

Aan:
Leden van Provinciale Staten van Noord-Brabant
Gemeenteraden van Waalwijk en Heusden
Waalwijk, 10 mei 2025

Geachte statenleden,
Geachte leden gemeenteraad,

Binnenkort gaat u beslissen over de Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat (GOL), die ook grote invloed heeft op het natuurgebied van de Baardwijkse Overlaat, gelegen tussen Waalwijk en Drunen. De stichting FBL biedt u daarom deze brief aan ter informatie. We hopen dat deze brief voor u aanleiding zal zijn, nog eens kritisch te kijken naar de plannen voor de snelfietsroute die Waalwijk en 's-Hertogenbosch met elkaar zal verbinden, maar waarbij de in de GOL-plannen voorgestelde wijze van realisatie ons grote zorgen baart, met name daar waar de fietsroute loopt door de Baardwijkse Overlaat.

Op 24 mei 2024 heeft u als PS al in grote meerderheid aangegeven, dat u graag nader wilt (laten) onderzoeken, welke andere mogelijkheden er zijn, om de genoemde snelfietsroute te realiseren. In het onderstaande citeren we graag uit deze motie:

“Verzoeken het College van Gedeputeerde Staten:

- Om te onderzoeken of binnen de plannen van de Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat het mogelijk is de bestaande spoordijk op plaatsen waar nodig te verbreden, de natuur langs de dijk te sparen of versterken of af te zien van de nieuw aan te leggen, betonnen fietsbrug over de Baardwijkse overlaat.”*

Enkele fracties en ook enkele partijen in de gemeenteraden van Waalwijk en Heusden hebben inmiddels al vragen gesteld over deze kwestie (*). We hopen dat u, indien dat voor u nog niet het geval is, ook aandacht wilt besteden aan de onderhavige kwestie.

(*) In de bijlage treft u een samenvatting aan van de vragen die door het CDA en door JA21 zijn gesteld over deze kwestie, de antwoorden daarop van GS van Noord-Brabant en de reactie van ons als stichting FBL daarop.

Als stichting FBL beijveren we ons al tientallen jaren voor deze oude spoorbruggen en spoordijk en daarom hebben we onze voorstellen met betrekking tot die bruggen en dijk hebben aangemeld bij Europa Nostra, dat een speciaal programma in het leven heeft geroepen, genaamd 7 Most Endangered (7ME). Europa Nostra heeft ons project geplaatst op de shortlist van 14 projecten, zodat we wel mogen stellen dat er vanaf die zijde zeker grote belangstelling is voor dit project. Zie: <https://7mostendangered.eu/sites/railway-bridges-and-embankment-baardwijkse-overlaat-netherlands/>.

In hun motivatie, om ons project op de shortlist van het programma 7ME te plaatsen, valt het onderstaande te lezen:

Het Adviespanel voor het 7 Most Endangered Programme verklaart: *“Hoewel we voor de regio en de daarin gelegen steden de behoefte erkennen aan een moderne fietsinfrastructuur voor hun burgers, dringen we erop aan, het ontwerp zodanig aan te passen, dat op respectvolle wijze rekening wordt gehouden met de waarde van het erfgoed en het aanzicht van de originele brugopbouw en dat de spoordijk wordt behouden met de daarop weelderig groeiende natuur die een belangrijke natuurlijke bescherming biedt.”*



Deze steun van de kant van de Europese Unie, van de Europese Investeringsbank en van Europa Nostra, partners in dit hulpprogramma, versterkt ons in onze inzet voor dit gebied als kostbaar Europees erfgoed. Vandaar dat we in het onderstaande graag aan u willen verduidelijken, wat onze motieven zijn en welke plannen we graag zouden zien verwezenlijkt voor dit gebied van de Baardwijkse Overlaat



