



Haarlem

Retouradres Postbus 511, 2003PB Haarlem

VVD-fractie
t.a.v. dhr. Van Haga

Datum 5 april 2011
Uw kenmerk Haarlem, 3 maart 2011
Ons kenmerk WZ/OGV/2011/53685
Contactpersoon M. Copic
Doorkiesnummer 023-5115299
E-mail mcopic@haarlem.nl
Onderwerp Beantwoording raadsvragen VVD ex art. 38 RvO inzake Fietspont Spaarnelaan – Belgiëlaan

Geachte heer van Haga,

Op 3 maart heeft u vragen gesteld ex artikel 38 RvO inzake de fietspont over het Zuider Buiten Spaarne ter hoogte van de Belgiëlaan. Hieronder is uw vraag steeds cursief weergegeven waarna het antwoord van het college volgt. Vanwege de leesbaarheid wordt in de vragen over kosten zoveel mogelijk verwezen naar een aparte bijlage waarin alle kosten overzichtelijk zijn opgenomen. Het college meent hiermee afdoende antwoord te hebben gegeven op uw 37 veelal technische vragen over het fietspontje en ziet uit naar een constructieve discussie in de commissie Beheer.

1. Is het mogelijk dat de inspraak en zienswijzen leiden tot afblazen van het project?

Bij elk project kan het college op basis van nieuwe inzichten overwegen een ander besluit te nemen. Dit kan ook op verzoek van de Raad.

De gehouden inspraak heeft echter geen nieuwe argumenten opgeleverd waarbij heroverweging van de pont aan de orde is. Wel heeft de inspraak tot aanvullende inzichten geleid waardoor aanvullende besluitvorming aan de orde is. Dit betreft:

1. Jaarlijkse evaluatie
2. Geen gemotoriseerd verkeer
3. Spaarnelanden NV verzorgt de bemensing

2. Waarom is pas op 1 oktober 2010 begonnen met de inspraak periode terwijl op 13 oktober 2009 het voornemen in een collegebesluit is verwerkt?

Op 16 februari 2010 heeft het college besloten inspraak toe te passen. In de periode hierna is intensief contact onderhouden met belanghebbenden. Hierbij is o.a. een gesprek met de buurt gehouden, meerdere overleggen met de wijkraden en de actiegroep 'bescherming Spaarneoevers'. Ook is er tijd besteed aan de invulling van de bemensing.

Gaarne bij beantwoording ons kenmerk vermelden.
Bezoekadres: Zuider Buiten Spaarne 22, Haarlem
www.haarlem.nl



Daarnaast is het bestemmingsplan Schalkwijkerweg op 23 februari 2010 door B&W aan de provincie voorgelegd ter goedkeuring. Er is bezwaar aangetekend tegen dit bestemmingsplan. De provincie heeft dit bezwaar op 24 september 2010 afgewezen. Het bestemmingsplan maakt de pont planologisch mogelijk aan de oostkant van het Spaarne en biedt de juridische basis voor behandeling van de benodigde vergunningen. In afwachting van de resultaten van deze inhoudelijke toetsing is er voor gekozen de inspraak daarop aan te laten sluiten.

3. Kunt u een nauwkeurige specificatie geven van de investeringskosten van €200.000,-?

Nee, dat is niet mogelijk. Investeringsbedragen zijn altijd geraamde kosten die in een vroegtijdig stadium moeten worden opgevoerd. Indien er sprake is van een subsidie is het vaak een taakstellend budget, waarbij bij subsidies ook in beperkte mate met een eigen bijdrage moet worden gerekend. Inmiddels zijn we een stuk verder in het project en kunnen we de uitgaven specificeren. Zie hiervoor bijlage A.

4. Kunt u een nauwkeurige specificatie geven van de exploitatielasten van €10.000,- per jaar?

Zie bijlage A.

5. Hoe verhouden deze exploitatielasten van €10.000,- per jaar zich tot het coalitie akkoord waarin is afgesproken dat dit soort lasten 100% gedekt moeten zijn?

De dekking van de exploitatiekosten heeft plaats gevonden door een begrotingswijziging. Zie ook het antwoord op vraag 33.

6. Aan wat voor eisen moet de pont voldoen? Wat is het programma van eisen?

Er is een Programma van Eisen opgesteld (zie bijlage B). De wettelijke eisen zijn hierin meegenomen.

7. Wat is de status van het project op dit moment? Zijn er al contracten getekend of aankopen gedaan? Is er al geld uitgegeven of gecommiteerd?

