



Nr. Reg. <u>III</u> Raadsst.:	Raadsst. Verg. d.d. 19/1
Voor kennisgeving aangen.:	
in h. b&w om preadvies	
in h. b&w ter afdoening	
In h. burg. ter afdoening	
Art. 38 RVO. Vragen raadslid	

Betreft:
Zienswijze Pont/Brug Spaarnelaan Schalkwijk

Geachte Dames, Heren,

Naar ik begrijp wordt aanstaande woensdag het Pontje over het Spaarne in de Gemeenteraad behandeld. Graag uw aandacht voor het volgende.

Haarlem,
25 juni 2012

Contact:
Ir. P.U. Virginia MRE

Telephone:
+81235473919

Reference:
Prive/129

Op 11 november 2010 stuurde ik bijgevoegde brief (bijlage) waarin ik aangaf bezwaar te maken tegen het besluit tot het aanleggen van het pontje. In de brief gaf ik aan dat 1) het aan deugdelijk beleid ontbreekt, 2) er gemanipuleerd wordt met cijfers en 3) dat de juiste procedures niet zijn gevolgd. In de betreffende brief verwijs ik inhoudelijk naar alle argumenten die genoemd zijn in het collegebesluit van 13 oktober 2009. Dit besluit dient als uitgangspunt voor de aanleg van het Pontje.

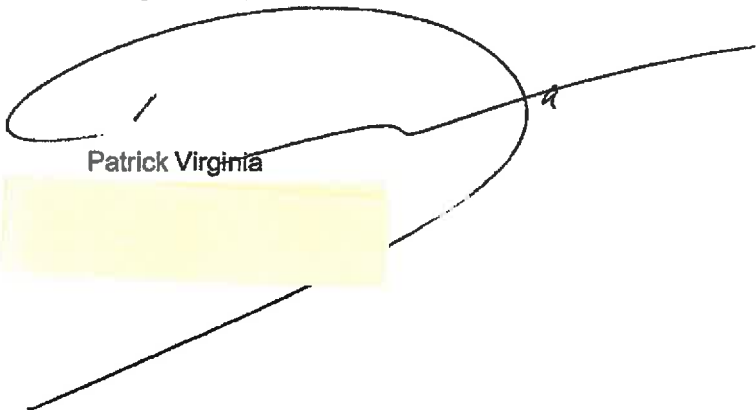
Inmiddels, meer dan 1 ½ jaar verder, heb ik geen enkele reactie van de Gemeente ontvangen. Sterker nog, de correcte procedures zijn nog steeds niet gevolgd, het Pontje is gekocht en de borden zijn aangelegd. Hieruit blijkt een totale minachting van de Wethouder en ambtenaren voor de belanghebbenden. Het vooropgezette plan wordt (met of zonder instemming van belanghebbenden) gewoon doorgezet. Onbehoorlijk bestuur!

Nr. Reg. raadsst.:	Raadsst. verg. d.d.
voor kennisgeving hangen.:	
in h. b&w om preekdies	
in h. b&w ter afdoening	
in h. burg. ter afdoening	
art. 38 RVO. vragen raadslijd	

Ik verzoek u de Wethouder c.s. tot de orde te roepen en, zoals het een goed bestuurder betaamt, inhoudelijk te reageren op de in de brief van 11 november 2010 genoemde argumenten. Ook acht ik het van belang dat een reëel (financieel) beeld van het betreffende pontje wordt gepresenteerd. Als civiel ingenieur verbaas ik me daadwerkelijk over de volstrekt onwerkelijke getallen die worden gepresenteerd.

Ik verzoek u verder alle werkzaamheden ter uitvoering van het pontje per direct te laten staken totdat er duidelijkheid komt over alle argumenten die er door de vele burgers en belangengroeperingen zijn gepresenteerd.

Hoogachtend,



Patrick Virginia



Bijlage: Brief 11 november 2010

College van Burgemeesters en Wethouders
Postbus 511
2003 PB Haarlem

Subject:
Zienswijze Pont/Brug Spaarnelaan Schalkwijk

Geacht College,

Haarlem,
11 november 2010

Naar aanleiding van uw voornemen een (pont)verbinding te realiseren ter hoogte van de Spaarnelaan te Haarlem, bericht ik u als volgt.

