij of de uitleg die het bestuur aan wettelijke begrippen geeft een redelijke uitleg is, of het besluit niet anderszins in strijd is met regelgeving en of de belangenafweging niet onevenwichtig is.

Zodra het voorbereidingstraject start, moet zo snel mogelijk duidelijkheid verkregen worden over de voorgenomen komgrenswijziging, die nodig is om de Dusinksweg te kunnen aanwijzen als gebiedsontsluitingsweg '50'. Eerder is aangegeven dat, mocht het niet zinvol zijn om scenario II te blijven

volgen, weer wordt terug gevallen op scenario I. Dat geldt ook als de voorgenomen komgrenswijziging tijdens de procedure strandt.

Uitvoering

Nadat de gevraagde besluiten zijn genomen, kunnen de voorbereidingen van het project starten. Dat houdt in dat gestart wordt met de ambtelijke voorbereiding (projectplan, vaststelling door de directie). Daarna starten diverse trajecten naast- en nevenvolgelijk, zoals onder meer:

- het procedurele traject (met name een bestemmingsplanwijziging);
- het vergunningen traject (o.a. omgevingsvergunning voor het rooien van bomen);
- het civieltechnische traject (ontwerp; bestek; aanbesteding);
- het subsidietraject (provinciale BDU-regeling of anderszins).

Gestreefd wordt naar de start van de civieltechnische uitvoering in 2017, maar het is evident dat de planning mede wordt bepaald door de diverse inspraakmogelijkheden en bijbehorende mogelijke juridische consequenties.

Evaluatie

De beoogde doelen liggen met name op het terrein van de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid. Op voorhand is geen specifieke evaluatie voorzien, maar periodiek wordt wel een algemene analyse van de verkeersveiligheid in de gemeente Dinkelland uitgevoerd.

Bijlagen

- I15.046542 (studie Goudappel Coffeng, 2014).

Voorstel

Wij stellen u voor te besluiten conform het bijgevoegde ontwerpraadsbesluit.

BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN DINKELLAND,
de secretaris (loco), de burgemeester,

E.M. Grobben

mr. R.S. Cazemier

| Vergadering presidium op | | |
|---------------------------------|-----------------------|---|
| Besluit presidium: | <input type="radio"/> | om advies naar Commissie |
| | <input type="radio"/> | rechtstreeks naar raad ter besluitvorming |
| | <input type="radio"/> | naar raad ter kennisname |
| | <input type="radio"/> | anders, namelijk: |

| Vergadering Commissie op | | |
|---------------------------------|-----------------------|---------------------|
| Advies aan de raad | <input type="radio"/> | advies hamerstuk |
| | <input type="radio"/> | advies bespreekstuk |
| | <input type="radio"/> | anders, namelijk: |
| Opmerkingen: | | |

