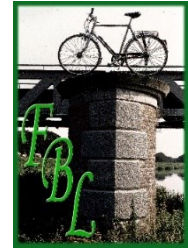


Stichting Federatie Behoudt de Langstraatspoorbruggen (FBL)  
Mail:



Waalwijk, 12 november 2025

Betreft:

- Verslag van de bespreking van gedeputeerde mw. Dirken met de stichting FBL en haar ondersteuners; zie bijlage.
- Argumentatie van FBL als reactie op dat verslag.

Geachte dames en heren, leden van Provinciale Staten

Uit uw motie 1219-2025, waarin u aangeeft op de hoogte te willen blijven van de voortgang van het overleg over de spoorbruggen en de spoordijk in de Baardwijkse Overlaat, vloeit voort dat u onlangs het verslag heeft ontvangen van het overleg van de stichting FBL en haar ondersteuners met de gedeputeerde mw. Dirken. Dat verslag zend ik u, wellicht ten overvloede, bijgaand toe.

In het bewuste verslag wordt nog gerept over 4 mogelijkheden die wij hebben aangedragen tijdens dat gesprek. Ze worden genoemd in het begin van het verslag. Maar naar aanleiding van dat gesprek op 7 oktober zijn we tot de conclusie gekomen dat onze optie 4, nieuwe bruggen en reconstructie van de verborgen pijlers, het meest in aanmerking komt, om te voldoen aan de wensen van RCE, de provincie en de aannemer en tevens een optie is die natuur en erfgoed het beste tot hun recht laat komen. In de bijlage vindt u een nadere uitleg van dit voorstel.

Hoewel er nog een vervolg zal komen op dat gesprek tussen gedeputeerde mw. Dirken en ons als belanghebbenden, menen wij er toch nu al goed aan te doen, een reactie te geven op dat verslag en met name op de argumenten die erin zijn verwoord over de mogelijkheden en onmogelijkheden, om een andere manier te vinden voor de aanleg van een snelfietsroute door de Baardwijkse Overlaat, een manier waarbij de historische omgeving en de natuur meer recht wordt gedaan dan het geval is in de huidige plannen van het PIP-GOL voor dit gebied. Onze reactie en argumenten treft u in het onderstaande aan.

## Reactie op het verslag van 7 oktober 2025 van de FBL met gedeputeerde Wilma Dirken

### 1. Motie PS

In het verslag staat dat u als Provinciale Staten een motie (1219-2015) heeft aangenomen waarbij onderzocht dient te worden wat de (on)mogelijkheden zijn voor het verschuiven van de uitvoering, de mogelijkheden en onmogelijkheden te onderzoeken voor het behoud van de spoorbrug en de spoordijk binnen de kaders van het PIP. Dat betekent dat u als Provinciale Staten naar aanleiding van dit verslag opnieuw uw standpunt kunt bepalen met betrekking tot de aanleg van SFR: de plannen volgen zoals voorgesteld in het PIP GOL. Of de voorstellen van de stichting FBL volgen en daarmee kostbaar erfgoed en natuur sparen.

### 2. Argumenten provincie

De provincie geeft in het verslag diverse redenen voor haar opvatting dat de dijk moet worden afgegraven en er geen wijzigingen in de plannen mogelijk zijn:

- A. De ligging en vormgeving van de bruggen zijn nauwkeurig omschreven in het ruimtelijk plan.
- B. De gekozen oplossing is een voorwaarde voor de natuurcompensatie
- C. Het rijk en de RCE hebben aangegeven, dat het voorliggende ontwerp hun voorkeur heeft en aantasting van de bruggen niet wordt toegestaan.
- D. De bruggen in de Baardwijkse Overlaat zijn randvoorwaardelijk voor de aanleg van de infrastructurele maatregelen.
- E. Als de brug niet wordt gerealiseerd of niet tijdig (Binnen twee jaar na deze oplevering moet de brug gereed zijn) in uitvoering wordt genomen, is het gebruik van drie infrastructurele maatregelen, zijnde de aansluiting Drunen-West, de parallelstructuur aan beide zijden van de A59, en de westelijke randweg Drunen, in strijd met het PIP.
- F. Vanuit het Rijk is in eerste instantie ingezet op gehele sanering van de dijk om zo het cultuurhistorisch open karakter van het gebied terug te brengen. Het ontwerp zoals nu voorgesteld is in nauwe samenwerking uitgewerkt om aan zoveel mogelijk belangen invulling te geven.
- G. Afwijken van de planning heeft grote financiële consequenties voor planning en het beschikbare budget.


### 3. Standpunten FBL

In het onderstaande gaan we in op de argumenten, hierboven geciteerd. We houden daarbij in grote lijnen dezelfde indeling aan als hierboven.

- A. Bij de vormgeving van de bruggen is te weinig rekening gehouden met de cultuurhistorische waarde van de bruggen, de dijk en het natuurgebied. Deze waarde wordt o.a. onderschreven door de Europa Nostra Award, de Knippenbergprijs en overige prijzen die aan de bruggen zijn






toegekend. Ook de natuurwaarde van het gebied, gelegen in de groenblauwe mantel is te weinig terug te vinden in het huidige ontwerp.

- B. De huidige oplossing wordt gezien als compensatie voor de aanleg van wegen, waardoor er sprake zou zijn van cultuurhistorie die het verlies van natuur mitigeert. Echter, de oplossing die FBL voorstaat, het reconstrueren van de noordelijke helft van de pijlers tot hun oorspronkelijke hoogte en het behoud van de dijk doet veel meer recht aan de eis van compensatie dan het voorgestelde GOL-plan. Immers: op de noordelijke gereconstrueerde pijlers kan een brug over de volle lengte van de Baardwijkse Overlaat worden aangelegd die een duidelijke link vormt naar het verleden van de Halve Zolenlijn. Deze brug kan een breedte hebben, gelijk aan die van de huidige spoorbruggen. De verkeersveiligheid, het comfort voor de fietser en het behoud van veel natuur zijn dan duidelijke winstpunten. Uitgaande van de mogelijkheid om de noordelijke punten van de pijlers te reconstrueren tot hun oorspronkelijke hoogte en in de wetenschap dat deze werkzaamheden zullen worden uitgevoerd door de firma Nico de Bont, die ook de werkzaamheden aan de Moerputtenbrug heeft uitgevoerd, kan aan deze firma gevraagd worden een begroting op te stellen voor deze reconstructie, zodat kan worden vastgesteld wat de meerkosten van de wijzigingen zouden zijn. Het fietspad op de dijk en op de huidige bruggen kan worden gehandhaafd, de dijk wordt dan niet afgegraven. Op de noordelijke helft van de pijlers, die daartoe worden gebracht op hun oorspronkelijke hoogte, kan de nieuwe fietsbrug worden gefundeerd. De foto toont, hoeveel er nog intact is van de historische pijlers.
- 
- C. Wij voeren nu, november 2025, overleg met de RCE over de mogelijkheden rondom deze bruggen. In onze plannen worden de bruggen overigens niet aangetast, maar wordt er een duidelijke link gelegd met de historie van dit gebied. Het ritme van de pijlers keert terug en maakt dit erfgoed weer beleefbaar als historisch ankerpunt in het landschap.
- D. Er wordt gesteld dat er een afhankelijkheid zit met de overige werkzaamheden van PIP GOL in de Baardwijkse Overlaat. Ons voorstel hoeft niet in conflict te komen met het huidige voorstel. Het niet afgraven van de dijk zorgt voor een aanzienlijke geringere milieubelasting, omdat in de dijk schadelijke stoffen zitten die niet verspreid worden over het natuurgebied. Indien de afhankelijkheid bestaat uit het gebruik van het zand van de af te graven spoordijk, kan dit worden opgelost door in de Baardwijkse Overlaat poelen/vijvers aan te leggen en het daarbij vrij komende zand te gebruiken voor de aanleg van wegen. De poelen zullen een verrijking vormen van de natuur in het gebied.

- E. Ons voorstel hoeft geen vertraging met zich mee te brengen. De geplande brug aan de noordzijde staat ook in de huidige plannen, de dijk hoeft niet te worden afgegraven. De reconstructie van de noordelijke helft van de verborgen pijlers is vergelijkbaar met hetgeen er destijds is gebeurd bij de Moerputtenbrug, hier zelfs nog eenvoudiger, omdat het werk niet boven water maar gewoon op het land kan worden uitgevoerd.
- F. Het behoud van de dijk en het behoud van veel natuur zou toch tot het inzicht moeten leiden dat het vermeende 'cultuurhistorisch open karakter' van het gebied leidt tot een groot verlies van kostbaar erfgoed en natuur. Met het inbouwen van de pijlers van de fietsbrug van 332 meter in de op te graven pijlers uit 1885 zullen deze laatste onherstelbaar worden beschadigd. Met het reconstrueren van de punten van de op te graven pijlers zullen de oorspronkelijke pijlers van de spoorbrug weer in zicht gebracht worden en daarmee ook het historische beeld dat de drie overgebleven spoorbruggen oorspronkelijk tot een en dezelfde spoorbrug van 881 meter lang hebben behoord.
- G. We denken dat de financiële gevolgen bij wijziging van de plannen uiterst gering, zo niet zelfs positief zullen zijn.

Deze brief is opgesteld door de stichting Federatie Behoudt de Langstraatbruggen; de medeondertekenaars zijn lid van respectievelijk Bond Heemschut en Brabants Heem. Daaruit moge blijken dat er grote zorg heerst over de dijk en de bruggen als erfgoed. Enige tijd geleden hebben ook 5000 bezorgde burgers een handtekening geplaatst onder een petitie tot behoud van de dijk. En tot slot valt te bedenken, dat dit spoortracé werd onderscheiden met de Nationale Cultureel Erfgoedprijs, de Henri Ford European Conservation Award, de Knippenbergprijs én in 2013 met de Europa Nostra Award.

Met vriendelijke groet  
 Namens de ondertekenaars  
 Secretaris

Stichting F.B.L.	
Brabants Heem	
Bond Heemschut	

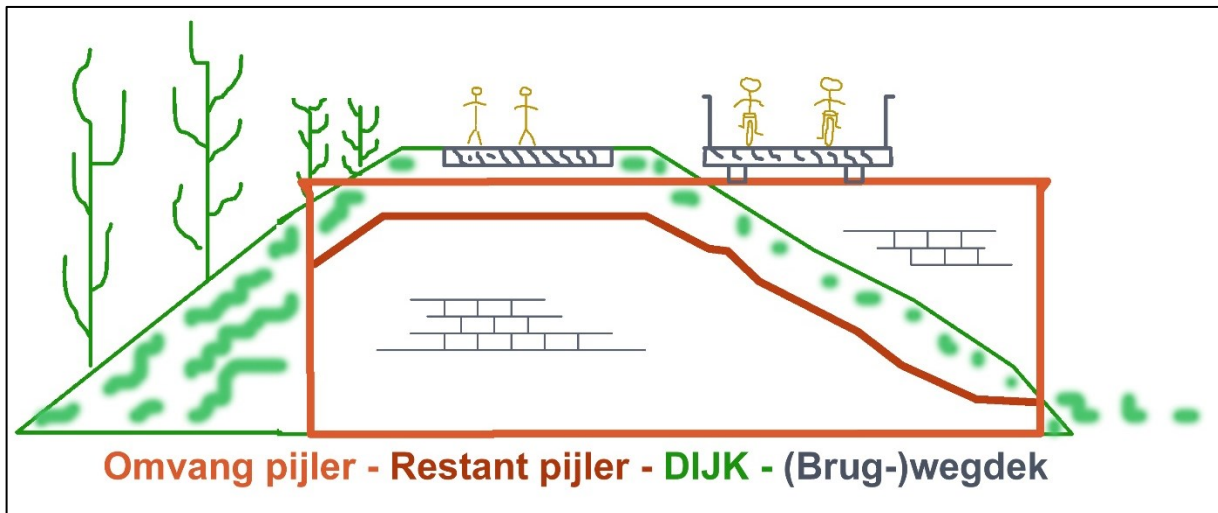
### Omschrijving van ons voorstel: Nieuwe bruggen en reconstructie van de verborgen pijlers.

In de spoordijk zitten pijlers verborgen, die ooit de 881 meter lange brug ondersteunden. Door de oude historische pijlers alleen aan de noordzijde te reconstrueren tot hun oude omvang en daarop een fietsbrug te funderen, kan de dijk behouden blijven en kunnen er twee gescheiden fietspaden ontstaan.

Door alleen het noordelijk deel van de pijlers te reconstrueren, voorkomt men dat de pijlers in hun geheel zouden moeten worden gerestaureerd en blijft het in de toekomst altijd nog mogelijk de pijlers alsnog in hun geheel te restaureren.



De reconstructie van dat deel van de pijlers zorgt ervoor dat het noordelijk deel buiten de dijk uitsteekt en zodoende het ritme van de pijlers weer zichtbaar wordt gemaakt, waardoor gezien vanuit het noorden er een duidelijke link ontstaat naar de historie, terwijl gezien vanuit het zuiden de natuur en de dijk een link leggen naar de ecologische verbindingzone.



Ook uit cultuurhistorisch oogpunt en voor het behoud van de natuur is het gunstig dat er maar weinig aan de huidige situatie verandert. De dijk blijft behouden, veel van de natuur wordt gehandhaafd als compensatie voor de aanleg van wegen en de houtwal vermindert de overlast van het toenemende verkeer.

De bovenstaande schets geeft een globale indruk van de dan ontstane situatie.

#### Dijk en natuur behouden

De bomen en struiken aan de zuidzijde van het fietspad kunnen bij deze optie nagenoeg allemaal behouden blijven. Zij verbeteren het micro klimaat, vangen stikstof, CO<sub>2</sub> en fijnstof af en verhogen de aantrekkelijkheid en comfort van de route.

Bovendien bieden zij beschutting tegen slecht weer en tropische zon aan de 2000 tot 2500 fietsers die per etmaal deze route gebruiken.

Daarnaast zou deze natuur 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.

### **Besparing kosten en milieu**

Als de spoordijk wordt gehandhaafd, wordt het afgraven van vervuilde grond daardoor overbodig en ontstaat er ook geen probleem vanwege die vervuilde grond. Diverse onderzoeken tonen namelijk aan dat de grond van de spoordijk vanwege de daarin voorkomende verontreinigingen niet bruikbaar is als ondergrond voor het wegensysteem in de Baardwijkse Overlaat. In de dijk bevinden zich namelijk allerlei voor het milieu schadelijke stoffen, waaronder vier zware metalen en Pfas. Het hoeft geen betoog dat handhaven van de dijk ook een flinke kostenbesparing en bescherming van het milieu oplevert.

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. We hopen vooral dat de unieke waarde van dit erfgoed in combinatie met de natuur wordt onderkend en dat dit leidt tot een aanpassing van de huidige plannen.

