

Stichting Federatie Behoudt de Langstraatspoorbruggen
Dr. Donker Curtiusstraat 17
5142 BA Waalwijk

Provinciale Staten van Noord-Brabant
Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch
statengriffie@brabant.nl



In afschrift aan:

- Stuurgroep GOL
abosman@brabant.nl, MvOpzeeland@brabant.nl
- B&W en gemeenteraad van Heusden
griffie@heusden.nl
- B&W en gemeenteraad van Waalwijk
griffie@waalwijk.nl

Waalwijk, 25 november 2017

Betreft: Zienswijze over Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat (C2215151)
PIP GOL West

Geachte dames en heren,

Op 13 september 2017 vond een overleg plaats op het provinciehuis over de herstructurering van het Halve Zolenpad en de daarin gelegen oude spoorbrugdelen. Verschillende instanties en organisaties hebben op die dag gesproken over de wijze, waarop de fietsverbinding tussen Waalwijk en Drunen door/over de Baardwijksche Overlaat zou kunnen worden gereconstrueerd. Er werden diverse modellen gepresenteerd voor de wijze, waarop de aan te leggen snelfietsroute Waalwijk - 's-Hertogenbosch gerealiseerd zou kunnen worden over de spoorbrugdelen en door de Baardwijksche Overlaat.

Na deze bijeenkomst heeft de stuurgroep Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat zich in een daaropvolgende vergadering gebogen over deze materie en gekozen voor Variant 2, waarbij een deel van de dijk wordt weggegraven en een deel blijft liggen. In het onderstaande willen we, als zeer betrokken organisaties, uw aandacht vragen voor de problematiek rondom de aanleg van deze snelfietsroute door de Baardwijksche Overlaat.

We willen vooral onze zorgen benadrukken over de plannen van het GOL met betrekking tot deze snelfietsroute met de daaraan gekoppelde drastische maatregelen. Het unieke en kwetsbare groene gebied van de Baardwijksche Overlaat, dat een grote waarde vertegenwoordigt als natuurgebied en als cultureel erfgoed, loopt in onze ogen gevaar. We gaan in het onderstaande in op de volgende zaken:

- 1 Cultuurhistorie en natuurhistorie**
- 2 Natuur**
- 3 Menselijke beleving**
- 4 Voorstel voor aanpassingen van het GOL-project**

1 Cultuurhistorie en natuurhistorie

Wij vinden het heel belangrijk om de cultuurhistorie van de Halve Zolenlijn te bewaren en met name van de oude bruggen en de dijk in de Halve Zolenspoorlijn. De natuurhistorie is hier gekoppeld aan de cultuurhistorie. Als kostenbesparende factor en na oorlogsgeweld is de spoordijk aangelegd. Van de 881 meter lange spoorbrug over de Baardwijksche Overlaat bestaat nog slechts één foto die laat zien, wat die Overlaat geweest moet zijn. Van die historische situatie kan men zich nu moeilijk een beeld vormen. Mede door de aanwezigheid van de A59, de Overlaatsweg, de Overstortweg en van 3 woonhuizen met opstallen en zonder zandwegen. En zeker wanneer straks een randweg en verkeersrotondes worden aangelegd, toont het gebied weinig relatie met een voorgeschiedenis als wateroverlaat.

De stichting FBL is meer dan 30 jaar terug gestart met acties en navolgend overleg met vele instanties, om het behoud daarvan te bewerkstelligen. Gesteund door velen en door samenwerking met de overheidsinstanties is een uniek project tot stand gekomen. In Waalwijk ontstond het langste fietspark van Nederland, het Halve Zolenpark. Nabij 's-Hertogenbosch werd de Moerputtenbrug gerestaureerd en opengesteld voor wandelaars en van Raamsdonk via Waalwijk naar Drunen ontstond een fraaie fiets-/wanderverbinding, het Halve Zolenfietspad. Voor dit project werden diverse prijzen uitgereikt, waaronder de Henri Ford European Conservation Award, de Knippenbergprijs, de Nationale Cultureel Erfgoedprijs en het heeft zelfs de waardering ondervonden van de Europese Unie in de vorm van de Europa Nostra Award.

Een heel belangrijk deel van het traject ligt in de Baardwijksche Overlaat, namelijk de monumentale welijzeren vakwerkspoorbruggen en de spoordijk. Bruggen en dijk bewaren de historie, liggend in het landschap van de Baardwijksche Overlaat. Zij vertellen een verhaal over erfgoedwaarden, oorlogssperikelen en geschiedkundige feiten van ruim 130 jaren. Onze wens is behoud van bruggen en dijk, zoals die nu in het landschap liggen en in gebruik zijn als fiets- en wandelroute.

In het kader van de Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat (GOL) zijn er plannen ontwikkeld, om naast de bestaande spoorbruggen een nieuwe brug aan te leggen en daartoe een fors deel van de oude spoordijk weg te graven. Wij zijn voorstanders van de aanleg van een snelfietsroute, maar zijn van mening, dat het afgraven van (een deel van) de dijk en het aanleggen van een ruim 881 meter lange nieuwe brug daarvoor niet noodzakelijk en ook niet gewenst is.



Figuur 1: Noordzijde van de spoorbrug tussen Waalwijk en Drunen

Met de aanleg van een lange brug en het weggraven van een deel van de dijk verheerlijkt men de beleving van de historische oude Baardwijksche Overlaatbrug die in 1885 gereed kwam en slechts enkele tientallen jaren dienst deed als spoorbrug in de verbinding Lage Zwaluwe - 's-Hertogenbosch. Maar de historische feiten zijn als volgt: de Baardwijksche Spoorbrug werd in 1885 opgeleverd en was sinds 1890 volledig in gebruik. In 1911 werd het Drongelens kanaal opgeleverd, waardoor de Baardwijksche Overlaat zijn inundatie-functie verloor..Al in 1923 werd er grond aangevoerd voor de dijk, want de waterdoorlaat was verleden tijd. Dus na **33 jaren** werd er al aan een dijk gewerkt. In 1946 werd de dijk voltooid. Sinds 1946 tot en met nu 2017 bestaat de dijk al. Dat is dus al meer dan **70 jaren**! Dat een geheel nieuwe fietsbrug en het weggraven van de dijk de oude openheid van de 19e-eeuwse Baardwijksche Overlaat terug zou brengen, is dus een fabel.

2 Natuur

De natuur krijgt in de huidige plannen van het GOL veel te weinig aandacht. Op de spoordijk/Halve Zolenfietspad heeft zich een natuur ontwikkeld met een grote biodiversiteit aan planten, bomen, struiken, zoogdieren, insecten, vogels, amfibieën. Dit alles in een verdeling van herbivoren en carnivoren die een samenhangende en boeiende natuur vormt. Enkele voorbeelden voor de flora zijn zeker op hun plaats: zandblauwtje, sint-janskruid, muizenootje, koningskaars. Aan boomsoorten: meidoorn, esp, vlier, sporkehout, eik. Ook de fauna is bijzonder: egel, wezel, dassen - twee burchten -, konijn, padden, vleermuizen, vlinders, kevers, graafbijen. Steenuil, grote bonte specht, insectenetende vogels als fitis, tjiftjaf, zwartkop,.

De (oude) spoordijken zijn een toevluchtsoord voor de specifieke flora en fauna van het drogere milieu en een corridor voor allerlei dieren, zoals hierboven aangegeven. Het is een migratietraject. Bovendien maken ze gebruik van de dijk als beschutting en om er vorstvrij te kunnen overwinteren.

Het Halve Zolenpad met de langsegelegen waterweg is een groene long, een ecologische verbinding met een Natura 2000-gebied. In de



Figuur 2: Halve Zolenpad en zuidzijde van de dijk

Baardwijksche Overlaat vormt deze verbinding een aansluiting op de ecologische verbinding langs het Drongelens kanaal. De nieuwe onderdoorgang onder de A59 brug werd mede ingepast in de ecologische verbindingszone noord-zuid. De Halve Zolendijk is een onderdeel van de ecologische verbindingszone oost-west. In de Baardwijksche Overlaat komen deze twee genoemde verbindingen tezamen in een uitermate interessant natuurnetwerk. Ze vormen gezamenlijk een win-win-situatie; een vierwinden trefpunt.

Bij de aanleg van de nieuwe aansluitingen op de A59 is cultuur- en natuurcompensatie noodzaak. Maar als compensatie daarvoor natuur - in casu het dijklichaam - en erfgoedwaarden vernielen is te gek voor woorden. Natuurcompensatie kan men uitvoeren aan de voet van de Halve Zolendijk in de vorm van natte natuur. De sloot, komend vanaf de Heidijk (= Liniedijk) kan men doortrekken naar de voet van de Halve Zolendijk. Het bestaande moeras aan de zuidkant kan men zo renoveren. Een amfibieënpool viert dan zijn wedergeboorte! Door het water hier ruimte te geven, wordt er een verbinding gelegd met het verleden als wateroverlaat. Andere compensatie kan men halen uit het terugbrengen van het zandpad dat vroeger liep onder langs de dijk ten oosten van het Drongelens kanaal, omzoomd door bomen. Dit natuurplek is geruisloos verdwenen, de bomen zijn geveld en de grond is opgegaan in de belendende weilanden. Maar ook kan natuurcompensatie gewaarborgd worden in het aangrenzende Overstorteland ten noorden van de A59.

3 Menselijke beleving

Hoe ervaart en beleeft de mens dit alles? Cultuur- en natuurhistorie vormen hier een unieke verbinding. De huidige fiets/wandel-verbinding van het Halve Zolenpad vormt de veilige verbindingsweg over een oud treintraject, waarin nog vele kenmerken en herinneringen vastliggen. De bezoeker, wandelaar of fietser, kan als het ware de historie voelen, wanneer hij/zij over de oude vakwerkspoorbruggen en de oude spoordijk gaat. Hij kan hetzelfde traject beleven, waarop in de vorige eeuw het Halve Zolentreintje tupte. De ontstane natuur van struiken en bomen langs het pad geeft aan de passant beschutting bij slecht weer. De dijk geeft een veilig en comfortabel gevoel, overal kan men genieten van het omringende landschap. Dit menselijke gevoel in deze historische objecten moeten we bewaren en overdragen. Iedereen kan hier in zijn 'eigen-ik-wereld' zijn persoonlijke gedachten laten dwalen over de historie van de Baardwijksche Overlaat.

4 Ons voorstel voor aanpassingen van het GOL-project

De GOL-plannen vormen een te forse ingreep in het cultuurhistorisch en natuurhistorisch landschap van de Baardwijksche Overlaat. En dat geldt ook voor de daarmee gepaard gaande aanpassingen van de spoordijk en de monumentale spoorbruggen in het kader van de aanleg van een snelfietsroute Waalwijk - 's-Hertogenbosch.

Onder de noemer "openmaken van de dijk" wordt het Halve Zolenpad in de Baardwijksche Overlaat voor een groot deel gesloopt. Ruim 300 meter dijkhistorie, dijknatuur, dijkbeleving wordt vernietigd. De huidige situatie moet verdwijnen voor een nieuwe brug, waarvoor niemand van ons warm loopt. En: op het deel van de 300 meter afgegraven dijk moet de voetganger via een trap naar beneden naar het maaiveld van de Baardwijksche Overlaat en nabij de Overstortweg via een trap weer naar boven. Op de nieuwe brug is geen plaats. Hoe moet dit voor een rolstoel, een scootmobiel en andere vervoersmiddelen? Waar is het uitzicht over het gebied? Het Halve Zolenpad is een veel gebruikte fiets- en wandelverbinding voor en door de regio. Vele recreatieve en utilitaire fietsers en 1600 tot 1800 scholieren maken dagelijks dankbaar gebruik van deze veilige, comfortabele en imposante fietsroute.

Het weggraven van de Halve Zolendijk vernietigt de gehele natuurstructuur die hierboven in punt 2 is beschreven. Dit is onverteerbaar, niet acceptabel. Niet voor de

gebruiker, maar ook niet voor de historie. In de laatste plannen voor dit gebied zou een deel van de dijk gespaard blijven, maar wij pleiten nadrukkelijk voor het behoud van de gehele dijk.

Enkele organisaties zijn reeds met voorstellen gekomen om de Halve Zolendijk aan de noordkant te verbreden voor de gewenste afmeting van 4 à 4,5 meter, nodig voor een snelfietsroute. Fietzersbond De Langstraat is initiator en groot promotor van de Snelle Fiets Route, maar heeft zich, als vertegenwoordiger van veruit de grootste groep gebruikers, uitgesproken tegen de lange fietsbrug als zijnde: 'slechts iconisch en megalomaan, maar ook saai, oncomfortabel en onveilig'.

Naast de vakwerkbruggen is een nieuwe brug als bypass acceptabel, een brug voor tegemoetkomend verkeer. Wie van west naar oost fietst, rijdt over de oude spoorbruggen, wie van oost naar west rijdt, neemt de nieuwe brug, die het beste uitgevoerd kan worden in de stijl van de bruggen in het Halve Zolenpark in Waalwijk (zie foto).



Ooit (in 1987) werd een van de mooiste cultuur- in natuurbruggen van Europa, de Moerputtenbrug, door ambtenaren en politici van onze provincie gered van een dreigende slopershamer. De strijd van duizenden uren vrijwilligerswerk door diverse stichtingen, om de bruggen te redden, te restaureren en er een zinvolle herbestemming aan te geven, mag niet voor niets geweest zijn. Wij kunnen niet anders dan hopen dat er binnen onze provincie dertig jaar later opnieuw mensen zullen opstaan om deze dwaling het hoofd te bieden!

Wij hopen dat u als politieke partijen bij de voorstellen die u te zijner tijd door het GOL zullen worden voorgelegd, terdege rekening zult houden met onze wensen als betrokken organisaties. We hopen ook, dat u een besluit zult nemen, dat recht doet aan de cultuur- en natuurwaarden van dit gebied, maar vooral ook aan de gevoelens van fiets- en wandelplezier, die de dagelijkse gebruikers van het Halve Zolenpad telkens weer ondervinden.

ZIENSWIJZE

Bovengenoemde stichtingen willen bruggen en dijk, die in gebruik zijn als fiets- en wandelroute, behouden. Wij zijn voorstanders van de aanleg van een snelfietsroute, maar zijn van mening, dat het afgraven van de dijk en het aanleggen van een ruim 881 meter lange nieuwe brug daarvoor niet noodzakelijk en ook niet gewenst is. Daarom: Behoud het HUIDIGE fietspad. Verbreed de spoordijk en leg alleen ter plaatse van de historische bruggen nieuwe brugdelen als bypass ERNAAST.

Argument 1: Voor alle fietsers leidt dit tot een betere, maar wel goedkopere variant van het snelfietspad Waalwijk - 's-Hertogenbosch. Bovendien is de spoorbrug nog onlangs voor € 450.000,= opgeknapt.

Argument 2: De huidige fiets/wandel-verbinding met bruggen en dijk van het Halve Zolenpad geeft een comfortabel gevoel en vormt de veilige verbindingsweg Waalwijk - Drunen. De ontstane natuur geeft aan de passant beschutting bij slecht weer. Deze oplossing scoort kwalitatief veel beter voor de huidige gebruikersgroepen: recreatieve en utilitaire fietsers (1600 tot 1800 scholieren), voetgangers, wandelsporters, scootmobielers, rolstoelers en skeelers. Fietsersbond De Langstraat is initiator en groot promotor van de Snelle Fiets Route.

Argument 3:

a: Op de spoordijk/Halve Zolenfietspad heeft zich een natuur ontwikkeld met een grote diversiteit aan flora en fauna. Het Halve Zolenpad is een groene long, een ecologische verbinding met een Natura 2000-gebied.

b: Bij de voorgenomen aanleg van nieuwe aansluitingen op de A59 kan men het verlies aan natuur compenseren aan de voet van de Halve Zolendijk in de vorm van natte natuur. Het bestaande moeras aan de zuidkant kan men renoveren als amfibieënpool. Daarnaast is herstel van het zandpad langs de dijk ten oosten van het Drongelens kanaal ook een optie. Ook kan natuurcompensatie gevonden worden ten noorden van de A59.

Argument 4: het voorstel om natuur te compenseren door NOG MEER natuur te slopen is aan niemand uit te leggen.

Argument 5: een 800 meter lange fietsbrug aanleggen ten behoeve van een 'visueel open Overlaat' is:

a: nauwelijks te rijmen met de historische werkelijkheid. Na aanleg van het kanaal is al direct begonnen met de aanleg van stukken spoordijk en hergebruik van de toentertijd zeer kostbare en onderhoudsintensieve metalen bruggdelen

b: leidt NIET tot een suggestief geschetste 'open Overlaat'. Wat historisch gezien open drassig hooiland was zonder gezichtsbelemmering, is nu een 'verkeerslandschap', aangevuld met boerderijen, zeer grote percelen fruitbomen en overige percelen met houtopslag.

Argument 6: Halverwege de dijk moet de voetganger via een trap naar beneden naar het maaiveld en nabij de Overstortweg via een trap weer naar boven. Hoe moet dit voor een rolstoel, een scootmobiel en andere vervoersmiddelen? Waar is het uitzicht over het gebied?

Argument 7: Waar wij al die jaren met hart en ziel voor gestreden hebben is HET BEHOUD van de bruggen en het dijktracé voor de HUIDIGE GEBRUIKERS. In het voorstel van GS mogen een aantal gebruikersgroepen GEEN gebruik meer maken van het huidige tracé!

Argument 8: Het is bij uitstek de Provincie, die de verbindende infrastructuur tussen kernen moet faciliteren. Kernen waarvan de bebouwing nota bene slechts 880 meter van elkaar ligt, zijnde de breedte van de Overlaat daar ter plaatse! In die zin is het merkwaardig, dat in dezelfde procedurevergadering van 20 november 2017, waarin de inspraak van dit PIP GOL wordt behandeld in punt 6B3, eveneens onder agendapunt 5D2 ook de motie 'Niet van het padje af voor speed-pedelecs' wordt beantwoord. Dat is de motie, die de mobiliteit en veiligheid van voetgangers en minder-mobiele medemensen juist garandeert. Terwijl punt 6B3 het huidige gebruik

van het Overlaatfietspad voor voetgangers en minder mobiele medemensen ernstig frustreert.

Argument 9: De bouw van de lange fietsbrug versterkt juist door zijn hogere ligging het door de woon- en bedrijfsbebouwing, bebossing, zeer grote fruitteeltopslag en de veelheid aan verharde wegen en snelwegen visueel toch al ingeperkte karakter van de Overlaat.

Argument 10: De aanleg van een 881 meter lange nieuwe fietsbrug vaagt a.h.w. de functie en unieke status van NEDERLANDS langste MONUMENTALE FIETSBRUG weg. De Waalwijkse fietsspoorbrug vormt de prelude op het langste fietspark van Nederland: het 4100 meter lange Halvezolenpark, een uniek fietspark waar diverse stichtingen 20 jaar voor gestreden hebben.

Met vriendelijke groet,

A. van Tuijl
secretariaat stichting FBL
Mail: antonenherma@gmail.com

Ondertekenaars van deze zienswijze:

Groepering	Vertegenwoordigers
HKK De Erstellinghe Waalwijk	T. de Groot, voorzitter A.v.d Houdt, secretaris
Erfgoedvereniging Heemschut, commissie Brabant	Gerard van der Vliet, voorzitter Ad Spanjers, secretaris
HKK Onsenoort Nieuwkuijk	A. Verboord, voorzitter B. Be aard, secretaris
Stichting Red de Groene Long	G.v.d. Steen, voorzitter A.van Tuijl, secretaris
Stichting Langstraatspoorlijn West	Mr. O. Strouken, voorzitter Ir. J. van Gils, secretaris
Fietsersbond De Langstraat	S. van Dijk, voorzitter H. de Graaff, secretaris
Stichting Spoorbrug Geertruidenberg	B. Massop, voorzitter J.Serraris, secretaris
Federatie Behoudt de Langstraatspoorbruggen	G. van Esch, voorzitter A.van Tuijl, secretaris