Motivering

1. De kosten voor GOL zijn enorm gestegen en gaan in de richting van 180 miljoen. Wellicht zelfs meer.
2. Besparing op de uitstoot van CO2 heeft de hoogste prioriteit.
3. Klimaat en leefmilieu zijn gebaat bij zoveel mogelijk behoud van natuur. De natuurwaarde van het huidige ensemble staat onmiskenbaar vast. Landschappelijk gezien past het huidige tracé prima in dit natuurgebied, dat gekenmerkt wordt als uitloper van de Baardwijkse overlaat en Loonse en Drunense duinen. We zouden dat moeten koesteren en wellicht versterken.
4. De snelfietsroute staat min of meer op zichzelf en is later toegevoegd aan het GOL vanuit het programma Beter Benutten. Het (nog) niet uitvoeren van dit onderdeel van het GOL staat de uitvoering van de andere onderdelen niet in de weg. De uitvoering voorlopig opschorten zou, ook gezien de motie van PS van N-B goed kunnen.
5. Het monumentale karakter, de kwaliteit van de bruggen en de historische betekenis van de bruggen en het huidige tracé zijn het behouden meer dan waard. Zij zijn door de EU onderscheiden met de Europa Nostra prijs. Bovendien: meer dan 5000

burgers plaatsten een handtekening onder de petitie, waarin wordt gepleit voor de bescherming van de status van de spoorbruggen en voor behoud van de natuur in het gebied.

Onze voorstellen:

Optie 1: huidige situatie handhaven

Maak gebruik van de bestaande bruggen en de spoordijk, om de “gewone” fietsroute te handhaven. Technisch zijn de bruggen geschikt voor de komende 100 jaren. Hierbij start de SFR dus pas bij de Korenmolen in Drunen.

Om de gebruikers van het Halve Zolenpad in de Baardwijkse Overlaat meer rust te geven, zouden berijders van fat-bikes, speed pedelecs en bromfietzers gedwongen moeten worden om over de fietspaden van de Akkerlaan, de Drunense weg en de Overlaatweg te rijden. De Akkerlaan en de Drunense weg zijn al voorzien van fietspaden in beide richtingen, bij de Overlaatweg zou aan de noordzijde ook een fietspad moeten worden aangelegd. Het deel van het Halve Zolenpad tussen de Akkerlaan en de Liniedijk dat nog geen drie meter effectieve breedte heeft en niet geschikt is voor een SFR, zou daardoor ook meer rust krijgen.

Overigens is het zo dat het gehele fietspad van Waalwijk-Oost naar Waalwijk-West, dat 4100 meter lang is, nergens de gewenste breedte heeft van 4.50 m. Het pad wordt nu al aangeduid als SFR, maar het fietspad heeft talloze kruisingen met overig verkeer en de breedtes variëren van de genoemde 3 tot 3.50 m. Met zoveel overgangen en zo weinig breedte kun je naar onze mening hier niet spreken van een “vrij liggend” fietspad.

Bij deze optie zijn er geen extra bruggen nodig en de dijk hoeft niet te worden afgegraven: dat levert een besparing op van vele miljoenen.

Optie 2: bruggen verbreden

We hebben onderzocht, of de breedte van de bestaande spoorbruggen kan worden aangepast, zodat er geen nieuwe bruggen ernaast hoeven te worden gebouwd. Hierbij bleek dat het technisch goed mogelijk is, de bestaande brugdelen in de lengterichting doormidden te zagen/slijpen. Vervolgens kan er een tussenstuk worden bevestigd, waardoor de breedte van het fietstracé kan worden gebracht naar de algemeen wenselijk geachte breedte van 4.50 m. Daartoe hoeven de brugdelen niet te worden vervoerd, deze methode kan ter plaatse worden toegepast. En omdat de pijlers al dubbelbreed zijn, past de verbrede brug goed in het bestaande beeld.

Het huidige fietspad over de oude spoordijk tussen het Afwateringskanaal en de Drunense Zeedijk meet 3.50 m. Met een kleine verbreding aan de noordzijde van 1 m. kan dit fietspad eenvoudig worden verbreed tot 4.50 m.



Optie 3: Aanbouwbrug

Aan de noordzijde van de bestaande bruggen zouden bruggen van een vergelijkbare constructie en in staal kunnen worden gebouwd van eenzelfde breedte als de huidige monumentale bruggen (zie foto). Hierdoor wordt het karakteristieke uiterlijk van de spoorbruggen gehandhaafd; de bestaande en de nieuwe bruggen zouden dan ieder een breedte behouden van 2.85 m. Deze bruggen zullen dan qua constructie aansluiten bij de huidige visuele aanblik van de spoorbruggen.



Voordeel van deze optie is, dat de veiligheid voor de fietser en voetganger hierdoor sterk verbeterd wordt, omdat op de bruggen in beide richtingen éénrichtingsverkeer kan worden ingesteld. Hierdoor wordt de veiligheid enorm verhoogd. Zie de schets hiernaast.

De nieuwe bruggen kunnen aansluiten op de bestaande daartoe verbrede spoordijk. Zoals ook al bij optie 2 aangegeven, zou dan het fietspad op de spoordijk van 3.50 m. naar 4.50 m. verbreed moeten worden.



De bomen en struiken terzijde van het fietspad kunnen nagenoeg allemaal behouden blijven. Zij verbeteren het micro klimaat, vangen stikstof en fijnstof af en verhogen de aantrekkelijkheid en comfort van de route. Bovendien bieden zij beschutting aan de 2000 tot 2500 fietsers per etmaal tegen slecht weer en tropische zon.



Extra natuurontwikkeling kan daarbij plaatsvinden door bomen te planten op de open stukken van de fietsroute. Dit zou de EVZ langs de kanaaldijk extra ondersteunen. De spoordijk vormt namelijk een buffer en geleiding naar de EVZ voor wild. Daarnaast wordt het overvloedige lawaai van de A59 significant gedempt.

Kostenbesparing

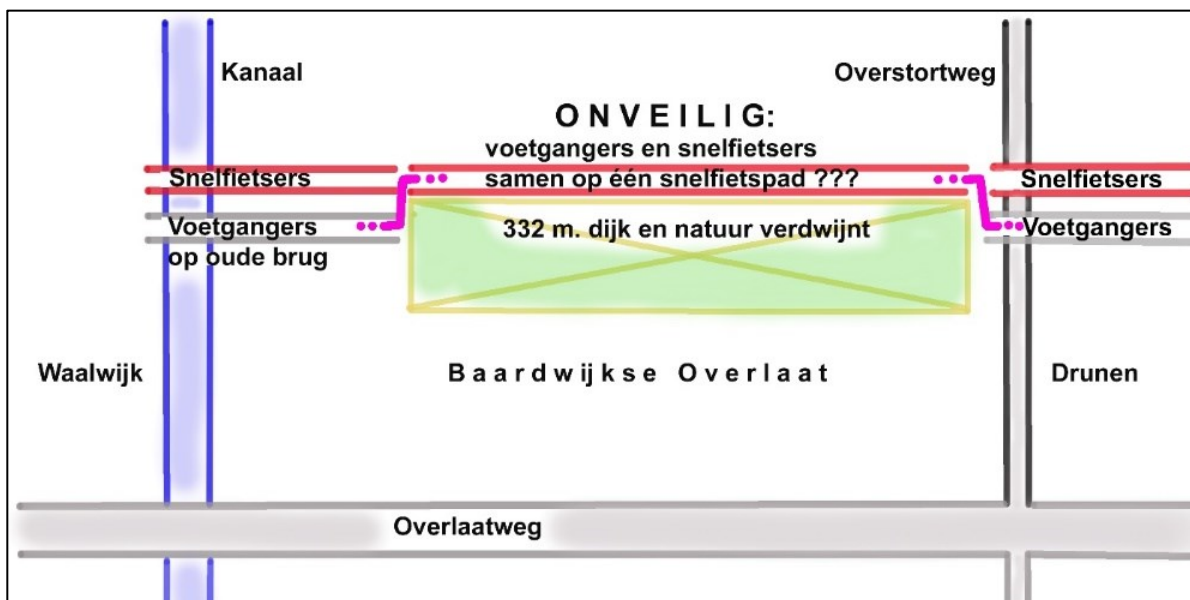
Als de spoordijk wordt gehandhaafd, wordt het afgraven van vervuilde grond daardoor overbodig. Een flinke kostenbesparing en bescherming van het milieu. In de dijk bevinden zich namelijk allerlei voor het milieu schadelijke stoffen, waaronder Pfas. Bijkomend voordeel is, dat de in de dijk liggende monumentale restanten van de originele brugpijlers van de oorspronkelijk 881 meter lange inundatiespoorbrug hierdoor gespaard blijven als toevoeging aan de monumentenstatus van de oude spoorbruggen.

De aanleg van de overbodige betonnen brug van 332 meter kan hierdoor achterwege blijven. Dat levert een forse besparing op in kosten en in uitstoot van CO2. De

onderhoudskosten bij handhaving van het huidige tracé zijn te verwaarlozen t.o.v. de nieuw aan te leggen betonnen brug.

Veiligheid

Tot nu toe wordt in het GOL-plan uitgegaan van de aanleg van vier betonnen bruggen. Drie daarvan zouden komen te liggen naast de bestaande bruggen. De vierde brug zou worden gebouwd parallel aan dat deel van 332 meter van de oude spoordijk, dat daartoe zou worden afgegraven. De betonnen bruggen ontsieren de bestaande situatie en doen zeker geen recht aan het erfgoed, dat gevormd wordt door de bruggen als rijksmonumenten. De vierde brug zou bovendien bijdragen aan een grote onveiligheid, doordat verschillende verkeersstromen (langzame fietsers, snelle fietsers, voetgangers met of zonder huisdieren, skeleraars, enz.) worden samengevoegd op één brug. In de onderstaande schets wordt dat toegelicht.



Schets GOL-plan

Weliswaar wordt aan de voetgangers de mogelijkheid geboden via betonnen trappen af te dalen naar het maaiveld, maar die keuze is in veel gevallen niet aantrekkelijk. De nevenstaande schets gaat zelfs uit van een wegdek voor voetgangers dat dan zou bestaan uit metalen roosters. Wij menen, dat deze situatie moet worden vermeden. Mensen met hoogtevrees, mensen met huisdieren, skeleraars, rolstoelers, enz. zullen dit wegdek zeker niet waarderen. De huidige situatie in de Baardwijkse Overlaat moet naar onze mening niet worden verstoord door een betonnen brug. We blijven het ook merkwaardig vinden, dat in de GOL-plannen het afgraven van de dijk en de bouw van de vierde brug wordt omschreven als een 'mitigerende maatregel' als compensatie voor de wegeaanleg in de Baardwijkse Overlaat. Door de aanleg van diverse wegen



in de Baardwijkse Overlaat gaat ontegenzeggelijk natuur verloren. Maar om dat te compenseren met het vernielen van een natuurrijke dijk komt op eenieder als onbegrijpelijk over.

We hopen in het bovenstaande duidelijk te hebben gemaakt, dat we streven naar een betere oplossing dan de tot nu voorgestelde. We hopen in gesprek met u, dit nader te mogen onderbouwen.

Met vriendelijke groet,

Bestuur stichting F.B.L.

Secretariaat:

Bijlage:

1. Samenvatting vragen JA21 en CDA en onze reactie
2. Foto die ons versterkt in de gedachte dat de huidige GOL-plannen voor dit fiets-tracé een slechte keuze vormen.
3. Presentatie als toelichting op de plannen van GOL en onze voorstellen.

De fietsspoorbrug in harmonie verbonden met prachtig groen. Onderscheiden met de Henri Ford European Conservation Award, de Knippenbergprijs én de Europa Nostra Award.

Foto: Airpro Waalwijk:

