Geachte voorzitter en dames en heren raadsleden,

Allereerst gefeliciteerd met uw nieuwe functie in het college en de raad en wens u veel succes toe met de door ons beoogde open democratie.

Bij het onderwerp, dat nu ter sprake komt, wil ik niet te zeer ingaan op het misgaan van dit dure project. Laten we ons voor de duidelijkheid focussen op de feiten, die nu gelden.

Een klein overzicht is wel noodzakelijk; oorspronkelijk is de aanvraag en de vergunning afgegeven voor één fietspad (WO/2020/1025) een stuk gelegen richting Oost-West (camping De Dassenplas naar de fietsbrug over de A4) en een stuk gelegen richting Noord-Zuid (Fly-over op de A4 naar de camping Dassenplas; langs de Ligne).

Na intensief overleg met de betrokken partijen is besloten om het tracé in 2 aanvragen te splitsen om toch wel te voldoen aan de wettelijke voorschriften, uitgegeven door de overheid in Den Haag.

Daardoor kan het tracé Oost-West (WO/2021/0637), op tekening B), wel aangelegd worden, omdat dit volwaardig voldoet aan de wettelijke eisen. Het Noord-Zuid tracé (WO/2021/0634), op tekening A), is echter is volledig in strijd met genoemde voorschriften, verwoord in de Rijks EHS/Natuur Netwerk Nederland-NNN. Voor de ruilverkaveling van he gebied was er totaal geen sprake van een pad en is tot op heden zo gebleven.

Enige toelichting op de titel EHS. Dat is de Ecologische Hoofd Structuur. De rechtsvoorganger van NatuurNetwerkBrabant. Destijds was een geldende bepaling dat er geen gebiedsvreemde stoffen ingebracht mogen worden in het desbetreffende gebied en zij spreekt dan ook over “Neen..tenzij principe”.

Daarbij spreekt het bestuur van de provincie Brabant in haar Natuurbeheerplan, waar binnen het betwiste tracé ligt, over de definitie dynamisch Moeras cq Nat Schraalland (code N10.01) waar aan de volgende omschrijving gegeven is:

Quote: “**Nat schraalland is zeer oud boerengrasland. Nat schraalland is echter minder productief en de bodem is heel slap. De graslanden zijn daardoor slecht toegankelijk, ze kunnen ’s winters onder water staan en ’s zomers sterk drogen (krimpen)”**

“Nat schraalland komt vaak in oude, maar kleine reservaten voor en zijn daarom zeer gevoelig voor ingrepen in de omgeving. Het nat schraalland en het laagveen is daarom vrijwel verdwenen. De bodems zijn vanwege het natte karakter weinig draagkrachtig”. Einde quote.

Deze ambities van de provincie zijn waardevol voor natuur en milieu! (Anders waren ze niet zo bepaald door deze instantie). Temeer daar bij andere projecten stringent de wetgeving uitgevoerd wordt. We verwijzen daarom naar het project Tennet HS-station in de Auvergnepolder waar, in een EHS-gebied, geen hoogspanningsmast geplaatst kan worden omdat de wet gehandhaafd dient te worden. Het credo “gelijke monniken, gelijke kappen” geldt ook hier! **Met andere woorden, wij beroepen ons op het gelijkheidsbeginsel.**

De bezwaarmakers noch de inspreker zijn **niet** tegen het openstellen van een tracé voor een fietspad; er is door deze werkgroep voldoende aandacht gevraagd voor een alternatieve route, die gedeeltelijk over bestaand lokale wegen zoals ’t Laag en bestaande historische steenslag weggetjes voert. In een zeer klein perceel zal een beperkte verharding aangebracht moeten worden, waar toestemming van Staatsbosbeheer nodig is. Er is dan een betere aansluiting via de fly-over met Fort De Roovere/waterpartijen. Tevens is het een stuk veiliger voor de toch kwetsbare wielrijders.

Als u al deze feiten bij elkaar zet, zult u eveneens, als wij, tot de conclusie komen, dat het alternatieve voorgestelde tracé de oplossing is om uit deze impasse te geraken. Het kan namelijk niet zo zijn, dat de overheid niet voldoet aan zijn eigen wetgeving.

Alles bij elkaar optellend, zoals wetgeving, veiligheid, kosten, gebruik van echte historische wegen ipv een verzonnen tracé in een natuurgebied zijn de aanleiding om u als raad te verzoeken in te stemmen met ons voorstel.

M.Koudenburg