

R.T.G. – Ruimte



OPENBAAR

Korte aantekeningen van de bijeenkomst van 1 december 2015.
Aanvang: 21.00 uur

| | |
|------------------|---|
| Aanwezig: | Voorzitter: Dhr. Wossink |
| | De leden: de heren Van Geenen, Holtman, Assink, Ter Maat, Meerdink, Navis, Bulsink en Boerendonk. |
| | Namens het college: wethouder Kok (agendapunt 1), wethouder Luiten (agendapunten 2 en 3) de heer Sikking (agendapunt 2) en de heer Roebers (agendapunt 3). |
| | RTG-griffier: E.J.A.H. Smit |

| | |
|---|---|
| 1. Voorstel tot vaststelling van de exploitatie Stationslocatie Aalten Zuid. | |
| Vragen aan het college. | |
| <u>Vraag:</u> In het raadsvoorstel wordt gesproken over subsidies. Als deze €3 ton subsidie niet komt, komt er dan geen opwaardering van de omgeving? | <u>Antwoord:</u> In het voorstel houden wij rekening met twee subsidies. 1. Steengoed benutten. Dit gaat met name om de ruimtelijke ontwikkeling van een gebied. Hier hebben wij hoge verwachtingen van. Het tweede deel gaat over de infrastructuur. Als deze omgeving straks wordt aangepakt vinden wij ook dat de infrastructuur aangepakt moet worden. Voor dat de ontwikkeling van deze 3 ha klaar is zijn wij 3 jaar verder. Wij gaan er vanuit dat op dat moment de subsidiepot er nog is. Nu houden wij er in de exploitatie rekening mee dat, wat wij uitgeven aan infra, ook terug krijgen aan subsidies. Hier is al wel overleg over geweest met de provincie. |
| <u>Vraag:</u> In het aller slechtste geval zal dit ten koste gaan van de algemene reserve? Is de algemene reserve het verrekenpotje. | <u>Antwoord:</u> Ja. |
| <u>Vraag:</u> Heeft een extern deskundige deze specifieke materie getoetst op staatssteun? | <u>Antwoord:</u> Onze eigen juridische afdeling heeft dit gedaan. Geen externe. Het is aankoop en verkoop van grond. In onze beleving valt dit niet binnen de staatssteun. |
| <u>Vraag:</u> Welke zekerheid hebben wij dat het bij €3,6 ton blijft? | <u>Antwoord:</u> De bedragen zijn op basis van ramingen. De bedragen van aan- en verkoop zijn in een intentieovereenkomst vastgelegd. 16 december zal dit ook via de notaris passeren. Daar zit geen plus of min in. Voor de sloopkosten hebben wij 2 maal een indicatie gemaakt. Eén keer door een externe en één keer door ons. Beiden kwamen bijna op hetzelfde uit. In die zin is het een begroting, maar wel één waar wij behoorlijke zekerheid over hebben. Het gaat ook in de aanbesteding. De ramingen zoals deze hier liggen hebben wij onderbouwd met externe gegevens. |
| <u>Vraag:</u> Zijn de bedragen voor sloop en sanering bekend voor het agendapunt in de raad komt? | <u>Antwoord:</u> Van de sloopkosten zijn wij van de 10 keer, 9 keer binnen de raming gebleven. Wij hebben 2 offertes liggen van twee bedrijven. |

| | |
|---|---|
| | <p>Wij kunnen pas gaan slopen als alles geregeld is. Het is niet gesloopt voor er een raadsbesluit is. Zonder raadsbesluit hebben wij niet de bevoegdheid om de aan- en verkoop te doen. Hetgeen u vraagt is onmogelijk. Wij moeten eerst een krediet hebben daarna kunnen wij verkopen en dan kan er pas gesloopt worden.</p> |
| <p><u>Vraag:</u> In hoeverre zijn er afspraken gemaakt met Beele over de opwaardering van de omgeving?</p> | <p><u>Antwoord:</u> Er zijn alleen afspraken gemaakt over de aan- en verkoop en de procedures. Opwaardering van de omgeving is daar geen onderdeel in.</p> |
| <p><u>Vraag:</u> Dit is een project waar verlies op zit. Lopen wij geen risico met de verrekening van de BTW?</p> | <p><u>Antwoord:</u> Neen. In ieder geval met het verlies niet. Daarnaast is het zo dat het nog te bezien is of er verlies opkomt. Door de subsidie is het budgettair neutraal. Doordat wij het aan- en verkopen heeft de firma Beele fiscaal voordeel in het kader van hun BTW. Wij hebben er geen nadeel van; het voordeel zit bij de partij. Deze kan de BTW nu aftrekken. Dit kon bij overdrachtsbelasting niet. Wij hebben geen last van overdrachtsbelasting.</p> |
| <p><u>Vraag:</u> U gaf aan dat het subsidiepotje nog niet leeg is. Hangt het daarvan af of wij die krijgen of niet? Zijn er andere factoren en wanneer wordt dit dan duidelijk?</p> | <p><u>Antwoord:</u> Steengoed benutten, zit in het coalitieakkoord. Daar is € 20 miljoen beschikbaar. Uit de eerste tranche hebben wij € 500.000 gehaald. De tweede tranche is € 9 miljoen voor 2016 en verder. Die pot is nog niet leeg. Vitaal Gelderland gaat over de infra en is de huidige subsidiepot. Omdat wij pas over 3 jaar gaan investeren hopen wij dat die subsidiepot dan nog redelijk vol is.</p> |
| <p><u>Vraag:</u> In het ergste geval gaat het dus uit de algemene reserve?</p> | <p><u>Antwoord:</u> Als wij de subsidie niet krijgen dan betekent dit € 3 ton uit de algemene reserve. Aanpak van de infra hebben wij gekoppeld aan de subsidie vanuit de provincie. Als de subsidie er over 3 jaar niet is dan is nu niet iets vastgesteld waardoor de infra gaat opwaarderen. Dan zal er op dat moment een nieuw voorstel naar u toekomen. Dit ligt nu nog niet voor. Wij gaan er vanuit dat die subsidiepot er dan nog is.</p> |
| <p><u>Vraag:</u> Er zijn 2 offertes van de sloopkosten. Is het zo dat als een bedrijf een bedrag afgeeft voor de sloopkosten, dat dit vast staat of hangt het nog af van de omstandigheden?</p> | <p><u>Antwoord:</u> Er zijn geen formele offertes ingediend. Door het verkopende bedrijf is een inventarisatie gemaakt wat de kosten zijn. Dit hebben wij ook gevraagd aan een bedrijf in onze gemeente. Die bedragen komen ongeveer met elkaar overeen. Op basis van het vaststellen van dit plan gaan wij na 16 december een aanbesteding doen. Op basis van die aanbesteding zijn de werkelijke prijzen bekend. Onze verwachting is dat deze niet veel zullen afwijken van het geen wij nu hebben gehad.</p> |
| <p><u>Vraag:</u> Als de sloopkosten naderhand bijvoorbeeld in plaats van € 100.000, € 120.000 kost. Kan dit dan worden ingediend?</p> | <p><u>Antwoord:</u> Onderdeel van de offerte is dat wij een bestek laten maken door de architect. Een bestek voordat je gaat slopen. Hierop wordt ingeschreven voor een bedrag. Wij betalen het bedrag waarvoor zij ingeschreven hebben.</p> |
| <p><u>Vraag:</u> Wij spreken over 45.000 m2. Dit komt uit op +/- € 70,- per m2. Gemiddeld industrieterrein kost +/- € 100,- per m2. Slaapt u hier goed van? Hoe gaat dit</p> | <p><u>Antwoord:</u> Het gaat hier niet over gemeentelijke grondexploitatie als uit te geven terrein. Er heeft zich een probleem</p> |

| | |
|---|--|
| in de toekomst? | voorgedaan. De gemeente heeft actief de eigenaar benaderd hoe hij met zijn bezit om zal gaan. De eigenaar had in het begin echt andere gedachten over de grondprijs. Hij is er ook achter gekomen dat er niet heel veel bedrijven zijn die één keer 3,5 ha afnemen. In die zin moet u hier naar kijken. De eigenaar kan nu in één keer van alle panden af komen en ontvangt hiervoor ook nog een bepaalde waarde. Er zijn ondernemers die industriekavels aanbieden voor € 45,- m2. Alle partijen hebben hier een plus gescoord. |
| <u>Vraag:</u> Wat wordt nu het beleid? Of is het nu een kwestie van handje klap? Misschien is het goed hier eens samen over te discussiëren hoe het nu gaat met industriekavels. Is het college hiertoe bereid? | <u>Antwoord:</u> Wij hebben de afspraak dat wij marktconforme prijzen hanteren. Hier is gezocht naar een oplossing. Als er behoefte is vanuit de raad om hierover te discussiëren, dan kan dat altijd. Hier vinden onderhandelingen plaats binnen de regels die door de raad zijn vastgesteld. Wij hebben niet de behoefte deze regels nu te veranderen. Als u hier anders overdenkt dan horen wij dit graag. |
| <u>Vraag:</u> Wij hebben toch in het verleden altijd vaste kavelprijzen gehad? In het verleden was het gewoon dat de raad en het college discussieerde om de kavelprijzen vast te stellen. Dan gaat het vooral om de vergelijkbaarheid. | <u>Antwoord:</u> Nog niet zolang geleden is het beleid vastgesteld in het kader van de Vastgoednota. Hier staan ook zaken in over vastgoed en kavelprijzen. Als wij nog meer moeten doen dan horen wij dit graag, maar volgens ons hebben wij het al besloten. |
| De voorzitter concludeert dat er geen toezeggingen zijn gedaan en dat dit voorstel als bespreekstuk naar de raadsvergadering kan. | |
| 2. Voorstel tot beschikbaar stellen van €123.500 voor het treffen van diverse maatregelen op het gebied van verkeersveiligheid en bereikbaarheid voor de fiets. | |
| Inspreker de heer G. te Hennepe namens Haarts Belang. Zijn bijdrage is aan deze aantekeningen gehecht. | |
| <i>Er zijn geen vragen aan de heer Te Hennepe.</i> | |
| Inspreker de heer D. van Eerden namens Heurn's Belang. Zijn bijdrage is aan deze aantekeningen gehecht. | |
| <i>Er zijn geen vragen aan de heer Van Eerden.</i> | |
| Vragen aan het college. | |
| <u>Vraag:</u> Is er naast onze eigen verkeersdeskundige en Keypoint consultancy nog een extern verkeersdeskundige geraadpleegd en is er overleg gepleegd met de fietsersbond? | <u>Antwoord:</u> Een onafhankelijk deskundige heeft ons hierin geadviseerd. Dit kunt u lezen in dit rapport. |
| <u>Vraag:</u> Het bureau heeft aan de hand van de enquête knelpunten gesignaleerd. Hebben zij ook specifiek op verkeerskundige zaken gelet? | <u>Antwoord:</u> Dit bureau heeft daarvoor ook de specifieke kennis in huis. Dus, ja. |
| <u>Vraag:</u> Zijn de folders over de fietsstraat nog up-to-date? | <u>Antwoord:</u> Folders van de fietsstraat zijn zeer algemeen opgesteld. Zij voldoen ook voor dit verhaal. De folder is niet specifiek maar geeft meer aan wat je kunt verwachten op de fietsstraat. |
| <u>Vraag:</u> De fietsstraat omvat een aantal vakken. In de | <u>Antwoord:</u> Op welke manier meet je en |

| | |
|---|--|
| inleiding staat omschreven dat de objectieve verkeersveiligheid goed is. Waaruit concludeert de gemeente dit? Verderop staat dat dit voorkomt uit geregistreerde ongevallen. Het aantal geregistreerde ongevallen is toch geen maatstaf of iets objectief of subjectief is? Het gaat toch om het aantal kinderen dat valt of om het aantal onveilige situaties? | wanneer is iets dan objectief? In deze systematiek zijn de objectieve cijfers van ambulances, politie etc. gehanteerd. Daarvan krijgen wij reportages. |
| <u>Vraag:</u> Het stuk suggereert dat het bij subjectieve verkeersveiligheid gaat over gevoelens. Mensen voelen zich niet veilig. | <u>Antwoord:</u> Dat is wel degelijk het gevoel. Dit heeft de enquête ook opgeleverd. Het gevoel hebben van onveiligheid. Dat geeft dan die subjectiviteit aan. |
| <u>Vraag:</u> Waarom is besloten om de fietsstraat in Dinxperlo zo aan te leggen zoals deze nu is? | <u>Antwoord:</u> Deze is aangelegd naar de situatie van de scholen destijds. Er is gekozen voor de kortste route. Maar dan heb je wel te maken met verschillende wegprofielen. Toen is er niet voor een eenduidig wegprofiel gekozen. Dit is één van de zaken waarvan helder wordt dat je dit wel zoveel mogelijk moet nastreven. Vandaar dat die aanpassingen worden voorgesteld. |
| <u>Vraag:</u> Kan de fietsstraat tussen de Nieuwstraat en de Hogestraat eenrichtingsverkeer worden gemaakt? Dit zien wij nergens terug komen. | <u>Antwoord:</u> Dit kwam dus niet uitdrukkelijk uit de enquête naar voren als een wens. |
| <u>Vraag:</u> In de evaluatie staat dat de situatie voor alle doelgroepen niet is verbeterd en voor automobilisten verslechterd. Was dit niet te voorzien? | <u>Antwoord:</u> Neen. Gezien de ontstaansgeschiedenis is getracht dit zo efficiënt mogelijk aan te leggen. Dit is gebeurd maar het behoeft wel verbetering. |
| <u>Vraag:</u> Als verklaring zijn dit de verschillende wegprofielen. Of heeft u hier nog andere verklaringen voor? | <u>Antwoord:</u> O.a. maar ook verschillende kruisingen die gevaar op leveren. Maar de wegprofielen is de belangrijkste. |
| <u>Vraag:</u> Objectieve veiligheid is goed. Het schort vooral aan de subjectieve verkeersveiligheid. Waarom gaan wij zoveel geld uitgeven voor het verbeteren van een subjectieve veiligheid. Kan dit niet bij regulier onderhoud worden meegenomen? | <u>Antwoord:</u> Dit laatste proberen wij in ieder geval. Wij willen wel de signalen serieus nemen. Hier hebben wij de afweging gemaakt of wij het geld hiervoor over hebben. Dat ligt hier voor. |
| <u>Vraag:</u> Lopen wij dan niet het risico dat wij ook op andere plaatsen moeten gaan investeren in subjectieve veiligheidsgevoelens? | <u>Antwoord:</u> Wij begeven ons op het bestuurlijke vlak. Daar worden afwegingen gemaakt. Dit doen wij op meerdere terreinen. Daar waar signalen binnen komen, dat het beter kan of veiliger, pakken wij dit op. |
| <u>Vraag:</u> In de praktijk blijkt dat er geen behoefte is aan speelsheid in Dinxperlo. Heeft het college hiervan geleerd? | <u>Antwoord:</u> Er zit niet meer in de planning. |
| <u>Vraag:</u> De fietsstalling is nu voor 30 fietsen. Dan verdubbelt het ineens naar 106 stuks. Hoe kan dit? | <u>Antwoord:</u> Het is een systeem waar de fiets iets netter in wordt gezet. Met minder ruimte kunnen er meer fietsen in. Het systeem is dubbellaags. Rekenkundig is het juist. |
| <u>Vraag:</u> Hoeft de provincie helemaal niets bij te dragen aan de oversteek bij de Slaadreef? | <u>Antwoord:</u> Neen. Het is een initiatief van de gemeente. De provincie geeft alleen de goedkeuring en de vergunning hiervoor. Het is ons plan en wij mogen betalen. |
| <u>Vraag:</u> Zit er een belemmering in de toeleiding naar die oversteek op de Slaadreef? | <u>Antwoord:</u> Er komt een middengeleider. In het midden komt een versmalling. |
| <u>Vraag:</u> Mag de gemeente op een provinciale weg bv. een fietsknipperbol installeren? | <u>Antwoord:</u> Je moet hier een vergunning voor krijgen. De provincie bepaalt. Deze geeft hier niet de ruimte voor. |
| <u>Vraag:</u> Toen wij spraken over de oversteek bij Bredevoort is ook de oversteek bij de Slaadreef aan de orde geweest. In onze beleving is destijds door de provincie aangegeven dat zij zouden willen | <u>Antwoord:</u> Wij zijn al verheugd en blij dat wij dit zover hebben kunnen krijgen. Daar waar er alleen maar weerstand was en het antwoord steeds nee was. De beleving, dat er destijds |

| | |
|---|---|
| meewerken aan een oversteek. Ook toen heeft de provincie – in onze beleving – gezegd te willen bijdragen. Waarom kan de provincie dan nu niet bijdragen? | iets mogelijk was, is anders dan in onze beleving. Op dat punt was de medewerking er totaal niet. |
| <u>Vraag:</u> Wordt er gehandhaafd bij de fietsstalling? | <u>Antwoord:</u> Ja. Het doel was om het voetpad weer vrij toegankelijk te krijgen. |
| <u>Vraag:</u> Op blz. 25 van de rapportage wordt gesproken over een heg op de kruising. Deze is hoog, er is slecht zicht van beide kanten. Kan de gemeente de eigenaar dwingen de heg te knippen of te verwijderen? Ook niet als de verkeersveiligheid in het gedrang is? | <u>Antwoord:</u> Als deze op eigendom staat van de particulier heb je daar geen mogelijkheden, tenzij het overhangend is over gemeentegrond. Dit is een heel lastig traject. |
| <u>Vraag:</u> Als je de verspringingen weg haalt wordt de fietsstraat iets rechter. Blijft, dat de rode strook vrij smal is. Zou het niet beter zijn dat daar een eenrichtingsverkeer situatie ontstaat of op basis van tijdstippen een algeheel autoverbod? Het is een sluiproute. | <u>Antwoord:</u> In de uitgebreide enquête komt dit niet naar voren. Het is niet direct nodig dit in te voeren. Als op termijn blijkt dat hier een verkeerskundige maatregel nodig is, is het niet zo moeilijk om hier een bord te plaatsen. Dit ga je niet zomaar doen. Voor de bewoners van een straat heeft dit nogal wat consequenties. |
| <u>Vraag:</u> Je spreekt hier over een paar honderd meter omrijden. Nieuwe bewoners kunnen gelijk hieraan wennen. | <u>Antwoord:</u> Het wordt wel al te gemakkelijk gezegd dat je dit zo kunt invoeren. Er zijn wel mensen die daar wonen. Zij hebben hier een stem in en die willen wij serieus nemen. |
| <u>Vraag:</u> Als je eenrichtingsverkeer maakt kunnen mensen gewoon bij hun woning komen. Old Dutch kan gewoon bevoorraad worden. Je moet er alleen even rekening mee houden hoe je de straat in rijdt. Is dit in de enquête gevraagd? | <u>Antwoord:</u> Dit was geen directe vraag. De vraag was welke knelpunten ervaart u en welke mogelijke oplossingen ziet u hiervoor. Een nadeel van eenrichtingsverkeer is dat de snelheid omhoog gaat. Het gaat wel over verkeerstechnische maatregelen. |
| <u>Vraag:</u> Op pagina 15 van het programma wordt een voorstel gedaan met prioriteit 3, om de weg te verbreden. Terwijl er wel staat dat daarmee wordt voldaan aan de normen en een verbeterde subjectieve veiligheid om daar eenrichtingsverkeer van te maken. Wij horen nu dat dit niet wordt gedaan omdat daarmee de snelheid omhoog gaat. Op het moment dat het wel wordt gedaan gaat de subjectieve veiligheid omhoog. Qua kosten zou het misschien verstandig zijn om deze naar prioriteit 1 of 2 te zetten. | <u>Antwoord:</u> Hier wordt niet voor gekozen. Men heeft ervoor gekozen hier prioriteit 3 aan te geven. Ook het adviesbureau acht dit niet als een hoge prioriteit. |
| <u>Vraag:</u> Is het niet verstandig om dat een hogere prioriteit te geven gezien de kosten en het voldoen aan de normen en het verhogen van de subjectieve veiligheid? | <u>Antwoord:</u> Neen. Die 3 staat er niet voor niets. Het geeft niet direct het effect wat het hoogste belang heeft. Als wij kijken vanuit het kostenperspectief zou u gelijk kunnen hebben. Wij hebben niet gekeken naar kosten maar naar welk effect het grootst is. Hier hebben wij voor gekozen. Dit zijn toevalligerwijs de iets duurdere aanpassingen. |
| <u>Vraag:</u> Hoe komt de oversteek bij de Allee eruit te zien? Zoiets als bij de Nijverheidsweg in Aalten? | <u>Antwoord:</u> U schetst het goed. Het geeft een hele goede attentiewaarde. Bij de Nijverheidsweg heeft de fietser geen voorrang. Bij de kruising Allee heeft de fietser wel degelijk voorrang. De fietser heeft een wat veiliger gevoel omdat de automobilist extra wordt gewezen op het feit dat hier een fietsstraat is. |
| <u>Vraag:</u> Komt er ook iets dat de fietsers attendeert? | <u>Antwoord:</u> Een bedrijf is bezig het systeem verder uit te breiden. Voor beide richtingen wordt iets gemaakt. |
| <u>Vraag:</u> Waarom geeft de provincie nu wel | <u>Antwoord:</u> Inzet van een goede ambtenaar. |

| | |
|--|---|
| toestemming voor de Slaadreef? | Door telkens zelf initiatief te nemen. De tekening zelf te maken en de kosten voor eigen rekening te nemen. Op die manier is het wel gelukt. |
| <u>Vraag:</u> Bij de fietsenstalling komt geen uitbreiding van het grondoppervlak maar een uitbreiding van de fietsenstalling. Er komt een dubbele laag. Is er rekening gehouden met E-bikes? Deze zijn nogal zwaar. | <u>Antwoord:</u> Technisch kan het. Het grootste deel is jeugd, zij kunnen nog wel zonder trapondersteuning naar het busstation fietsen. |
| <u>Vraag:</u> Het bureau dat het rapport geschreven heeft, heeft nog een aanbeveling gegeven over de kleurstelling van de fietsstrook. Waarom wordt deze aanbeveling niet overgenomen? | <u>Antwoord:</u> Dan spreek je wel over een behoorlijke investering. Je moet dan de hele straat aanpakken. Wij denken met de aanpassingen, die hier nu voorgesteld worden, de grootste blokkades te hebben weggenomen en effectief zaken te doen zonder nog meer uitgaven te doen. |
| <u>Vraag:</u> Zijn er tellingen gedaan bij het dynamisch verkeerspunt? Hoe verhoudt zich dit tot de driehoek hier in Aalten? | <u>Antwoord:</u> Daar zijn geen tellingen van. Wij zien wel dat dit het meest drukke kruispunt is. Juist deze kruising werd als het meest onveilig ervaren. |
| <u>Vraag:</u> Is dit stuk met de SGGR en met verkeersouders van scholen besproken? | <u>Antwoord:</u> Met de verkeersouders wel. De SGGR kan gevraagd en ongevraagd reactie geven. Met de fietsenstalling is wel overleg geweest met de SGGR. Hier kwam een positieve reactie op. |
| <u>Vraag:</u> U bent niet van plan om de overige onderwerpen met de SGGR te bespreken? | <u>Antwoord:</u> Zij kunnen altijd gevraagd en ongevraagd adviezen uitbrengen over stukken. |
| <u>Vraag:</u> Waar je de fietsstraat ingaat, zit een enorme knik in de weg. Wordt dit nog aangepast? Dit is behoorlijk onveilig. | <u>Antwoord:</u> Dit heeft te maken met die nabijheid van de rotonde. Daardoor is het punt verschoven. Veel verder kan ook niet want dan zit je tegen het chineesrestaurant aan. In dit voorstel wordt niet voorgesteld dit weer aan te passen. |
| De voorzitter concludeert dat er geen toezeggingen zijn gedaan en dat dit voorstel als bespreekstuk naar de raadsvergadering kan. | |
| | |
| 3. Voorstel tot wijziging van de bodemkwaliteitskaart 2012. | |
| Vragen aan het college. | |
| <u>Vraag:</u> De Helmkamp in Dinxperlo is toch al gesaneerd? | <u>Antwoord:</u> Dit zit in de afrondende fase. Hiermee bedoelen wij de gemeentewerf en het slachthuis. Het eerste gedeelte is vorig jaar al gesaneerd. Op dit moment zijn wij bezig met de afronding. Deze is volgende week woensdag klaar. |
| <u>Vraag:</u> Hoe kunnen wij controleren of de grond die wordt afgevoerd wordt gezuiverd of elders wordt gestort. Hoe weten wij waar de gronden vandaan komen. Heeft de gemeente hier zicht op? | <u>Antwoord:</u> Hier is dit stuk juist voor bedoeld. Om de categorieën van grondsoorten bij elkaar te kunnen brengen. Wij hebben teveel gebieden waar het te schoon is. Als je een kwalificatie hebt van minder schone gronden dan kun je daar makkelijker met je gronden naar toe. Dit is meer een reparatie. In 2017 worden de kaarten geactualiseerd. Dan klopt het weer in totaliteit. Het is een manier waarbij je het mogelijk maakt om op een efficiënte wijze te saneren. De grote saneringen zijn bijna gedaan. Je moet gaan beheren en zorgen dat er geen bodemvervuiling meer komt. Het besluit bodemkwaliteit is het wettelijk |

| | |
|--|--|
| | <p>kader hiervoor. Die zorgt dat bedrijven gecertificeerd zijn. Elke vrachtwagen met grond moet eerst gemeld zijn in Den Haag. Dan krijgen wij automatisch daarvan een afschrift. Wij gaan toetsen of die grond geschikt is voor een bepaalde toepassing. Wij zijn het bevoegde gezag en de Omgevingsdienst gaat handhaven. Het is een hele strenge wetgeving.</p> |
| <p>De voorzitter concludeert dat er geen toezeggingen zijn gedaan en dat dit voorstel als hamerstuk naar de raadsvergadering kan.</p> | |

Geachte aanwezigen.

Mijn naam is Dirk van Eerden, en spreek namens het Heurn's Belang. *en de inwoners van de Heurne*

Enige tijd geleden heeft de provincie groen licht gegeven voor de aanleg van een officieele oversteek met middengeleider ter hoogte van de huidige Slaadreef.

Als Heurn's Belang hechten wij er grote waarde aan, dat deze oversteek gerealiseerd wordt.

Een oversteek op deze plek kent vele voordelen, de grootste is de veiligheid. Omfietsen langs donkere wegen en tunnel is dan niet meer nodig. Ook voor de automobilisten op de hamelandroute is er nu duidelijkheid, een oversteek plaats.

En niet zoals nu het geval is, waar op diverse plaatsen men oversteekt. De vele pogingen van de buurtbewoners om de afgesloten overgang weer te openen, laten zien dat er grote behoefte is aan deze oversteek. Met de fiets door de sloot en langs een hek schraggelen hoeft dan ook niet meer.

Ook vanuit Aalten is het buitengebied makkelijk te bereiken voor een fietstocht of wandeling en niet te vergeten een bezoek aan de groenteboer, kweker of een iets verderop gelegen horeca gelegenheid. Ook de vele vakantiegangers zullen genieten van de oversteek.

De provincie gaf hier al groen licht het zou zeer jammer zijn, als de gemeente op dit punt zou afhaken.

Zo'n grote kans komt tenslotte niet vaak voorbij.

Namens Heurn's Belang dank voor uw aandacht.

Dhr. G. te Hennepe - namens Haart Belang.

Geachte raadsleden,

Haarts Belang is verheugd over het voornemen om een veilige oversteek ter hoogte van de Slaadreef te realiseren en hiermee een langslappend probleem op te lossen.

Al vanaf eind jaren '80 heeft Haarts Belang er op aangedrongen om een goede- veilige oversteek over de Hamelandtroute te realiseren.

Door het afsluiten van de wegen die de N313 kruisten, kunnen de inwoners van het gebied Haart Heurne vanaf dat moment alleen nog naar het dorp via de Loohuisweg en de Kiefteweg.

Dat deze twee mogelijkheden om de N313 over te steken te weinig zijn, blijkt uit de praktijk in de daarop volgende jaren. Fietsers kiezen er voor om ter hoogte van de Slaadreef de oversteek over de N313 naar de Slaadreef te wagen.

Scholieren maar ook mensen op weg naar het werk kiezen er voor om van deze niet officiële oversteekplaats gebruik te maken en door de berm en greppel de N313 over te steken in plaats helemaal om te fietsen via de Loohuisweg of Kiefteweg.

Ook inwoners van het dorp gebruiken deze niet officiële oversteekplaats om naar het buitengebied Haart Heurne te fietsen of te wandelen.

Ook het plaatsen van een hekwerk ter hoogte van deze oversteekplaats kon deze mensen niet op andere gedachten brengen.

Dat door deze manier van oversteken onveilige situaties ontstaan mag duidelijk zijn.

Daarom is Haarts Belang heel positief over het door de gemeente ontworpen veilige oversteek waardoor de omrijdafstand wordt beperkt en het gebruik van de fiets stimuleert.

Wetende dat de provincie het aantal oversteekpunten over de provinciale wegen zoveel mogelijk beperkt en deze oversteek nu door de provincie is goedgekeurd en hiervoor vergunning is verleend vraagt Haarts Belang dan ook in te stemmen met het beschikbaar stellen van de financiële middelen om dit plan uit te voeren.