Contact:
Ir. P.U. Virginia MRE

Telephone:

~~020 2354 1079~~

Ik maak bezwaar tegen het bovenvermelde voornemen om de volgende redenen:

Reference:
Prive/128

1. *het ontbreken aan deugdelijk beleid;*
2. *het ontbreken aan een deugdelijke financiële onderbouwing;*
3. *het niet volgen van de juiste procedure.*

ad. 1 Het ontbreken aan deugdelijk beleid

B&W baseert haar **collegebesluit van 13-10-2009** voor een pont/brug op het *Uitvoeringsprogramma Fietsinfrastructuur 2007*, waarbij wordt verwezen naar oudere nota's:

- a. HVVP 2003 (Haarlems Verkeer- en Vervoerplan)
- b. Structuurplan 2020 uit 2005 (Basisnota Haarlems beleid tot 2020)
- c. Recreatienota 1997

Geen van deze documenten verwijzen naar een mogelijke verbinding tussen de Belgiëlaan en de Spaarnelaan. Het lijkt er zelfs op dat er een vergissing begaan wordt en dat de verbinding Belgiëlaan-Oosterhoutlaan bedoeld wordt. Ik verwijs u voor het

inhoudelijke verweer naar de Werkgroep voor bescherming Spaarneoevers (website www.wvbs.nl, bijlage 1).

De in het voornoemde collegebesluit genoemde 'argumenten' inzake beleid (**paragraaf 4.1**) vervallen hiermee volledig. Verder wordt (onder **paragraaf 4.2**) verwezen naar een intern onderzoek (afdeling onderzoek en statistiek) uit 2002 -ten tijde van de beoogde uitvoering zo'n 10 jaar oud- waaruit zou blijken dat er 2700 regelmatige gebruikers zouden zijn. Publieke enquêtes zijn zeer afhankelijk van een zorgvuldige vraagstelling en worden daarom, zeker als deze ten grondslag liggen aan beleid, vaak gehouden door daartoe opgeleide onafhankelijke personen/bedrijven. Het gevaar is dat al snel suggestieve vragen worden gesteld. Het is onduidelijk hoe dit onderzoek exact is gedaan. Graag ontvang ik het gehele onderzoek, inclusief de daarbij behorende vraagstelling en de namen van de opstellers/analytici van de enquête. De argumenten zoals verwoord in **paragraaf 4.3. En 4.4** (Haarlem Klimaatneutraal en Werkgelegenheid) zijn op zich nobele beleidspunten, maar kunnen onmogelijk als argument worden gebruikt om een kostbare pontverbinding aan te leggen. Het is mij niet duidelijk waarom deze onder het hoofdstukje argumenten staan. Hetzelfde geldt voor **paragraaf 4.5, 4.6 en 4.7**. Dit zijn eerder projectmatige (beheers)aspecten en geen argumenten die zouden moeten doen besluiten tot aanleg van de pont.

Het college heeft haar besluit derhalve genomen op verkeerde beleidsuitgangspunten en is diensgevolge onrechtmatig.

Tot slot is mij niet duidelijk wanneer/hoe de milieueffecten van de oeververbinding in kaart zijn gebracht. Behalve de oeververbinding wordt er ook gesproken over een horecavoorziening. Blijkbaar is dit ook een voornemen van de Gemeente. Graag ontvang ik hier informatie over.

ad. 2 Het ontbreken aan deugdelijke financiële onderbouwing

De stichtingskosten zijn foutief voorgesteld en een exploitatiebegroting ontbreekt.

In het bovenvermeld Collegebesluit wordt uitgegaan van € 20.000,-- exclusief BTW aan kosten. Dit is volstrekt bezijden de waarheid. In een dergelijk beleidsproces bestaat de plicht van de betrokken Wethouder (en ambtenaren) het College goed te informeren over de kosten. Mijns inziens is dat niet gebeurd.

De werkelijke kosten van een project zijn:

- a. Aanlegkosten: € 312.000,-- (Traffic Consultants, uw eigen consultant)
- b. Inflatiecorrectie € 12.605,-- (Prijspeil 2009, inflatie 2%)
- c. BTW € 61.675,--
- d. Kosten pontje € 230.000,-- (Schatting)

- a) De aanlegkosten worden verkeerd gepresenteerd. In de rapportage van Traffic Consultants wordt € 312.000,-- aan kosten genoemd, niet € 200.000,-; onduidelijk is waarom het verkeerde bedrag in de raadsvergadering is gepresenteerd.
- b) De rapportage is 2 jaar oud en een inflatiecorrectie dient te worden toegepast.
- c) Het is onduidelijk of/hoe de BTW verrekend wordt.
- d) De kosten van de pont zelf worden abusievelijk niet meegenomen. Er wordt gesteld: *"de pont zal niet via het investeringsplan, maar via de exploitatie gaan lopen."* Dit komt mijns inziens neer op het verdoezelen van de werkelijke kosten. Indien de pont gekocht wordt (of financieel geleased) dienen de kosten gewoon als projectkosten in beeld te zijn. Deze kosten schat ik in op € 230.000,-- (zie bijlage 2:
<http://79.99.131.149/~ijvr/images/stories/pdf/rq4.pdf>)

Verder wordt in het collegebesluit aangegeven dat er een beschikking van de provincie aanwezig is voor een bedrag van € 180.000,-- exclusief BTW en dat daarbij de Gemeente Haarlem hierbij de verplichting heeft de werkzaamheden voor 1 november 2009 aan te besteden. Dit is niet gebeurd, zodat naar alle waarschijnlijkheid niet aan de voorwaarden van de beschikking is voldaan, waarmee de subsidie vervalt. Ik verzoek u mij deze beschikking te overleggen.

Het college heeft haar besluit derhalve genomen op volstrekt verkeerde financiële voorspiegelingen. De werkelijke kosten liggen eerder rond de € 600.000,-- en niet (rond de) € 20.000,--. Dat scheelt een factor 30.

Ook inzake de exploitatie wordt een verkeerd financieel beeld geschetst. Er wordt gesteld: "*door er een Leer en Werkproject van te maken kost het de gemeente niets extra's.*" De exploitatiekosten worden hiermee verdoezeld en niet eerlijk weergegeven. Exploitatie van de pont bestaat uit:

- Onderhoudskosten pont (wordt gedaan door het havenbedrijf)
- Onderhoudskosten oeververbinding (wordt gedaan door het havenbedrijf)
- Personeel en arbeidskosten (3 schippers, valt onder het Leer- en Werkproject))
- (Eventuele) rente en/ financieringslasten (onduidelijk hoe deze worden geadministreerd)

Er wordt € 10.000,-- per jaar aan exploitatiekosten begroot, die vreemd genoeg uit de begroting van *Economie en Cultuur* wordt vrijgemaakt. Dit is een departement wat daadwerkelijk niets met de recreatiepont te maken heeft. De werkelijke exploitatiekosten zijn vele malen hoger (ruwweg € 200.000,-- a € 300.000,-- per jaar (zie voorbeeld bijlage 3, van de website van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier: <http://www.hhnk.nl/actueel/nieuws/@161916/pagina/>) maar worden onzichtbaar gemaakt door de kosten over verschillende departementen te verspreiden (Economie en Cultuur, Sociale Zaken en Havenbedrijf). De kosten worden met name bepaald door de schippers. Het feit dat de Gemeente dit project als een leerproject beschouwd, betekent niet dat de kosten er niet zijn.

Het college heeft haar besluit derhalve genomen op volstrekt verkeerde financiële voorspiegelingen. De werkelijke exploitatie kosten liggen eerder rond de € 250.000,-- en niet € 10.000,--. Dat scheelt een factor 25.

ad. 3 Het niet volgen van de juiste procedure

Het lijkt erop dat door de huidige wethouder alles op alles wordt gezet om een (verkeerd) collegebesluit ten uitvoer te brengen. In mijn opinie is het collegebesluit genomen:

- a) op basis van een oude enquête;
- b) zonder onderliggend beleid;
- c) met een verkeerd beeld van de (exploitatiekosten);

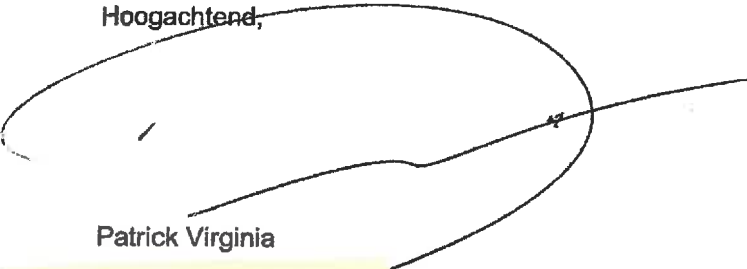
d) zonder het horen van alle betrokkenen. Deze zijn immers pas zeer recent gehoord.

Al het onderliggend beleid, de financiën en meningen van de betrokkenen, dienen eerst helder in beeld te zijn voordat een collegebesluit genomen zou moeten worden. Het besluit is mijns inziens derhalve onrechtmatig en dient vernietigd te worden.

Wij verzoeken u ons te informeren over hoe en wanneer u dit bezwaar zult behandelen. In geval dat u toch overgaat tot het uitvoeren van de in het collegebesluit genoemde werkzaamheden, zullen wij niet schromen om onze zienswijze voor te leggen aan een onafhankelijk orgaan (Rechtbank en/of Raad van State).

Hoogachtend,

Patrick Virginia



Bijlage 1: website Werkgroep voor bescherming Spaarneoevers

Bijlage 2: Fietspont Veluwemeer

Bijlage 3: Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier