

Aan: de gemeenteraad

Vergadering: 16 december 2019

Onderwerp: Schetsontwerp kern Reuver

Agendapunt:

STATUS RAADSVOORSTEL

U wordt gevraagd:

1. In te stemmen met het schetsontwerp (scenario 1a, huidige verkeersrouting handhaven, auto te gast op Rijksweg, ruimtelijk ontwerp Raadhuisplein over Rijksweg heen, toevoegen vergroening en zitelementen)
2. In te stemmen met het blijven organiseren van de markt, de kermis en (grootschalige) evenementen op het Raadhuisplein en dit als uitgangspunt mee te geven bij de uitwerking van het schetsontwerp
3. Na vaststelling van het schetsontwerp uw Raad betrekken bij de verdere uitwerking van het schetsontwerp bijvoorbeeld op de wijze van de wijkaanpak Hazekamp
4. Voor de uitwerking van het schetsontwerp een krediet van € 700.000 beschikbaar te stellen (en afhankelijk van mogelijke subsidie-beschikking dit bedrag neerwaarts bij te stellen) en dit te dekken uit investeringsreserve Landschapsonwikkelingsplan (€ 150.000) en vitale voorzieningen (kapitaallasten € 550.000 jaarlijkse afschrijving over 30 jaar van € 18.333 per jaar)

Samenvatting:

In december 2018 heeft u het Plan van Aanpak Toekomstbestendige Centra gemeente Beesel (kortweg Toekomstbestendige Centra) vastgesteld. Er waren destijds twee redenen om met Toekomstbestendige Centra te starten. Allereerst de aanpak van (winkel)leegstand. Een thema waaraan lokaal, regionaal en provinciaal prioriteit wordt gegeven in het kader van het Provinciaal Omgevingsplan Limburg - Detailhandel. Daarnaast is het leefbaar en levendig houden van de kernen in onze gemeente één van de prioriteiten uit de Ambitie-agenda 2018-2022.

We zetten in op:

- De aanpak winkelleegstand in de gehele gemeente Beesel;
- Het vergroten van de uitstraling / aantrekkingskracht van het centrum Reuver;
- Voldoende winkelvoorzieningen in de kernen Offenbeek en Beesel om de leefbaarheid te borgen.

Dit willen we bereiken door:

1. Centrummanagement voor de drie centra;
2. Beleidsvisie voor de drie centra;
3. Schetsontwerp voor het centrum van Reuver.

Dit voorstel gaat over de onderdeel 3. Onderdelen 1 en 2 zijn in een separaat voorstel aan u voorgelegd.

Half maart 2019 is de centrummanager aan de slag gegaan en is de bureaucombinatie Seinpost / ZKA / Kragten gestart met de beleidsvisie en het schetsontwerp. Thans ligt de Beleidsvisie (inclusief bijlagenrapport en uitvoeringsprogramma) voor.

1. Aanleiding

In december 2018 heeft u het Plan van Aanpak Toekomstbestendige Centra gemeente Beesel (kortweg Toekomstbestendige Centra) goedgekeurd. Er waren destijds twee redenen om met Toekomstbestendige Centra te starten. Allereerst de aanpak van (winkel)leegstand. Een thema waaraan lokaal, regionaal en provinciaal prioriteit wordt gegeven in het kader van het Provinciaal Omgevingsplan Limburg - Detailhandel. Daarnaast is het leefbaar en levendig houden van de kernen in onze gemeente, één van de prioriteiten uit de Ambitie-agenda 2018-2022.

In het Plan van Aanpak Toekomstbestendige Centra gemeente Beesel is aangegeven hoe we denken dit te bereiken. We zetten in op:

- De aanpak winkelleegstand in de gehele gemeente Beesel;
- Het vergroten van de uitstraling / aantrekkingskracht van het centrum Reuver;
- Voldoende winkelvoorzieningen in de kernen Offenbeek en Beesel om de leefbaarheid te borgen.

Dit willen we bereiken door:

- Centrummanagement voor de drie centra;
- Beleidsvisie voor de drie centra;
- Schetsontwerp voor het centrum van Reuver.

Dit voorstel gaat over onderdeel 3. Onderdelen 1 en 2 zijn in een separaat voorstel aan u voorgelegd.

Vanaf half maart 2019 is de centrummanager aan de slag gegaan en is de bureaucombinatie Seinpost / ZKA / Kragten gestart met de beleidsvisie en het schetsontwerp. Thans liggen de Beleidsvisie (inclusief bijlagenrapport en uitvoeringsprogramma) en het schetsontwerp voor.

2. Uitgangssituatie en doelstelling

- Minder winkelleegstand: op basis van Winkelvloeroppervlak en cijfers van Locatus streven we een leegstandspercentage van 10% na. In januari 2019 was dit inclusief het Meubel Trade Center (MTC) 43,2% en exclusief het MTC 25,7% (echter wel inclusief Ons Huis op de Parallelweg).
- Meer bezoekers: de 0-meting vindt plaats op basis van het Provinciale Koopstromenonderzoek, waarvan de resultaten in het eerste kwartaal van 2020 bekend zijn. Daarna zullen wij onze doelstelling voor 2024 bekend maken.

3. Rol gemeente en visie en strategie participatie

Initiatiefnemer

4. Toelichting

Eén van de actiepunten uit het uitvoeringsprogramma, die bijdragen aan het vergroten van de uitstraling / aantrekkingskracht van het centrum van Reuver, is de aanpassing van de openbare ruimte. Uiteraard geldt de relatie tussen levendigheid en openbare ruimte voor alle drie de kernen. We beginnen met de kern Reuver, omdat dit de hoofdkern is. In de kern Offenbeek werken we toe naar 2021, het moment dat daar werkzaamheden aan de waterleiding plaatsvinden. De kern Beesel is qua ruimtelijke uitstraling momenteel op orde; we hebben in 2015 in het kader van Beesel Drakedörp, de openbare ruimte in het centrum een stevige impuls gegeven. We houden daar de vinger aan de pols als het gaat om op het peil brengen en houden van de basisvoorzieningen.

Voor het schetsontwerp van de kern Reuver is input opgehaald tijdens drie Dorpsconferenties, twee extra sessies voor de kern Reuver, de Kopgroep, de jongeren en bij ambtelijk deskundigen. Op basis van die input is het schetsontwerp tot stand gekomen. Bij het ontwerp hebben we rekening gehouden met:

- De wens om te vergroenen
- De verblijfskwaliteit en beleving te versterken
- De leefbaarheid te vergroten
- De kansen voor een beter ondernemersklimaat te vergroten
- De verkeersafwikkeling te optimaliseren

Het vergroten van de aantrekkingskracht was in eerste instantie input voor drie scenario's (bijlage 01) (hierbij merken wij op, dat de drie varianten voornamelijk wat betreft de verkeersroutering van elkaar verschillen):

1. Huidige situatie handhaven met een andere inrichting van het Raadhuisplein en de Rijksweg (twee richtingsverkeer over Rijksweg, maar beperken tot snelheid van 15 km/uur)
2. Een andere inrichting van het Raadhuisplein en de Rijksweg, maar met afsluiting van de Rijksweg en een eenrichtingsverkeerroute: komend vanaf Belfeld Pastoor Vranckenlaan, Raadhuisplein, Stationsstraat, Wilhelminalaan, Keulseweg
3. Een andere inrichting van het Raadhuisplein, de Rijksweg en de Pastoor Vranckenlaan: Rijksweg en Pastoor Vranckenlaan verkeersluw maken / afsluiten, verkeersafwikkeling in twee richtingen via de Wilhelminalaan

Aangezien het derde scenario zowel vanuit verkeerskundig oogpunt als in de dorpsconferenties tot teveel bezwaren leidde, hebben we die optie niet verder uitgewerkt. Wel hebben we voor scenario 1 twee varianten uitgewerkt: de Pastoor Vranckenlaan in de huidige richting eenrichtingsverkeer handhaven (scenario 1a) en de Pastoor Vranckenlaan in de omgekeerde richting eenrichtingsverkeer maken (scenario 1b).

Deze scenario's 1a, 1b en 2 hebben we op verschillende aspecten beoordeeld, waarvan beleving, verkeer en evenementen de belangrijkste onderwerpen zijn, die de basis vormen om het schetsontwerp verder uit te werken in een voorlopig ontwerp en definitief ontwerp.

Beleving

Tijdens het participatietraject is (gebrek aan) beleving regelmatig genoemd als het belangrijkste thema voor het centrum van Reuver. Toename van beleving kan via:

- Het autoluw maken van de Rijksweg (met aandacht voor voldoende parkeerruimte)
- Het toevoegen van belevingselementen op het Raadhuisplein: een kiosk, een fontein, zitelementen en dergelijke
- Het toevoegen van groen
- Het maken van een verbinding met het Kloosterpark
- Meer evenementen, passend binnen de nieuwe inrichting
- Meer terrassen
- Het creëren van ontmoetingsplekken

Afhankelijk van de verkeersroute en het belang van evenementen (zie volgende subparagrafen), waarvoor u als Raad kies, komt de beleving in het centrum in meer of mindere mate tot uitdrukking. Via een shared space aanpak over de Rijksweg is toevoeging van beleving in alle drie de scenario's mogelijk. Echter doordat in scenario 2 de Rijksweg wordt afgesloten is voor dit scenario de meeste beleving toe te voegen.

Verkeer

Achtergrond verkeer

- Verkeerskundige aspecten centrumplan Reuver
Een van de uitgangspunten voor een toekomstbestendig centrum in Reuver is dat er een integrale visie komt met als één van de afwegingscriteria de verkeersafwikkeling, en daarmee samenhangend de verkeersveiligheid.
- Verkeersmodel (basisjaar 2018)
Om inzichtelijk te maken wat de huidige verkeersbewegingen c.q. -stromen zijn raadplegen wij het regionaal verkeersmodel. De laatste update van dit model heeft plaats gevonden in 2018. Dit basisjaar is het uitgangspunt. Als wij naar de huidige verkeersintensiteiten kijken, blijkt dat het aantal motorvoertuigen (mvt) per etmaal in het centrum van Reuver beneden de 2.500 mvt per etmaal liggen. Voor de openstellingen van de A73 ging het nog om circa 11.000 mvt per etmaal.
- Onderzochte scenario's
Wij hebben de scenario's, die zijn opgehaald in diverse werkvergaderingen c.q. bijeenkomsten, bezien op de verkeerskundige aspecten. In het verkeersmodel hebben wij de varianten ingebracht. Wij zien dan in grote lijnen de verkeerskundige gevolgen c.q. consequenties.

Scenario 1a

Bij dit scenario handhaven we de huidige verkeersstromen. De Rijksweg blijft open voor tweerichting verkeer. Het verblijfsgebied tussen het Raadhuisplein en de Pastoor Vranckenlaan waarden we als verblijfsgebied op.

In het verkeersmodel brengen we de rijsnelheid terug gebracht naar 15 km/u . Opvallend is dat er in deze variant in het verkeersmodel geen verkeer meer rijdt over de Rijksweg in noordelijke richting. De route via Raadhuisplein en Pastoor Vranckenlaan (30 km/u) is (modelmatig) sneller dan rechtdoor via de Rijksweg (15 km/u). Wij zien dan in het model verkeerstoenames in de aanliggende straten.

Verkeerskundige effecten scenario 1a

Voor de Stationsstraat en Wilhelminastraat betekent dit dat de verkeersintensiteiten ca. 2.500 mvt per etmaal worden. Voor het Raadhuisplein en de Pastoor Vranckenlaan gaan de verkeersintensiteiten naar ongeveer 2.200 respectievelijk 3.000 mvt per etmaal (basisjaar respectievelijk ca. 2.050 mvt en 2.450 mvt plus een toename van respectievelijke 100 mvt en 500 mvt).

In praktijk zal dit niet zo gebeuren, tenzij de weginrichting op de Rijksweg dat echt afdwingt. Met andere woorden bij de herinrichting van de Rijksweg moet de doorstroming van het tweerichting verkeer wel gewaarborgd blijven anders komt o.a. de verkeersveiligheid in aanliggende straten in gevaar. Bij het terugbrengen van de rijsnelheid op de Rijksweg in het centrumgedeelte tot 15 km/u zien wij bij deze variant dus toenames van de verkeersintensiteiten in straten zoals hiervoor vermeld.

Voor deze straten is cijfermatig de toename nog acceptabel conform de richtlijnen van de wegcategorisering: de totale verkeersintensiteiten blijven immers onder de 4.000 mvt per etmaal. Maar gezien de schoolroute naar de nieuwe school bij Oppe Brik en de doorstroming en ontsluiting van het centrum is het vanuit verkeersveiligheid minder wenselijk deze straten extra te belasten. Ook in dit scenario is in de genoemde straten weinig ruimte voor aanvullende mitigerende verkeersmaatregelen. Wij hebben al maatwerk geleverd gelet op de functie en het gebruik van deze wegen.

Scenario 1b

Vervolgens hebben wij nog een variant van scenario 1 laten doorrekenen, waarbij wij het eenrichtingsverkeer op de Pastoor Vranckenlaan hebben omgedraaid.

Verkeerskundige effecten scenario 1b

Voor de Pastoor Vranckenlaan zal de verkeersintensiteit dan toenemen tot ca. 2.500 mvt per etmaal, in het basisjaar waren dit circa 2.250 mvt per etmaal. Ook zien wij een toename van het verkeer in de Parklaan tot ruim 2.000 mvt per etmaal. In het basisjaar waren dit 1.500 mvt per etmaal.

Voor de effecten van deze toename's sluiten wij aan bij de conclusies zoals vermeld onder scenario 1a: ook voor deze straten is cijfermatig de toename nog acceptabel. De totale verkeersintensiteiten

blijven immers onder de 4.000 mvt per etmaal. Maar gezien de ligging van de school aan de Parklaan en ook de schoolroute naar de nieuwe school bij Oppe Brik is het minder wenselijk deze straten met het oog op de verkeersveiligheid extra te belasten.

Verder is er is weinig ruimte voor aanvullende mitigerende verkeersmaatregelen. Wij hebben al maatwerk geleverd gezien de functie en het gebruik van deze wegen.

Scenario 2

Bij dit scenario passen we de bestaande verkeersafwikkeling aan. We sluiten het centrum van Reuver, tussen de Stationsstraat en Pastoor Vranckenlaan af voor gemotoriseerd verkeer. Om de verkeersontsluiting te waarborgen draaien we het eenrichtingsverkeer op de Pastoor Vranckenlaan om. Bij dit scenario ligt de nadruk op verblijven op de Rijksweg.

Bij dit scenario zien wij duidelijk dat de verkeersstromen zich verplaatsen naar aanliggende woonstraten zoals bijvoorbeeld bij de Heerstraat, een toename van ca. 200 mvt per etmaal, Stationsstraat / Wilhelminastraat een toename van ca. 2.000 mvt per etmaal, Bergerhofweg / Mariastraat een toename van ruim 200 mvt per etmaal. Verder zien wij ook een toename op de Parklaan van ca. 500 mvt per etmaal.

Wij hebben bovengenoemde straten afgelopen jaren heringericht tot 30 km/u straten. Volgens de wegcategorisering Duurzaam Veilig betreft het betreft hier erftoegangswegen van type I en II. Gezien de diversiteit van de verkeersstromen op deze straten, zoals een ontsluitende functie voor achterliggende industrieterreinen, openbaar vervoer, scholen maar ook woningen hebben wij hier maatwerk moeten leveren. De Heerstraat is aangewezen als erftoegangsweg type I: een wijk verbindende functie met een maximale verkeersintensiteit van 6.000 mvt per etmaal. Stationsstraat, Wilhelminastraat, Mariastraat en Parklaan zijn erftoegangswegen type II. Aan deze categorisering met een 30 km/u inrichting wordt een maximale verkeersintensiteit van 4.000 mvt per etmaal verbonden.

Verkeerskundige effecten scenario 2

Als wij de verschilplot toevoegen aan de huidige verkeersintensiteiten op betreffende straten zien wij dat de verkeersintensiteiten op de Stationsstraat en de Wilhelminastraat ruim boven de 4.000 mvt per etmaal (in het basisjaar ca. 2150 mvt plus een toename ten gevolge van het scenario van 2050 mvt) komen. Dit is dus een overschrijding van de wegcategoriseringsnorm.

Voor de Heerstraat gaan wij naar een verkeersintensiteit van ca. 5.600 mvt (basisjaar ca. 5.300 mvt plus een toename van circa 270 mvt per etmaal). Ook hier komt de maximale grens in zicht.

De Parklaan en Mariastraat krijgen een verkeersintensiteit van ca. 2.000 mvt per etmaal (basisjaar voor Parklaan 1.500 mvt plus toename van ca. 600 mvt ten gevolge het scenario, basisjaar voor Mariastraat ca. 1.650 mvt plus toename van een kleine 300 mvt ten gevolge van het scenario). Dit heeft gevolgen voor de verkeersveiligheid en de doorstroming in deze straten. Wij gaan dan namelijk over of tegen de norm van het maximaal aantal voertuigen waarvoor de straten zijn ingericht. Zo is de kans groter dat het langzaam verkeer zoals fietsers op betreffende wegen in conflict komt met het toegenomen gemotoriseerd verkeer.

Verder is er is weinig ruimte voor aanvullende mitigerende verkeersmaatregelen. Wij hebben al maatwerk geleverd gezien de functie en het gebruik van betreffende wegen.

Voorkeursscenario vanuit verkeer

Uit verkeerskundig oogpunt heeft scenario 1a de voorkeur waarbij de Rijksweg voor tweerichting verkeer toegankelijk blijft en we de huidige verkeerstromen handhaven. Komende vanuit Venlo moet het verkeer op de Rijksweg het van rechts komende verkeer vanuit de Pastoor Vranckenlaan voorrang geven. Dit heeft een snelheidsremmende werking.

Bij de inrichting van de Rijksweg mag geen te zware nadruk op het “verblijven” gelegd worden anders zal het doorgaande verkeer, zoals het verkeersmodel dit aangeeft bij scenario 1a, zich zal verplaatsen naar de volgende straten Stationsstraat-Wilhelminastraat respectievelijk Bergerhofweg-Mariastraat. Uit verkeerskundig oogpunt is dit een minder gewenste ontwikkeling. Verder is er in deze straten verder nauwelijks ruimte voor mitigerende verkeersmaatregelen.

De verschilplots van de verschillende scenario's ten aanzien van verkeer zijn opgenomen in bijlage 02.

Evenementen

Weekmarkt

Het beste komt de weekmarkt tot zijn recht indien we deze compact neerzetten op het marktplaatsplein. Bij scenario's 1a en 1b zal wekelijks een straat (Rijksweg, Pastoor Vranckenlaan of Raadhuisplein) afgesloten moeten worden om de markt neer te kunnen zetten. Bij scenario 2 speelt dit minder omdat de Rijksweg in dat scenario is afgesloten en deze bij de opstelling van de markt kan worden betrokken.

Kermis

De huidige opstelling van de kermis is ook compact. De routing en zicht op elkaar is daarbij van belang. Enerzijds voor de exploitanten zodat ze allemaal verzekerd zijn van een goede plek waardoor ze graag willen inschrijven voor de kermis. Daardoor kunnen we een goede en mooie kermis behouden zoals we die nu kennen. Anderzijds willen we als organisator van de kermis zo min mogelijk gaten, lege en verlaten hoeken creëren in verband met de veiligheid van exploitanten en bezoekers.

Overige evenementen

In juli heeft ons college het evenementenbeleid vastgesteld. Hierin hebben kaders gesteld voor het aantal evenementen met bepaalde geluidsbelasting (de zogenoemde piramide). Voor de herinrichting van het Raadhuisplein is echter ook het benodigde oppervlak (inclusief benodigde ruimte voor transport en hulpdiensten) van de tenten van belang. Wij willen op het Raadhuisplein rekening houden met grote tenten zoals bij het Tentfees of Beachparty en dit als een randvoorwaarde voor de verdere uitwerking van het schetsontwerp meenemen.

Samenvatting belangenafweging

In bijlage 03 zijn de verschillende belangen ten aanzien van de verschillende scenario's inzichtelijk gemaakt waarbij is gekeken naar de uitkomsten ten aanzien van beleving (voortkomend uit het participatietraject), verkeersaspecten, markt / kermis / overige evenementen, duurzaamheid, financiën en realisatietermijn.

Ons college kiest voor scenario 1a, aangezien wij aan verkeer een belangrijke waarde toekennen. Hierbij zien we het Raadhuisplein als één groot aantrekkelijk gebied bedoeld voor verblijven én verkeer:

- Rijksweg blijft toegankelijk voor twee richtingsverkeer, huidige eenrichtingsverkeerrichting op de Pastoor Vranckenlaan handhaven
- Raadhuisplein ruimtelijk ontwerpen over de Rijksweg heen
- Accentuering entree van de passage met andere verharding
- Verplaatsbare groenelementen met zitranden
- Ruimte voor terrassen
- Verbetering overstekbaarheid en lagere snelheid verkeer

Kortom door middel van een 'shared space'-inrichting is een combinatie te maken van beleving en verkeer. Met nadruk wijzen wij erop dat het hier nog gaat om een schetsontwerp, dat we, na uw besluit, verder uitwerken tot een voorlopig en een definitief ontwerp. Bij deze verdere uitwerking betrekken we u en de verschillende belanghebbenden. In deze verdere uitwerking wordt ook duidelijk op welke wijze we de weekmarkt, de kermis en andere evenementen inpassen. Ook gaan we dan in gesprek met de organisatoren van evenementen waarbij (grote) tenten op het plein komen om te bepalen of en op welke wijze wij in hun behoefte kunnen voorzien.

Planning

Vanaf januari 2020 gaan we aan slag met de uitwerking van het schetsontwerp tot een definitief ontwerp, waarbij we ook weer onze inwoners, de gebruikers van het plein en de kopgroep betrekken. Daarna verwerken we het definitief ontwerp in een bestek, dat we vervolgens aanbesteden. Gelet op het proces, termijnen, zomervakantie én de kermis in Reuver, starten we direct ná de kermis in Reuver met de uitvoering.

a. Financieel

De totale kosten voor de uitwerking van het schetsontwerp bedraagt € 700.000. Voor de dekking van dit bedrag stellen we het volgende voor:

- € 150.000: uit het bij de begrotingsbehandeling 2019 herbestemde budget van het Landschapsontwikkelingsplan ten behoeve van opwaardering van de uitstraling van het centrum.
- € 550.000: de kapitaallasten uit het bij de begroting 2020 beschikbaar gestelde budget voor vitale voorzieningen van € 175.000. Uitgaande van een afschrijvingstermijn van 30 jaar gaat het hierbij om maximaal € 18.333 per jaar.

Er zijn gesprekken gestart met de provincie voor subsidiëring van de totale uitvoering als vervolg op de subsidiëring van het plan van aanpak. Het gaat dan om de regeling Kwaliteit Limburgse Centra. Dit betekent dat 50% van de kosten met een maximum van het bedrag dat de gemeente zelf investeert, gesubsidieerd kunnen worden. Aangezien dit traject nog onzeker is, zijn de mogelijkheden nog niet opgenomen in het overzicht. Hierover denken we in het tweede kwartaal van 2020 meer zekerheid te kunnen bieden. Daarnaast heeft de Rabobank vorig jaar aangegeven dat zij bereid zijn concrete ondernemersgerichte activiteiten te subsidiëren. Het gaat dan met name om het geven van workshops, waarvan we nu nog niet weten aan welke thema's de ondernemers in onze gemeente behoefte hebben en of deze thema's aansluiten op het aanbod van de Rabobank. De hier genoemde bedragen zijn dus maximale bedragen voor de gemeente: bij toekenning van subsidie wordt dit bedrag lager.

b. Juridisch n.v.t.

c. Risico's n.v.t.

5. Visie Blij in Beesel

Bedrijvig: gemeenschap met veel voorzieningen (zoals winkels, uitgaansgelegenheden, station, accommodaties), weinig leegstand en veel bedrijven

Samenwerking: gemeenschap met goed samenspel tussen inwoners, bedrijven, organisaties, verenigingen, gemeenten en waar we gezamenlijk onze visie verwezenlijken en uitdragen

Gemeente in Gemeenschap: gemeenschap met een benaderbare, meedenkende, communicerende en faciliterende gemeente

6. Toegankelijkheid

Wordt meegenomen bij verdere uitwerking van het schetsontwerp in bestektekeningen.

7. Duurzaamheid

Wordt meegenomen bij verdere uitwerking van het schetsontwerp in bestektekeningen.

8. Voorstel

U wordt gevraagd:

1. In te stemmen met het schetsontwerp (scenario 1a, huidige verkeersrouting handhaven, auto te gast op Rijksweg, ruimtelijk ontwerp Raadhuisplein over Rijksweg heen, toevoegen vergroening en zitelementen)
2. In te stemmen met het blijven organiseren van de markt, de kermis en (grootschalige) evenementen op het Raadhuisplein en dit als uitgangspunt mee te geven bij de uitwerking van het schetsontwerp
3. Na vaststelling van het schetsontwerp uw Raad betrekken bij de verdere uitwerking van het schetsontwerp bijvoorbeeld op de wijze van de wijkaanpak Hazekamp
4. Voor de uitwerking van het schetsontwerp een krediet van € 700.000 beschikbaar te stellen (en afhankelijk van mogelijke subsidie-beschikking dit bedrag neerwaarts bij te stellen) en dit te dekken uit investeringsreserve Landschapsonwikkelingsplan (€ 150.000) en vitale voorzieningen (kapitaallasten € 550.000 jaarlijkse afschrijving over 30 jaar van € 18.333 per jaar)

Reuver, 19 november 2019

Burgemeester en wethouders van Beesel,

secretaris,
drs. E.H.J. Janssen

burgemeester,
drs. W.G.H.M. Rutten

Aldus vastgesteld door de raad van Beesel in zijn openbare vergadering van 16 december 2019

griffier,
P. Moors

voorzitter,
drs. W.G.H.M. Rutten

Meegezonden:

Bijlage 01 - Schetsontwerp - Scenario's ontwikkelvisie
Bijlage 02 - Schetsontwerp - Verkeersmodellen bij scenario's
Bijlage 03 - Schetsontwerp - Belangenafweging