



gemeente  
Haarlemmermeer

Postbus 250  
2130 AG Hoofddorp

Bezoekadres:  
Raadhuisplein 1  
Hoofddorp  
Telefoon 0900 1852  
Telefax 023 563 95 50

2013/16494  
Raadsgriffie  
Ruben Sombroek

Contactpersoon  
Doorkiesnummer

Uw brief

Ons kenmerk

Bijlage(n)

Onderwerp

i-13/16494  
2013/14071, 2013/16494, 13.0055848\bp  
afdoening ter kennisname

Verzenddatum

**- 2 MEI 2013**

Geachte heer Chevallerau,

Op 8 april is uw email geregistreerd betreffende de afhandeling van uw eerder verstuurd email over *Brug versus Tunnel Bennebroekerweg*. Deze email heeft als afdoening *ter kennisname* gekregen tijdens het raadsplein van 11 april. U geeft aan antwoorden te verwachten op uw vragen en dat de gemeenteraad als volksvertegenwoordiging hiervoor verantwoordelijk is.

De inhoud nogmaals beschouwend zijn we het inderdaad met u eens dat in dit geval afdoening ter kennisname niet voldoende waarborgt dat u beantwoord wordt. Daarom wordt het afhandelingsvoorstel veranderd naar *afdoening door het college* en wordt het college gevraagd een afschrift van de beantwoording aan de raad te versturen.

Met vriendelijke groet,

J. van der Rhee, B.Ha  
Griffier

drs. Th.L.N. Weterings,  
Voorzitter

## Raadsinformatie

---

**Aan:** Raadsleden  
**CC:** Fractieassistenten; Fractiemedewerkers; Raadsinformatie overig  
**Onderwerp:** E-mail d.d. 21 maart 2013 Ref:2013/14071

---

**Van:** Bob Chevallerau [mailto:L.C.J.Chevallerau1937@kpnmail.nl]

**Verzonden:** maandag 8 april 2013 1:17

**Aan:** Griffie Centrale Postbus

**Onderwerp:** E-mail d.d. 21 maart 2013 Ref:2013/14071

De Griffie wordt vriendelijk verzocht om deze mail aan alle Raadsleden door te sturen.

Geachte dames en heren,

Mijn E-mail van 21 maart j.l. staat op de lijst van ingekomen stukken en brieven voor de vergadering van 11 april 2013 vermeld als afhandeling C = Ter kennisname.

In de mail van 21 maart zijn diverse vragen gesteld waar ik een antwoord op verwacht.

Het belangrijkste punt is de te smalle brug die een verkeersonveilige situatie veroorzaakt.

Van de Gemeenteraad als volksvertegenwoordiging, verantwoordelijk voor de veiligheid van onze inwoners, verwacht ik hierop actie om deze onveilige situatie te voorkomen en een reactie naar mij en geen afhandeling ter kennisname.

Met vriendelijke groeten,

Bob Chevallerau.

KOPIE

RAAD

Gemeente Haarlemmermeer			
pp	bp		
Datum:	1-8 APR 2013		
Briefnr.:	13/16494		
Afschrift aan:			Afgedaan (paraaf)

-cabin  
-pp/bp

RAAD

Gemeente Haarlemmermeer		
PP	BP	
Datum: 21 MRT 2013		
Briefnr.: 2013/14071		
Afschrift aan:	overig (230)	Afgedaan (paraaf)

## Raadsinformatie

**Aan:** Raadsleden  
**CC:** Fractieassistenten; Fractiemedewerkers; Raadsinformatie overig  
**Onderwerp:** Brug versus tunnel  
**Bijlagen:** BR250213Brugtunnel\_0001.jpg; BR250213Brugtunnel\_0002.jpg;  
 BR250213Brugtunnel\_0003.jpg; BR250213Brugtunnel\_0004.jpg

**Van:** Bob Chevallerau [mailto:L.C.J.Chevallerau1937@kpnmail.nl]

**Verzonden:** donderdag 21 maart 2013 11:02

**Aan:** Nizan - van Veen, Jetty; Griffie Centrale Postbus

**CC:** Petra van der Geest; s.smakman@hdcmedia.nl; 'Jansma'; 'Fred van Delden'; hljansen@quicknet.nl; secretariaat@wijkraadfloriande.nl; Nobel, Jeroen; Dijk, A van; Nederstigt, John; Bezuijen, M; Bak, Steffe; Weterings, Theo

**Onderwerp:** Brug versus tunnel

De Griffie wordt vriendelijk verzocht om deze mail met bijlagen aan alle raadsleden door te sturen.

Ref 1- mijn mail van 7 februari 2013 Brug versus Tunnel Nieuwe Bennebroekerweg.

2- Brief gemeente 13.0055848\bp met bijlage tabel langzaam verkeerstunnel of -brug van dd 25 februari 2013

Geachte dames en heren,

Ik sta in dubio.

Moet ik als betrokken inwoner van de Haarlemmermeer doorgaan met het aankaarten van mogelijke missers in onze gemeente, met het risico dat u zegt: " **O je, daar heb je hem weer**" en **U vervolgens het schrijven in de papierbak laat verdwijnen**, of moet ik mij in de lange rij van Raadsleden en inwoners scharen die achteraf altijd zeggen: "**Hoe heeft dat nu kunnen gebeuren?**"

Deze keer kies ik toch maar weer voor het eerste omdat ik zeer bezorgd ben en ik u, als raadslid, achteraf aan moet kunnen spreken op de missers die gemaakt gaan worden en waar u voor verantwoordelijk bent. Dat er missers komen staat voor mij wel vast.

Twee voorbeelden:

- 1- De projectorganisatie van de gemeente heeft besloten om een brug, **die te smal is**, over de Nieuwe Bennebroekerweg aan te leggen.  
 Ondanks het feit dat de discussie over het aanleggen van een brug of tunnel nog gaande was heeft de ambtelijke organisatie gekozen voor een brug, is de aannemer al geselecteerd en de opdracht al gegeven. **De Gemeenteraad heeft hiervoor gekozen** als onderdeel van het Deltaplan bereikbaarheid luidt de argumentatie. Of u nu een motie heeft ingediend of niet zo gaat dat.  
 Om een apart voetpad aan te kunnen leggen is de brug te smal. Met als gevolg dat fietsers, brommers (want dit is de enige langzaam vervoersverbinding tussen het terrein van het Huis van de Sport en Park21 en het Honkbal complex), moeders met kinderwagens en rolstoelers door elkaar gebruik moeten maken van deze brug. Ziet u het voor u een moeder met kinderwagen die door een brommer met 45 km /uur wordt aangereden? Of op een mooie dag in de zomer dat iedereen naar het park wil en er een belangrijke wedstrijd op het Honkbal complex gaande is en alles door elkaar over de brug moet. Deze verkeersonveilige situatie wordt door ambtenaren gecreëerd, ambtenaren die niet in de Haarlemmermeer wonen, ingehuurd zijn en straks weer verdwijnen of ambtenaren die naar een andere gemeente vertrekken, zij hebben hier geen last meer van maar wel onze inwoners.  
**Dit mag u niet laten gebeuren!!!**
- 2- Tijdens de laatste klankbord vergadering Zuidrand werd medegedeeld dat op de kruising Bennebroekerweg met de Nieuwe Molenaarslaan een mini  
 Ronde, gelijk aan de kruising Bennebroekerweg/Spieringweg, komt. Hoe bedenk je dit, het aantal verkeersbewegingen van deze twee kruisingen is op  
 geen enkele wijze te vergelijken zeker niet in de toekomst. Volgens mij is dit het volgende lapmiddel voor de kruising Bennebroekerweg/ Nieuwe  
 Molenaarslaan. De argumentatie zal waarschijnlijk zijn dat er geen ruimte is voor een volwaardige rotonde en de kosten te hoog zijn t.g.v. de aangelegde  
 duikers. Daar heb ik mijn twijfels over, met een schets heb ik aangetoond dat een excentrisch aangelegde rotonde zoals bij de kruising  
 Bennebroekerweg/Deltaweg is aangelegd hier ook mogelijk is. Al zijn de kosten wat hoger dan bij een vergelijkbare rotonde, een dergelijk rotonde leg je

aan en schrijf je af over minimaal 40 jaar. Het lichtpuntje is dat we met al die lapmiddelen steeds dichterbij de aanleg van een echte rotonde komen.

Alleen jammer van het verspillen van al die gemeenschapsgelden voor die lapmiddelen. Dit wordt ook gezien als een besluit van de gemeenteraad als onderdeel van het Deltaplan bereikbaarheid. Het is maar dat u het weet.  
**Ook dit mag u niet laten gebeuren!!!**

In mijn mail van 7 februari heb ik een aantal vragen gesteld. In de brief van 25 februari wordt daar geen antwoord op gegeven. Ik herhaal ze nog maar eens:

- 1- Wat waren de stichtingskosten van de tunnel onder de van Heuven Goedhartlaan naast de Kruisweg?
- 2- Hoe vaak hebben zich incidenten voorgedaan in deze tunnel in de laatste 10 jaar?
- 3- Wat zijn de onderhoudskosten van deze tunnel in de laatste 10 jaar?
- 4- Wat zijn de stichtingskosten van de fietsbrug over de Nieuwe Bennebroekerweg naast de Zuidtak van de Zuidtangent?
- 5- Wat zijn de jaarlijkse onderhoudskosten van deze brug?
- 6- Wat zijn de stichtingskosten van de brug waar nu voor gekozen is?
- 7- Wat zijn de onderhoudskosten van de brug waar nu voor gekozen is? We hebben in de polder slechte ervaringen met onderhoudskosten van bruggen.
- 8- Wat zijn de grondexploitatiekosten voor de hellingbanen van deze brug?

In de tabel, als bijlage bij de brief van 25 februari 2013, staan de nodige onduidelijkheden en wordt er subjectieve informatie gegeven, per onderwerp geef ik hierbij mijn reactie:

**Planning**, hieruit blijkt dat al voor november 2012 gekozen was voor een brug wat heeft participatie dan nog voor zin vraag ik mij dan af.

**Subsidie**, donderdag 11 oct 2012. Al principe uitspraak SRA. Conclusie alle volgende discussies in de klankbord vergaderingen zijn daarmee zinloos.

**Investering**, tunnel € 3.48 mil. o.b.v. raming 2010. Mijn kosten schatting is € 1.29 mil. Op basis van huidige inzichten, zoals ik in mijn mail van 7

februari heb aangegeven. Wel een erg groot verschil!

Brug circa € 1.2 tot 1.7 mil. Hoe kan een offerte circa aangegeven en een marge van 0.5 mil. hebben. Dit wordt de tweede

misser na het ontwerp van een te smalle brug. Mini Calatrava?

**Onderhoudskosten**, tunnel beton circa € 98,00 per m lengte per jaar. Brug beton € 53,00 per meter per jaar en staal € 34,00 per meter per jaar.

Dit is geen antwoord op mijn vragen.

Hoe kan onderhoud van beton voor een tunnel bijna twee maal zoveel per strekkende meter kosten, terwijl een brug aan binnen en buitenkant onderhouden moet worden en een tunnel uitsluitend aan de binnenkant.

**Planologie/ vergunningen**, is voor tunnel als brug gelijk.

**Sociale veiligheid**, is geen antwoord op mijn vragen. Echte sociale veiligheid kan op diverse manieren worden gewaarborgd. Gevoelssociale veiligheid

is een moeilijk grijpbaar begrip en alleen te voorkomen door dit aan te tonen met gegevens, getallen en publicaties dat tunnels veilig zijn.

Goede verlichting, gebruik van heldere, lichte kleuren en zoveel mogelijk daglicht inval zullen bijdragen aan een gevoel van sociale veiligheid.

Verkeersveiligheid wordt in de tabel helemaal niet genoemd, terwijl een brug naast een school met 1000 pubers wel degelijk een

verkeersveiligheid risico punt is. Dit is subjectieve informatie voorziening.

**Toegankelijkheid/ comfort**, een brug biedt meer overzicht voor ruimtelijke oriëntatie. Is dit serieuze argumentatie bij de keuze van brug of tunnel???

Een belangrijk punt van toegankelijkheid/ bereikbaarheid wat niet wordt genoemd voor rolstoelers en mensen met een lichamelijke beperking

is het comfort en de beschutting van een tunnel die op een brug niet aanwezig is.

**Relatie HvdS**, Het ruimte beslag van een hellingbaan voor een tunnel is vele malen kleiner dan voor een brug. Hoe kan dit bij het gebruik van een tunnel

ten koste gaan van parkeerplaatsen voor HvdS. Het is eerder andersom, het grondoppervlak nodig voor een hellingbaan naar de brug is bijna

twee maal zo veel als voor een tunnel.

**Esthetisch/zichtbaarheid**, Tunnel niet zichtbaar vanaf Bennebroekerweg, brug wel. Is dit een serieuze keuze criteria???

Opgave Inpassen hellingbanen voor een tunnel zowel buitenruimte kavel HvdS en Park21. Wordt dit bedoeld als voordeel of nadeel???

**Hoogte/vloerpeil/hellingbaan**, Aannames vloerpeil tunnel van 4,5 meter beneden maaiveld is onterecht. Tunnel hoogte is 2,6 meter, dikte

plafond/ wegdek is 0,5 meter. Totaal 3,1 meter gelijk aan tunnel onder van Heuven Goedhartlaan. 1 meter dekking op tunnelbuis is niet noodzakelijk. De hellingbaan is hiervoor maar 60 meter i.p.v. 90 meter lengte nodig. Brug op 5 meter boven maaiveld met een hellingbaan van 100 meter. Dit heeft tot gevolg dat de hellingbaan voor de brug bijna twee keer zo lang is en bijna twee keer zo veel grondoppervlak nodig heeft. **Dit gaat ten koste van parkeerplaatsen en fietsenstallingruimte.** De grondexploitatie kosten voor de hellingbaan van de brug of tunnel zijn niet meegenomen in de investeringskosten, terwijl het verschil toch aanzienlijk moet zijn.

**Aansluiting op HOV,** Bij een tunnel kan de halte op de tunnel worden geprojecteerd, of worden geïntegreerd in het ontwerp van de tunnel. Dit is ruimte besparend t.o.v. een brug.

Haltes voor HOV kunnen bij gebruik van een tunnel op maaiveld peil.

**Techniek,** Bij tunnel is met name het bouwen in de polder met problematiek rondom grondwater e.d. van belang. Dit is een suggestieve opmerking.

Hoe zit het dan met al die andere tunnels in de polder??? Grondwater is geen probleem zolang je boven - 7 meter NAP blijft.

Bij gebruik van een tunnel is er geen trap en geen lift nodig, hoe zit het met de kosten hiervan, is dat meegenomen met het brug ontwerp???

**Ruimtelijke inpassing,** Tijdsverlies op de planning weegt niet op tegen de kostenverhoging bij gebruik van een brug i.p.v. een tunnel.

Het honkbal park gaat pas halverwege 2014 open, dus tijd genoeg.

**Relatie Pioniers,** Zelfde opmerking als hiervoor.

**Brede zin( zoals NBBW-P21),** Deze opmerkingen pleiten in principe vóór een tunnel i.p.v. vóór een brug.

Beste mensen, als u tot hier bent gekomen met het lezen van dit schrijven dan moet het verhaal u toch inzicht hebben geven wat er gaande is in onze polder. Ik ben er in ieder geval niet blij mee wat er gaat gebeuren. Dit is wel voor de eeuwige toekomst van de inwoners in onze gemeente. Meer kan ik niet doen het is nu aan u.

Met vriendelijke groeten,  
Bob Chevallerau.



gemeente  
Haarlemmermeer

De heer B. Chevallerau  
Brouwersdam 21  
2134 WZ Hoofddorp

Postbus 250  
2130 AG Hoofddorp

Bezoekadres:  
Raadhuisplein 1  
Hoofddorp  
Telefoon 0900 1852  
Telefax 023 563 95 50

Cluster Bedrijfsvoering en Projecten  
Contactpersoon Jetty Nizan  
Doorkiesnummer 023 5676500  
Uw email 8 februari 2013  
Ons kenmerk 13.0055848\bp  
Bijlage(n) 1. Tabel langzaam verkeerstunnel of-brug  
Nieuwe Bennebroekerweg  
Onderwerp Antwoord email d.d. 130208/ brug versus tunnel

Verzenddatum **25 FEB. 2013**

Geachte heer Chevallerau,

In uw email van 8 februari 2013 met als onderwerp "Brug versus Tunnel, Nieuwe Bennebroekerweg" vraagt u om uiteenlopende informatie in relatie tot de gemaakte afweging voor de aanleg van een langzaam verkeersbrug over de Nieuwe Bennebroekerweg. U pleit voor de aanleg van een tunnel.

Naar aanleiding van vragen uit de Klankbordgroep Zuidrand van 4 april 2012, is de keuze voor de langzaam verkeersbrug in de gemeentelijke brief (ons kenmerk 13.0055733\bp) beargumenteerd. Deze brief is per email van 25 juli 2012 aan de leden van de Klankbordgroep verzonden.

In het najaar van 2012 is de keuze nogmaals kritisch tegen het licht gehouden. Er zijn daarbij op zorgvuldige wijze diverse aspecten tegen elkaar afgewogen. In de bijlage bij deze brief is het overzicht van de behandelde aspecten voor u opgenomen.

Daarnaast is de Stadsregio Amsterdam gevraagd advies te geven over de casus. Uit het advies bleek dat het niet aan te bevelen was om in deze situatie een tunnel aan te leggen, mede vanuit het oogpunt van sociale veiligheid.

Wij gaan er vanuit uw vragen voldoende te hebben beantwoord.

Met vriendelijke groeten,  
Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,  
namens deze,  
de gemeentesecretaris,  
voor deze,  
de projectmanager,

R. Van der Vaart



## Bijlage 1 Tabel langzaam verkeerstunnel of - brug Nieuwe Bennebroekerweg

Onderwerp	Tunnel	Brug
planning	Nieuw in te zetten traject. I.o.m. planners o.b.v. traditioneel proces 3 <sup>e</sup> kwartaal 2015 opleveren.	Begin nov. 2012 start meervoudig onderhandse aanbesteding van Design&Construct contract, uitvraag in concept gereed. In uitvraag harde datum oplevering 1 december 2013.
subsidie	Donderdag 11 okt. principe uitspraak SRA.	Toezegging kansrijk i.v.m. ontbrekende schakel.
investering	€ 3,48 mln. (o.b.v. raming 2010).	Ca. € 1,2 tot € 1,7 mln. (o.b.v. huidige inzichten).
onderhoudskosten	Ca. € 98,- per m <sup>1</sup> per jaar.	Afhankelijk van uitvoering € 34,- (staal) tot € 53,- (beton) per m <sup>1</sup> per jaar.
planologie/ vergunningen	Gelijk aan de brug geldt ook voor de tunnel, als op tijd het DO gereed komt en wordt aangeleverd, is de procedure uitgevoerd binnen de gewenste (nog vast te stellen) realisatie termijn van de tunnel.	De procedure (reguliere WABO met toepassen kruimelgeval i.v.m. kruisen watergang) voor het mogelijk maken van de brug over de watergang kan afgerond worden als het DO (definitief ontwerp) voor de brug gereed is. Wanneer tijdig gereed en aangeleverd bij het cluster RO en/of vergunningen is de procedure uitgevoerd binnen de gewenste realisatie termijn van de brug. Door toepassen D&C contract ligt ontwerp verantwoordelijkheid bij te selecteren marktpartij.
sociale veiligheid	Gezien de locatie van brug en tunnel in een omgeving met weinig bebouwing (weinig sociale controle) vormt de sociale veiligheid van zowel brug als tunnel een aandachtspunt.  In het ontwerp van de tunnel kan ook een deel van de onveiligheid worden weggenomen, door bijvoorbeeld voldoende openingen en verlichting te creëren. (relatie met vast te stellen profiel Nieuwe Bennebroekerweg)	Gezien de locatie van brug en tunnel in een omgeving met weinig bebouwing (weinig sociale controle) vormt de sociale veiligheid van zowel brug als tunnel een aandachtspunt.  Vanuit zichtbaarheid en openheid zorgt een brug voor minder gevoel van onveiligheid.

toegankelijkheid/ comfort	<p>Een tunnel biedt in het algemeen voor fietsers vaak meer comfort dan een brug, vanwege het feit dat je eerst kunt afdalen en de snelheid kunt gebruiken om er uit te komen. Dit is in casu vanwege de lengte van de tunnel niet het geval.</p> <p>Fietsers en voetgangers staan in een tunnel minder bloot aan weersomstandigheden.</p> <p>Aandacht voor een praktische oplossing voor de hellingbaan en het creëren van een logische route.</p>	Een brug biedt meer overzicht voor ruimtelijke oriëntatie.
relatie HvdS	<p>Nieuw ontwerptraject voor DO buitenruimte starten, vertraging op DO buitenruimte 4 tot 6 mnd, en opnieuw onderhandelen met ontwikkelaar HvdS.</p> <p>Inpassen hellingbaan in buitenruimte gaat ten koste van parkeerplaatsen benodigd voor vergunning HvdS.</p>	<p>Buitenruimte DO afgerond, start uitvoering diverse onderdelen staan gepland voor de van zomer 2013.</p> <p>Hellingbaan ingepast op geluidswal, geen inbreuk op DO.</p>
esthetisch/ zichtbaarheid	<p>Niet zichtbaar vanaf Nieuwe Bennebroekerweg.</p> <p>Opgave inpassen hellingbanen in zowel buitenruimte kavel Huis van de Sport en Park21.</p>	<p>Zichtbaar vanaf Nieuwe Bennebroekerweg, (zie artist impression).</p> <p>De opgave voor de brug is wel sober en doelmatig met een ranke vormgeving.</p>
hoogte/vloerpeil/ hellingbaan	<p>Voldoen aan norm voor hellingbaan.</p> <p>Aanname tunnel met vloerpeil op 4,5 m<sup>1</sup> beneden maaiveld, helling van 5% geeft een baan van ca. 90 m nodig ca. 1 m dekking op tunnelbuis.</p>	<p>Voldoen aan norm voor hellingbaan.</p> <p>Brug op ca. 5 m<sup>1</sup> boven maaiveld.</p> <p>Bij helling van 5%, een baan van 100 m.</p> <p>Hellingbaan op geluidwal geprojecteerd.</p>
aansluiting op HOV	Een belangrijk aspect, voor zowel brug als tunnel, is het creëren van een goede aansluiting op de HOV halte: toegankelijk voor mindervaliden, eenvoudig bereikbaar met logische loop- en fietsroutes en specifieke aandacht voor het fietsparkeren..	Een belangrijk aspect, voor zowel brug als tunnel is het creëren van een goede aansluiting op de HOV halte: toegankelijk voor mindervaliden, eenvoudig bereikbaar met logische loop- en fietsroutes en specifieke aandacht voor het fietsparkeren.



	Nog uit te werken is de optie om op maaiveld de geluidswal te passeren, waardoor er geen liften en trappen vanaf brug of tunnel nodig zijn. (Aandacht voor geluidssituatie nodig)	Nog uit te werken is de optie om op maaiveld de geluidswal te passeren, waardoor er geen liften en trappen vanaf brug of tunnel nodig zijn. (Aandacht voor geluidssituatie nodig)
techniek	Aansluiting vanuit tunnel op toekomstige HOV halte technisch andere opgave (bouwput nodig, doorbraak tunnelwand e.d.).  Bij tunnel is met name het bouwen in de polder met problematiek rondom grondwater e.d. van belang.	Aansluiting vanaf brug op toekomstige HOV halte technisch niet ingrijpend (trap en lift aansluiten op brugdek).  Brug geen bijzonder bouwwerk.
algemeen		
ruimtelijke inpassing	Een tunnel biedt meer mogelijkheden om ruimte te creëren en om de loop/fietsroute te laten integreren bij de bebouwde omgeving. Overigens betekent dit o.m. een intensief nieuw ontwerptraject voor kavel cq. buitenruimte Huis van de Sport.	Voor de hellingbaan naar de brug is op efficiënte wijze gebruik gemaakt van de geluidswal.  Diverse ontwerptrajecten zijn op elkaar afgestemd.
relatie pioniers	Hellinbaan tunnel opnieuw inpassen in landschap P21.	Pioniers terrein reeds bruggenhoofd aangelegd. Inpassing fietsroute vanaf brug het P21 gebied in reeds in ontwerp uitgewerkt.
brede zin (zoals NBBW - P21)	<p>Vervolg: ontwerpogave bereikbaarheid P21 en inpassing HOV halte</p> <p>In het profiel van de Nieuwe Bennebroekerweg is ruimte voor de busbaan en de halte opgenomen. Maar de bereikbaarheid van de halte en de aansluiting van de halte op haar omgeving, alsmede het stallen van de fiets vraagt om een ontwerp. Dit moet integraal worden opgepakt.</p> <p>Tussen Hoofddorp en P21 is de opgave om meerdere langzaam verkeersverbindingen te maken waarvoor financiële middelen benodigd zijn.</p>	