

Vragen Vragenkwartier 11 mei 2021

CDA

1. Herinrichting Beuningen

Een maand of twee geleden heeft de CDA-fractie de portefeuillehouder gevraagd naar de herinrichting van de kern in Beuningen. Aangegeven werd toen dat 'Beuningen' niet als één project werd uitgevoerd maar in verschillende stukken werd opgeknipt en uitgevoerd.

We hebben de projectkaart er nog eens bij gepakt en dan zien we voor de Pastoor Bolscherstraat staan: **start 2021 eind 30-4-2022**. Wat staat er precies te gebeuren? Het lijkt ons wel erg lang voor deze relatief korte, doodlopende straat. We hoorden ook dat er nog een verkeerskundig onderzoek is aangekondigd. Nut, noodzaak?

Verder lijkt het bij 'betrokkenheid raad' wel of de € 500.000,- krediet die voor de kern van Beuningen stond gereserveerd, wordt doorgeschoven naar de werkzaamheden in de Pastoor Bolscherstraat. Graag een toelichting.

Wat de 'herinrichting Beuningerstraat' betreft staat er:

.....Het project stopt bij het beslismoment van het Schetsontwerp. Verdere uitwerking van het ontwerp (VO, DO, UO), het opstellen van een bestek, de aanbesteding en de realisatie van de herinrichting, valt buiten het project.....

Dit is klaar in april 2022. De vraag is dan: Hoe kunnen we hier versnellen? Er wordt nu weer een jaar gesproken over een schetsontwerp terwijl er door de dorpsraad al zo veel voorwerk is gedaan. Wanneer kan de herinrichting echt beginnen en hoeveel budget is hier voor nodig?

2. Locatie sneltest (spoedvraag)

Sinds enkele weken geldt in Duitsland een tijdelijke plicht tot het kunnen overleggen van een recente negatieve test verklaring voor mensen uit Nederland.

Deze tijdelijke verplichting vanuit de Duitse overheid raakt een aantal groepen in de grensstreek hard. Dit omdat zij naar Duitsland moeten voor werk, opleiding of zorg en zich niet aan die verplichting kunnen onttrekken. In sommige gevallen kunnen werknemers terecht bij een werkgever in Duitsland of bij een andere testvoorziening aan de Duitse kant van de grens. Mensen die dat niet kunnen, konden zich in Nederland alleen laten testen bij commerciële teststraten. De GGD's verstrekken geen testbewijs. Dit brengt voor deze groepen onverwacht flinke uitgaven voor testen met zich mee.

Rijksoverheid heeft daarom besloten om onderstaande doelgroepen voor de periode tot en met 30 juni, of tot aan het opheffen van de verplichting door de Duitse overheid als dat moment eerder valt, in de gelegenheid te stellen om zich vanaf 6 mei a.s. op verschillende plekken in de grensstreek op kosten van de rijksoverheid te laten testen.

Op de betreffende site (<https://grenstesten.nl/#testen>) lezen wij dat de ambitie bestaat om ook in Losser een testlocatie te realiseren. Graag horen wij of hier al contacten over bestaan dan wel of op korte termijn contact kan worden gelegd om dit ook daadwerkelijk binnen onze eigen gemeente voor elkaar te krijgen.

VVD

3. Extra inzet BOA's

Onlangs lazen wij in Tubantia dat een aantal Twentse gemeenten subsidie hebben gevraagd en gekregen voor de ondersteuning van toezicht en handhaving in deze coronatijd. Of beter gezegd; extra geld voor de inzet van BOA's. Het stemt ons tevreden dat Losser deze subsidie ook heeft gekregen in tegenstelling tot sommige andere gemeenten die het blijkbaar niet eens hebben aangevraagd.

Toch hebben wij hierbij drie vragen:

1. Wij lezen dat er twee extra BOA's worden ingezet in Losser. Een verdubbeling. Dat is goed nieuws. Wat betekent dit in uren per week gemiddeld? Kan het college aangeven waar deze extra handhaving zich vooral op zal richten?
2. Is hier sprake van een incidentele subsidie waarmee wij structurele kosten gaan maken?
3. Op 7 mei stond in Tubantia dat Hengelo had afgezien van deze subsidie van € 260.000,-. Als reden werd gegeven dat de gemeente Hengelo een onevenredig grote tegenprestatie moest leveren. Het ontvangen van de deze subsidie van € 260.000,- zou voor Hengelo een investering van € 780.000,- betekenen. Waar gaat dit over? Geldt iets dergelijks ook voor Losser? Kan het college dit uitleggen.

Burgerforum

4. Participatiepunt Verkeersveiligheid

Mijn vraag is heel kort en gaat ook over de verkeersveiligheid. De openbare basisschool het Kompas in Overdinkel heeft sinds 2016 aandacht gevraagd voor de verkeersveiligheid voor haar schoolgebouw. In de bijlage wordt het e.e.a. verder uitgewerkt t.a.v de situatie en de diverse contacten. Onze vraag is kort en concreet; is de wethouder bereid om de participatiepunt van veilig verkeer Nederland te laten kijken naar de verkeerssituatie op en rondom het woonerf voor het Trefhuus in Overdinkel en de eventuele daaruit volgende adviezen uit te voeren?

TOELICHTING

<https://participatiepunt.vvn.nl/>

Toelichting: Sinds de opening van het Trefhuus in Overdinkel is er aandacht gevraagd voor de verkeersveiligheid voor het Trefhuus, door het Kompas, de medezeggenschapsraad van het Kompas en Consent. Herhaaldelijk is er gevraagd om verkeerstechnische aanpassingen bij de gemeente, dit zonder noemenswaardig resultaat. Wat zijn de knelpunten?

De knelpunten komen voort uit de woonerfconstructie waarvan sprake is er voor het Kompas. In artikel 44, 45 en 46 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens staan de regels m.b.t. het woonerf beschreven.

In artikel 44 staat dat voetgangers de wegen binnen het erf over de gehele breedte mogen gebruiken. Artikel 45 van het reglement beschrijft de maximumsnelheid, namelijk 15 km en artikel 46 beschrijft de regels omtrent het parkeren.

Wij zullen kort onderbouwen aan de hand van deze artikelen, dat er sprake is van het niet logisch inrichten van de verkeersveiligheid op dit deel van de Hoofdstraat.

Artikel 44 impliceert dat op een woonerf overal gespeeld en gelopen mag worden en het verkeer de voetgangers op het erf niet mag hinderen. Wie zich als een voetganger begeeft op het woonplaats zal snel ervaren dat het verkeer zich niet conform artikel 44 RVV gedraagt. De verkeersdruk, de onbekendheid bij buitenlandse bestuurders over hoe zich te gedragen op een erf (en ook Nederlandse bestuurders), het vrachtverkeer (mag alleen bestemmingsverkeer zijn, maar er is ook nog sprake van veel doorgaand verkeer) maken dat het verkeer zich niet houdt aan de verkeersregels op het erf.

Artikel 45 regelt de maximum snelheid namelijk 15 kilometer per uur. De aanwijzing meting verkeersovertredingen stelt dat de minimale afstand tussen het gebod en de meeting bij een 15 kilometerzone minimaal 40 meter moet bedragen. Met een snelle niet accurate meting komen wij uit op 52 passen wat uit zou komen op 36 meter. Het is dus nog maar de vraag of er gehandhaafd kan worden door de politie en als de afstand al ruim genoeg is dan zal dit hooguit enkele meters zijn en dan nog vraagt Burgerforum zich af of handhaving van de snelheid mogelijk is. Voor zover onze informatie strekt is er sinds er sprake is van een woonerf, niet gehandhaafd door de politie. Rondom het parkeren is er ook sprake van een onveilige situatie, die ook herhaaldelijk onder de aandacht is gebracht door de school zelf en het strafbureau

van Consent. Artikel 46; het parkeren op een erf in combinatie met de voorrangsregels. Omdat uit de verkeerssituatie niet blijkt dat er sprake is van een in-/uitrit bij de parkeerplaats, heeft het vertrekkende verkeer van de parkeerplaats voorrang op het verkeer dat van links komt. Dit heeft al herhaaldelijk tot onveilige situaties geleid en ook hier zijn nog geen acties ondernomen door de gemeente om het veiliger te maken. Nu kan de gemeente zeggen dat tot op heden er geen ongelukken zijn gebeurd. Er is echter wel sprake van een zeer reëel risico op een verkeersongeval, temeer omdat er naast de omissies in de inrichting van de verkeersveiligheid er ook geen sprake is van verkeersmeubilair op straat (u kent wellicht de veelkleurige pilaren met het handje, slagbomen en dergelijke) die wel te vinden zijn bij vrijwel alle andere basisscholen in onze gemeente. Er is dus geen duidelijke aanduiding dat het verkeer een school nadert, u snapt dat dit niet helpt om het veiliger te maken. De oplossing is een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Zo heeft het Kompas hier al sinds de opening aandacht voor en wordt de verkeersveiligheid onder de aandacht gebracht van de kinderen en hun ouders; wethouder Wildschut is destijds hiervoor ook een keer op school geweest. Naar aanleiding van dit betoog willen wij de wethouder dan ook het volgende vragen; is de wethouder bereid om het participatie punt van veilig verkeer Nederland te vragen om de verkeersveiligheid voor het Kompas te beoordelen en de daaruit volgende eventuele aanbevelingen uit te voeren?

5. Verkeersproblematiek

Geregeld komen bij BF vragen binnen over verkeerszaken. Vaak betreft het te hard rijden, vragen over handhaving, verzoek om verkeersremmende maatregelen, onveilige situaties e.d.

Als voorbeeld geven wij 2 zaken:

De verkeersproblematiek Goormatenweg, iets wat al langer loopt.

Een tweede voorbeeld de verkeersproblematiek Rosmolen in De Lutte, waarover al vaker aan de bel is getrokken door aanwonenden, omdat daar te hard gereden wordt. Dit wordt ook bevestigd door metingen. Daarnaast wordt de stoep aan 1 kant voortdurend gebruikt als parkeerplaats, wat het er niet veiliger op maakt omdat deze weg ook gebruikt wordt door het bouwverkeer. Moeten die elkaar passeren, dan is dat onmogelijk zonder gebruik te maken van de stoep.

Vragen: Wat is voor de gemeente reden om wél in te grijpen (bijvoorbeeld drempels, extra handhaving, andere inrichting van de weg) als dit soort meldingen gedaan worden? Is dat op basis van de geluiden van omwonenden? Op basis van metingen? Wordt gekeken naar ongelukken die al plaats hebben gevonden? Een combinatie daarvan? Kortom op basis van welk beleid neemt de gemeente wel of niet maatregelen?

6. Geslotenverklaring Hogeboekelweg

De gemeente heeft gekozen voor een geslotenverklaring (en alleen toegankelijk voor omwonenden). Voor een zorgboerderij met haal/brengverkeer blijft dit lastig.

Vraag: Kan hier ook gebruik worden gemaakt van een partiële geslotenverklaring in combinatie met een goede routing van het autoverkeer?

7. Laadpalen

We lezen op de site van de gemeente Losser dat er extra laadpalen geplaatst worden en wel 2 aan de Hogeweg en 2 aan het Egbertink. Ook aan Beuningersstraat en daar heel begrijpelijk op een centrale plek bij de kerk in de buurt. Hier zullen toeristen denken wij wel gebruik van maken.

En voor de revitalisering van Beuningen belangrijk. Tot dit besluit is gekomen in het kader van het realiseren aan openbare laad infrastructuur concessie GO-RAL.

Op zich vinden we extra laadpalen prima, maar daarbij denken wij in eerste instantie toch aan plekken waar veel mensen er gebruik van kunnen maken ipv aan het einde van een doodlopende straat.

Vragen:

Wat is het beleid t.a.v. plaatsing van laadpalen? Wanneer wordt een verzoek wel en wanneer niet gehonoreerd?

Welk budget wordt hiervoor gebruikt en hoe hoog is dit budget nog?

8. Loonkostensubsidie

In dit artikel van eind vorig jaar staat dat er nauwelijks gebruik wordt gemaakt van de loonkostensubsidie door gemeenten.

In welke mate wordt dit bij ons gebruikt? Om hoeveel mensen/bedrijven gaat het dan.

<https://www.trouw.nl/economie/in-den-bosch-lukt-het-wel-om-bijstandsgerechtigden-aan-het-werk-te-krijgen~bf40478b/>