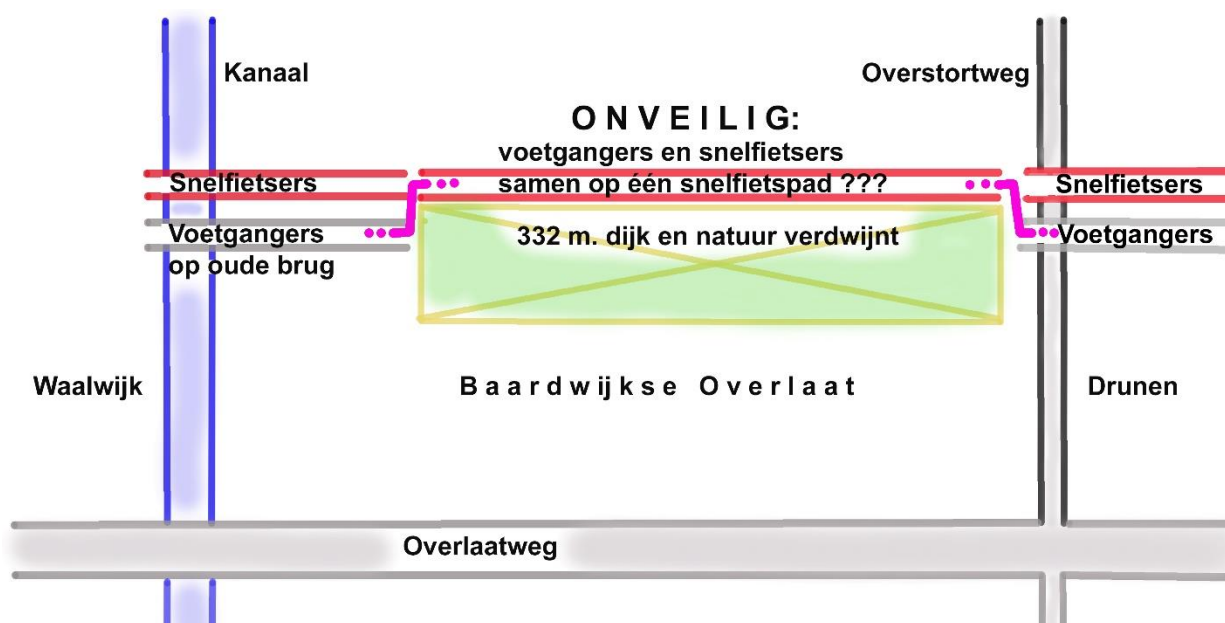


Inspreken Provinciale Staten op 10 juni 2022

statengriffie@brabant.nl

Geachte leden van de Provinciale Staten van Noord-Brabant

In de plannen van het PIP GOL betreffende de fietsroute van het Halve Zolenpad, over de oude spoordijk tussen Waalwijk en Drunen, staat het aanleggen van twee naast elkaar gelegen paden als onderdeel om een snelfietsroute tussen Waalwijk en Den Bosch aan te leggen. Hiervoor zullen naast de bestaande monumentale spoorbruggen van respectievelijk 160, 16 en 55 meter lengte nieuwe fietsbruggen worden aangelegd. Midden in dit 880 meter lange deel van de fietsroute zal de spoordijk uit 1918 over een lengte van 332 meter worden afgegraven, waardoor weer een vierde fietsbrug noodzakelijk is en de twee gescheiden paden weer bij elkaar worden gevoegd. (zie schema)



Deze vierde brug maakt de aanleg van de eerste drie bruggen dus totaal overbodig, aangezien deze worden aangelegd om twee gescheiden paden naast elkaar te creëren. Daarbij komt, dat de pijlers van deze vierde brug zullen worden ingemetseld in de oude op te graven pijlers uit 1885. Hiervoor zullen gaten in deze pijlers worden gehakt van ruim 1 x 2 meter. Deze pijlers zullen worden opgemetseld op de houten fundamenteën van de oude pijlers, die zich in een twijfelachtige conditie (komen te) bevinden. Het moge duidelijk zijn dat de oude pijlers een niet los te denken ensemble vormen met de oorspronkelijke spoorbruggen die een beschermde monumentale status genieten.

Verdere plannen in deze polder genaamd de Baardwijkse Overlaat zijn, om alle hier bestaande bomen en struiken die hoger zijn dan 1,5 meter voorgoed te verwijderen. Dit nota bene als compensatie voor de aanleg van wegen in deze polder. Deze plannen zijn in strijd met onder andere de 'Beleidsregel natuurcompensatie en Tracéwet' en het 'Verdrag van Malta'. Mede omdat de onderhavige 532 bomen en 785 meter struiken verschillende houtwallen in deze polder vormen, wordt het milieu, de natuur, het microklimaat en daardoor het welzijn van de gebruikers van deze route ernstig aangetast.

Beleidsregel natuurcompensatie en Tracéwet

Citaat: ***“Onder compensatie wordt verstaan: het creëren van nieuwe waarden die vergelijkbaar zijn met de verloren gegane waarden.”***



PIP GOL wil als compensatie ook ecozones aanleggen en een gebied akkerbouw vervangen door natuurlijk hooi- en grasgebied. De aangelegde ecozones bestaan echter uit boompjes, die op dit moment alles bij elkaar opgeteld nog niet het totale volume hebben van één volwassen boom. Het hooi- en grasland ligt ten opzichte van dit deel van de polder achter de A59, waar 105.000 (!) voertuigen per dag gebruik van maken. Dit geeft geen bescherming tegen de vervuilde lucht van deze voertuigen, die de houtwallen, die liggen tussen de A59 en Waalwijk en Drunen, wél geven. Volgens studies van Wageningen University & Research zijn houtwallen de meest efficiënte zuiveraars van vervuilde lucht, omdat hier optimale luchtstroom door de bladeren plaatsvindt, die de luchtstroom optimaal afremt, waardoor fijnstof zich kan afzetten. Volgens de site 'Groene Sporen' kunnen bomen voor een vermindering zorgen van 20% fijnstof, 10% stikstofdioxide en 8% ozon. Per dag kan een volwassen populier zorgen voor 2,4 miljoen kubieke meter waterdamp. Tezamen met de schaduw die deze bomen en struiken vormen, zal de verwijdering van deze bomen en struiken veel invloed hebben op het microklimaat van Waalwijk en Drunen. Gezien bovenstaande citaat van de beleidsregel natuurcompensatie en de Tracéwet is het voor het welzijn van de omgeving veel beter als deze beoogde compensatie niet wordt uitgevoerd. Genoemde 'compensaties' zijn immers bijzonder schadelijk voor de het milieu, de natuur, het microklimaat en daarmee de leefbaarheid voor deze omgeving.

Het 'Verdrag van Malta'

Citaat artikel 4: ***“...zorg te dragen voor: 2. De conservering en instandhouding van het archeologisch erfgoed, bij voorkeur in situ.”***

Van de 880 meter oorspronkelijke spoorbrug bevinden zich nog drie bruggen met een gezamenlijke lengte van 231 meter in de oorspronkelijke staat. Deze drie bruggen vormen meer dan 26% van de

oorspronkelijke brug, waarmee een goed beeld wordt gegeven van deze historie. Ook de spoordijken zijn niet los te koppelen van de geschiedenis van deze spoorbrug. Zij vormen het deel van de geschiedenis van deze spoorbrug, dat gekenmerkt wordt door tegenslagen in de oorlog en het deels overbodig worden van de inundatiespoorbrug. Om hierin in te grijpen, door een willekeurig deel weer weg te graven en te voorzien van een moderne fietsbrug, is een flagrante aantasting van niet alleen de geschiedenis, maar ook van het prachtige aanzicht van dit monument dat in de loop van de tijd zo is aangepast met de natuur in zijn omgeving.

Het moge duidelijk zijn dat de oude pijlers die nog in de dijk zijn begraven een onlosmakelijk ensemble vormen met de monumentale spoorbruggen. Om die reden dienen zij beschermd te worden tegen aanzienlijke vernielingen door middel van het hakken van gaten van ruim één bij twee meter ten behoeve van het in metselen van de pijlers van de volstrekt overbodige en in het landschap detonerende nieuwe goudgeld kostende betonnen fietsbrug. Deze pijlers bevinden zich nog in situ, zoals bovenstaande omschrijving van het 'Verdrag van Malta' aangeeft. Zij kunnen, indien men dat ooit zou willen weer gerestaureerd worden in hun oorspronkelijke omvang. Zowel de aanleg van deze overbodige fietsbrug als de aanzienlijke geplande aantasting zou een dergelijke restauratie aanzienlijk bemoeilijken.



Uitspraak van de Raad van State

In de uitspraak van de Raad van State, die zij deed naar aanleiding van de zaak die de Federatie Behoudt de Langstraatspoorbruggen had aangespannen tegen bovengenoemde plannen zijn een aantal opmerkelijke zaken te zien.

Zo nam zij als motivatie voor de uitspraak de uitspraak van de provincie op, citaat: *“dat er natuur zal worden gecreëerd onder de spoorbrug.”* Hiermee leek de RvS toch wel erg slecht op de hoogte te zijn van de plaatselijke situatie en plannen. Allereerst valt er onder een brug die op het laagste punt 2,8 meter hoog is en een breedte heeft van 6,15 meter en door de oude pijlers is verdeeld in 20 compartimenten van 16,60 meter, absoluut geen natuur te creëren. Daarnaast zal de natuur, die zich op de hellingen van de dijk in meer dan een eeuw heeft gevormd in de vorm van de vele bomen, struiken en verdere planten, volledig worden verwijderd. Ook neemt het totale oppervlak van deze omgeving af door het afgraven van de dijk. Verder negeert de RvS 10 van de aangevoerde 13 beroepsgronden. Vraag is of een dergelijke gang van zaken past in een goed functionerende democratie.

*Bij de productie van de grote hoeveelheden beton voor de overbodige fietsbrug van 332 meter plus de overbodige bypasses naast de bestaande bruggen komt er in totaal maar liefst ruim 600 ton CO₂ vrij!

Met de meeste hoogachting,

Wim Hartman