Aan de subsidie van de provincie was de voorwaarde verbonden dat voor 1 november 2009 opdracht aan aannemers zouden zijn verstrekt. Daarom is na aanbesteding opdracht gegeven voor de bouw van de pont aan scheepswerf De Bock&Meijer en opdracht voor realisatie van de oevervoorzieningen aan aannemer Schreuder. Aan beide bedrijven is een aanbetaling gedaan, respectievelijk €11.538,- en €7.700,-. Wegens faillissement van de scheepswerf moet een aanbetaling van €11.538,- teruggevorderd worden. Ingeval de pont er niet komt is de aanbetaling aan aannemer Schreuder voor rekening en risico gemeente.

Er is een nieuwe aanbesteding geweest, de gunning heeft nog niet plaats gevonden. Indien wordt afgezien van gunning heeft dit geen financiële consequenties.

Voor de aanleg van de oevervoorzieningen staat nog open de opdracht die is gegeven aan aannemer Schreuder. Voor de bemensing is een aparte concept overeenkomst opgesteld met Spaarnelanden. Aan de bemensing van het pontje zijn geen kosten verbonden voor de gemeente Haarlem (zie ook beantwoording vraag 8).

Voor een volledig overzicht van de kosten wordt verwezen naar bijlage A.



8. *Hoe wordt de bemensing van de pont precies ingevuld en wat zijn hiervan de precieze kosten?*

De bemensing van de pont zal door Spaarnelanden NV worden verzorgd. Voor de gemeente zijn hier geen kosten aan verbonden. Aanvullende bemensing wordt opgezet via de inzet van leerwerkplaatsen. Deze mensen worden onder begeleiding aan het werk gezet, met als doel terug te kunnen keren op de arbeidsmarkt. Het betreft hier 5 mensen op jaarbasis. Spaarnelanden krijgt hiervoor een bijdrage van € 25.000. Dit betreft Rijksgelden.

9. *Bestaat er een raadsbesluit waarin expliciet staat dat de Spaarnelaan en/of de Scheltemakade een oeververbinding voor een pont of brug is? Zo ja, kunt u hiervan een kopie toemailen*

Zie antwoord op vraag 26 (de nota's, raadstukken en verslagen zijn terug te vinden in het BIS). Het HVVP en het uitvoeringsprogramma fiets worden u digitaal toegezonden. Eveneens bijgevoegd is de tijdsvolgorderlijke geschiedenis over de besluitvorming van het Uitvoeringsprogramma Fiets met betrekking tot het pontje Belgiëlaan.

10. *Is er onderzoek gedaan naar de noodzaak voor deze fietsverbinding?*

In opdracht van de voormalige afdelingen 'Verkeer en Vervoer' en 'Natuur en Landschap' is in 2001 door de afdeling Onderzoek en Statistiek een bewonersonderzoek uitgevoerd naar de nut en noodzaak van een pontverbinding. Middels een telefonische enquête zijn bewoners in Haarlem Zuid, Europawijk en Boerhaavewijk benaderd. Volgens het onderzoek wordt verwacht dat ca. 2680 personen op dagelijkse basis gebruik willen maken van het pontje (220 vanuit Haarlem Zuid en 2460 vanuit Schalkwijk). Dit is een aantal dat een pontverbinding zinvol en gewenst maakt.

Een recent onderzoek, dat in opdracht van de wijkraad Zuiderhout is uitgevoerd, wijst in dezelfde richting. Dit onderzoek is gehouden in dezelfde gebieden, op dezelfde wijze en onder een ongeveer even grote groep. Het resultaat wijkt weinig af van de uitkomsten uit 2001.

11. *Zijn er voorschriften dat er op de pont altijd twee bemanningsleden aanwezig moeten zijn waarvan één schipper met klein vaarbewijs en zo ja: Hoeveel fte schippers zijn er in totaal nodig en wat kost dit? Hoeveel tweede bemanningsleden zijn er nodig en wat kost dit?*

Er zijn geen voorschriften die stellen dat er twee bemanningsleden aanwezig moeten zijn. De pont zal door één stuurman bediend worden. De assistent-bemanning heeft een ondersteunende rol. Zie het antwoord op vraag 8.

12. *Wat zijn de loonkosten van het onderhoudspersoneel, verzekering van de boot, aansprakelijkheidsverzekering van de bemanning en van de gemeente, onderhoudskosten van de boot en van de steigers, de banken de verkeersborden etc, het energieverbruik, afschrijvingen en andere onvoorziene kosten?*

Voor een overzicht van de kosten verwijzen wij u naar bijlage A
Onderhoud aan de pont wordt verzorgd door een scheepswerf in Haarlem.



Dit betreft externe loonkosten.

De bemanning valt onder verantwoordelijkheid van Spaarnelanden, die ook zorg draagt voor de aansprakelijkheidsverzekering.

De steigers komen te vervallen omdat voor een gewijzigd ontwerp van de pont is gekozen. Nu is er een damwand van 6 meter lang nodig.

Areaaluitbreiding wordt regulier opgenomen bij de actualisatie van de normbudgetten welke door het college wordt vastgesteld.

De benodigde elektriciteit wordt grotendeels opgewekt door de zonnepanelen op de pont. Om de elektriciteitsbehoefte aan te vullen wordt een aansluiting aan de wal gemaakt.

Voor de realisatie van de pont worden geen leningen afgesloten, waardoor van afschrijving geen sprake is.

13. In het Programma van Eisen voor de pont staat een bedrag van € 50.000 euro genoemd voor schippers. Dit komt niet overeen met het bedrag van € 10.000 wat in het besluit als kosten wordt opgevoerd. Kunt u de discrepantie verklaren ?

In het programma van eisen staat geen bedrag opgenomen voor bemensing.

14. Wat zijn de kosten van indirecte, noodzakelijke investeringen zoals Scholing van de bemanning om te kunnen/mogen varen op een binnenvaartroute

Voor de stuurlied van het pontje is geen vaarbewijs nodig. De gemeente heeft echter "Klein Vaarbewijs I" als voorwaarde gesteld. Daarnaast dienen de stuurlied een marifoonbewijs te hebben. Conform de overeenkomst verzorgt Spaarnelanden opleiding en honorering van het personeel met de "Vrienden van het pontje Cruquius" is overeengekomen dat zij voor de aankomende stuurlied een praktijkopleiding verzorgen. Hieraan zijn geen kosten verbonden.

15. Welke overige diploma's heeft de bemanning nodig zoals bijvoorbeeld een EHBO diploma en wat kost dit ?

Overige diploma's zijn niet verplicht

16. Is er een calamiteitenplan opgesteld ?

Er is geen calamiteitenplan opgesteld. Aan boord bevinden zich reddingsmiddelen, zoals dit gebruikelijk is bij voorzieningen zoals deze, en zoals ook elders in het land.

17. Is er, in de nabijheid van de pont, een blusboot nodig en zo ja, wat zijn daar de kosten van ?

Nee, dat is niet nodig, zoals elders in het land bij pontjes evenmin het geval is

18. Is er, in de nabijheid van de pont, een reddingsboot nodig en zo ja, wat kost dit ?

Nee, dat is niet nodig, zoals elders in het land bij pontjes evenmin het geval is

19. Moet er in dat geval een ligplaats komen voor een reddingsboot in de buurt van de pont en wat kost dit

Zie het antwoord op vraag 18



20. De veerdienst vaart het hele jaar door, bij slecht weer, mist en in het donker. Hoe zorgt B&W ervoor dat bij slecht zicht de veiligheid op het water wordt gewaarborgd ?

Bij minder zicht dan 50 meter mag volgens het RPR (Rijnpolitie Reglement) niet gevaren worden. Daarnaast is bepaald dat de pont niet boven windkracht 7 mag varen. Bij een bepaalde dikte van het ijs zal de Havendienst een vaarverbod uitvaardigen. In het donker wordt gevaren. Hiervoor beschikt de pont conform richtlijnen over verlichting. Aan de hand van de marifoon wordt gedurende de hele vaartijd bijgehouden of er schepen in aantocht zijn.

21. Gaat men een marifoon aanschaffen ? Wat kost dit ? Voor marifoonbediening is een cursus verplicht. Gaat men de bemanning een cursus geven en wat kost dit
Ja, een marifoon wordt aangeschaft. Spaarnelanden draagt volgens de overeenkomst zorg voor de opleiding.

22. In het besluit worden een aantal noodzakelijke voorzieningen niet genoemd zoals reddingsboeien aan de wal en borden met daarop de aanduiding van de pont voor het scheepvaartverkeer. Wat zijn de kosten van plaatsing van deze voorzieningen en zijn deze meegenomen in de begroting?

De bedoelde noodzakelijke voorzieningen zijn aanwezig aan boord. De kosten hiervoor zijn opgenomen in de offerte van de scheepswerf.

23. Worden er van de overheid uit veiligheidseisen aan de boot en de bemanning gesteld? Voldoet de boot en bemanning hier aan? Zijn hier kosten aan verbonden ?
Constructie van de pont is overeenkomstig de eisen aan de scheepsbouw in de pleziervaart (CE norm). De kosten zijn meegenomen in de offerte van de scheepswerf.

Er zijn van hogere overheid geen eisen gesteld aan de bemanning. De gemeente Haarlem heeft hiervoor zelf eisen opgesteld (zie ook het antwoord op vraag 11).

24. Wat zijn de kosten van het gebouw met sanitaire voorzieningen, keuken etc. voor de bemanning ?

Een toilet en kleine keuken zijn opgenomen in de pont. De kosten hiervoor zijn opgenomen in het offertebedrag van de scheepswerf. (zie ook bijlage A)

25. Hoe gaat B&W ervoor zorgen dat de passagiers die van de boot op de openbare weg komen geen hinder ondervinden van het wegverkeer. Worden er verkeersborden en verkeersremmende maatregelen aangebracht en wat zijn daar de kosten van.

De pont meert aan met een klep op de oever tegenover de Belgiëlaan op de Noord-Schalwijkerweg en tegenover de Spaarnelaan op de Scheltemakade. Dit zijn wegen met een gering verkeersaanbod. Er wordt bebording aangebracht om de "landingsplaats" te markeren en om attent te zijn. De betreffende wegen bevinden zich binnen 30km/uur gebied volgens het HVVP.

Gezien de verkeersintensiteiten en het type verkeersdeelnemers die gebruik maken van deze wegen (veel fietsers en wandelaars) verwachten wij geen problemen en zijn er geen redenen om nu al snelheidsremmende maatregelen aan te brengen. Indien er toch sprake zou zijn van problemen in het gebruik dan zullen wij ons op maatregelen bezinnen.



26. Volgens de Algemene Wet bestuursrecht hoort B&W: “doelmatige en samenhangende besluitvorming te bevorderen waarbij rekening moet worden gehouden met de onderlinge samenhang van besluiten en tevens te letten op de samenhang van te nemen besluiten”.

- a. *Waarom zijn er geen samenhangende besluiten over de aan en afvoer route naar en van de pont genomen, de Belgiëlaan en de Spaarnelaan ?*
 - b. *Is er een raadsbesluit dat de Belgiëlaan tot fietsroute bestemt ?*
 - c. *Is er een raadsbesluit wat de Spaarnelaan tot fietsroute bestemt ?*
 - d. *In de HVVP is geen fietsroute door de Spaarnelaan beschreven maar een route elders .Indien er geen besluiten zijn, moeten er dan niet eerst, met de pont samenhangende besluiten genomen worden over het bestemmen van de Belgiëlaan en de Spaarnelaan tot fietsroute ?*
- a. De pont sluit aan op 2 parallel lopende wegen aan het Spaarne. Met de vaststelling van het HVVP in maart 2003 is tevens een fietsnetwerk voor Haarlem vastgesteld. Het HVVP heeft als doel samenhang in het verkeersbeleid aan te brengen.
- b/c Het fietsnetwerk (met de Belgiëlaan en de Spaarnelaan) is vastgesteld bij het raadsbesluit over het HVVP in maart 2003 door de gemeenteraad. Op het HVVP is inspraak mogelijk geweest. De fietsnetwerkkarta, waarin deze verbinding is aangegeven, is opgenomen op pagina 63 (figuur 6.2.) van het HVVP. In het HVVP ligt de opdracht besloten een uitvoeringsprogramma fiets op te stellen. Hieraan is gevolg gegeven. Het uitvoeringsprogramma fiets is samen met een nota ten behoeve van de financiering vastgesteld in de raadsvergaderingen van 29 maart en 12 april 2007. Dit uitvoeringsprogramma bevat ca. 150 concrete verbeterpunten voor het fietsnetwerk. In bijlage 1 van het uitvoeringsprogramma fiets is als een prioriteit 1- project benoemd een “nieuwe oeververbinding Spaarne t.h.v. Belgiëlaan (maatregel nr. 215). Op het uitvoeringsprogramma fiets is inspraak mogelijke geweest. (Bij de behandeling van de kadernota in 2007 werden nog eens extra middelen voor het uitvoeringsprogramma fiets ter beschikking gesteld). Hierin staat het volgende besluitpunt: De raad stemt in met besluitpunt 2 dat luidt: “*Het college stelt de raad voor in ieder geval de ’werk-met-werk-maken’ projecten uit te voeren, onder de voorwaarde van maximale financiering uit de BDU subsidies*”. Uit bijlage 2 van het uitvoeringsprogramma fiets blijkt uit de kostencalculatie dat deze raming een pontje betreft. Met de toekenning van een provinciale subsidie in 2009 wordt realisatie onder de hiervoor beschreven voorwaarde mogelijk.
- d. Zie antwoord op onderdelen b. en c.

27. *Wat zijn de kosten om van de Belgiëlaan en de Spaarnelaan comfortabele en veilige fietsroutes te maken met duidelijk te herkennen en het liefst vrijliggende fietspaden ?*

Het veiliger maken van de Belgiëlaan is al onderdeel van ons beleid en hiervoor zijn maatregelen in voorbereiding. Van de Spaarnelaan is geen specifieke



verkeersonveiligheid bekend en hier is ook geen specifieke fietsinrichting benodigd. Betreft 30-km gebied met lage snelheden en intensiteiten.

28. De kruising Belgiëlaan Europaweg, onderdeel van de route, is een letterlijk levensgevaarlijke kruising vanwege de Zuidtangent. Wat zijn de kosten om deze kruising veiliger te maken ?

Deze kruising is onderdeel van de huidige verkeersafwikkeling in Schalkwijk en moet om die reden veilig zijn. De kruising vormt geen specifiek onderdeel van de route naar de pont en de kruising zal ook niet aanwijsbaar meer gebruikt gaan worden vanwege de pont dan nu al het geval is.

Het veiliger maken van de kruising is los van het pontje nodig. Een subsidieaanvraag is bij de provincie ingediend en toegekend. De maatregelen zijn al in opdracht gegeven. De subsidie voorwaarden bepalen dat een en ander moet zijn uitgevoerd voor 1 januari 2012.

29. Wordt de kruising Spaarnelaan Churchillaan beveiligd en wat zijn de kosten ?

Deze kruising is onderdeel van de huidige verkeersafwikkeling in Zuiderhout en moet om die reden veilig zijn.

Langs de Churchillaan zijn al snelheidsremmers aangebracht en de kruising met de Spaarnelaan heeft geen verdere maatregelen.

De ligging van de scholen t.o.v. de fietsroute is zodanig dat de (bekende) chaotische taferelen bij de scholen niet van invloed zullen zijn op de veiligheid van de fietsers die van het pontje komen of er naar toe gaan. De vestiging van de school aan de Churchillaan ligt 100 meter ten noorden van de genoemde kruising en de andere vestiging ligt in de Louise de Colignylaan. Dit is een zijstraat van de Spaarnelaan. De locatie ligt ca. 50 meter ten zuiden van de kruising Spaarnelaan.

Uit het haalbaarheidsonderzoek naar het pontje is gebleken dat maar een heel klein deel van de gebruikers van het pontje scholieren zijn. Andere beweegredenen hebben een veel groter aandeel in het (verwachte) gebruik.

30. Hoe gaat B&W ervoor zorgen dat het busvervoer door de Spaarnelaan van en naar de Mytylschool gescheiden wordt van het fietsverkeer. De grootste drukte valt precies samen met de schooltijden van een beoogde doelgroep, scholieren.

De Mytylschool is gelegen in de Frederik Hendriklaan op ca. 200 meter ten zuiden van de kruising met de Spaarnelaan. De Mytylschool heeft afwijkende begin- en eindtijden (9:00 en 15:30) van de meeste scholen. De Mytylschool heeft ongeveer 120 kinderen waarvan het grootste deel met groepsvervoer wordt gehaald en gebracht. De verkeersaantrekkende werking is daarmee beperkt.

31. Indien de pont door 'vrijwilligers' bemenst gaat worden kunt u dan verklaren waarom de beoogde veerdienst, die het hele jaar door 12 uur per dag gaat varen 'maar' € 10.000 moet kosten terwijl de pont bij de Cruquius die ook door vrijwilligers gerund wordt en alleen in de zomer 8 uur per dag vaart, jaarlijks al meer dan € 17.000 kost (2009: € 17.626,00) ?

De pont gaat niet bemenst worden door vrijwilligers. Niet bekend is hoe de kosten van dat pontje tot stand komen en wat de technische staat is van dat pontje. Wij hebben uitsluitend te maken met de kosten van onderhoud en die worden op €10.000,- geraamd, gebaseerd op ervaringscijfers.



32. U heeft in uw subsidie aanvraag tegen de provincie gezegd dat de exploitatie met overzetgelden wordt bekostigd. Heeft de provincie deze voorwaarde voor de subsidieverlening gesteld ?

De provincie heeft deze voorwaarde niet gesteld.

33. Waarom hebt u ervoor gekozen om de pont gratis te maken en daarmee geen inkomsten te genereren?

De pont wordt gezien als een stuk infrastructuur. Op basis hiervan kwam het ook in aanmerking voor subsidiëring door de provincie. Wij beschouwen dit project als een wenselijke voorziening die door veel mensen (zie uitslag enquête) gezien wordt als het opheffen van een door hen blijkbaar als een zodanig beleefde barrière.

Verder is lokaal beprijzen van infrastructuur niet gebruikelijk. Ook juridisch is het niet voor de hand liggend een tarief voor het overzetten te rekenen. Het betreft geen particuliere veerdienst. Het heffen van een veertarief is te beschouwen als een vorm van tolheffing.

Indien de Raad een tarief wil toekennen aan een overzetting bestaat daartoe natuurlijk de mogelijkheid. Het is niet onderzocht of introduceren van een tarief het gebruik negatief beïnvloedt. Nadeel van een tarief is dat hieraan werkzaamheden zijn gekoppeld. De omgang met cashgeld op de pont maakt een financiële administratie noodzakelijk. Inkomsten moeten dagelijks worden gestort en beroving van de dagopbrengst vormt een reëel risico.

34. U stelt in een aanvullend besluit dat NV. Spaarnelands de exploitatie op zich gaat nemen. Hebt u een overeenkomst gesloten met NV Spaarnelands waarin vastgelegd is dat zij in de toekomst geen overzetgeld gaan vragen ? Hoe gaat u er voor zorgen dat de pont gratis blijft ?

In de concept overeenkomst met Spaarnelands is opgenomen dat de overtocht gratis is. Er is geen reden om hier van af te wijken.

35. Zijn er vaarvergunningen nodig, eenmalig en/of jaarlijkse en wat kosten deze vergunningen ?

Er wordt voor de pont een ligplaatsvergunning aangevraagd.

36. Kunt u in een Excel overzicht ALLE kosten die met de pont gemoeid zijn aangeven zodat duidelijk is wat er wordt uitgegeven, waaraan het wordt uitgegeven, in welk jaar het wordt uitgegeven en door wie de verschillende kosten betaald worden?

De voorbereidingskosten zijn met name bepaald door het toepassen van inspraak, participatie, aanvullende informatieverstrekking en procedures. Deze indirecte kosten waren niet voorzien. Afhandeling van alle bewaren, reactie en vragen zijn betrokken bij de besluitvorming tot nu toe. Deze aanvullende kosten bedragen € 75.000.

De gemaakt voorbereidingskosten die te relateren zijn aan de projectinhoudelijke voortgang sluiten op € 50.000,-. Het advies van de commissie beheer is mede bepalend voor het verdere verloop van dit project en de uiteindelijke kosten. Voor de overige kosten verwijzen wij u naar bijlage A.



Haarlem

9

37. Bent u met de VVD van mening dat in tijden waarin bezuinigd wordt op allerlei zaken die ons na aan het hart liggen het wellicht beter is om het geld dat uitgegeven dreigt te worden aan de pont te reserveren voor andere zaken die een hogere prioriteit hebben?

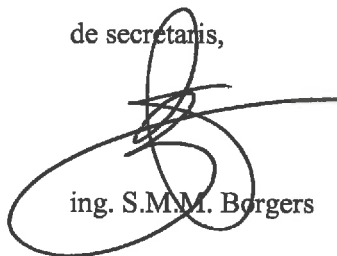
Nee, dat zijn wij niet met u van mening.

Wij zijn van oordeel dat een pont infrastructureel, maatschappelijk en toeristisch-recreatief een aanwinst zal zijn. Wij vinden de kosten dan ook volledig terecht omdat er een mooie voorziening voor terugkomt. Wij denken dat dit een belangrijke en noodzakelijke verbinding betreft en wij vinden ons gesteund door het provinciale regionale verkeersbeleid op basis waarvan wij ook een substantiële subsidie hebben kunnen krijgen.

Hoogachtend,

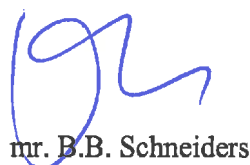
Het college van burgemeester en wethouders.

de secretaris,



ing. S.M.M. Borgers

de burgemeester,



mr. B.B. Schneiders