

Beleidsnotitie cultuurhistorie Baardwijkse overlaat

Onderwerp

Beleidsstoets varianten GOL Verordening ruimte

Inleiding

De Baardwijkse Overlaat is een voormalig waterstaatkundig geheel dat het overtollig water uit de omgeving van 's-Hertogenbosch naar de Biesbosch kon afvoeren. Het gebied maakte vanaf 1700 als inundatiegebied onderdeel uit van de Zuiderwaterlinie en is sinds 1766 onderdeel van de Beerse Maas. In de gebiedsontwikkeling oostelijke Langstraat wordt binnen de Baardwijkse Overlaat een volwaardige aansluiting op de A59 voorzien: 40 Drunen-West. Die vervangt de onvolledige aansluitingen 38 Waalwijk-Centrum, 39 Waalwijk-Oost en 40 Drunen-West. De nieuwe aansluiting maakt Drunen-West, Waalwijk-Oost, Waalwijk-Centrum en het bedrijventerrein Haven bereikbaar. Met het doortrekken van de Spoorlaan in Drunen en de aanleg van een westelijke randweg Drunen wordt het verkeer uit de kernen naar de A59 geleid. Twee varianten voor de westelijke randweg worden verder onderzocht in het MER en uitgewerkt tot een ontwerp.

Baardwijkse Overlaat en Verordening Ruimte

De Baardwijkse Overlaat is op de *Cultuurhistorische Waardenkaart Noord Brabant* als vlak van provinciaal belang aangeduid (code BO01). De CHW is verankerd in de *Verordening ruimte*. Ruimtelijke plannen in cultuurhistorische vlakken, zoals de Baardwijkse Overlaat, moeten voldoen aan artikel 3.2 en artikel 22.

Artikel 22 is gericht op behoud, herstel en ontwikkeling van de cultuurhistorische waarden en kenmerken binnen de cultuurhistorische vlakken; specifiek ook planologische bescherming van de waarden en kenmerken zoals benoemd in de CHW. Dit betekent dat als er aantasting van waarden en kenmerken plaatsvindt moet dit zodanig worden gecompenseerd dat de herkenbaarheid/leesbaarheid van het historische verhaal minimaal blijft zoals voor de ingreep of beter nog er op vooruit gaat, om zo ook invulling te geven aan artikel 3.2; de waarden en kenmerken die na de ingreep nog bestaan of bij de ingreep zijn hersteld of ontwikkeld, moeten planologisch worden beschermd.

Artikel 3.2. is gericht op het creëren van de kwaliteitsverbetering van het landschap bij ruimtelijke ontwikkeling in buitengebied; dit is generiek in het hele buitengebied Brabant; dit moet sowieso ook zonder cultuurhistorisch vlak en is breder dan cultuurhistorie; bij een ruimtelijke ingreep in het buitengebied moet de landschappelijke kwaliteit van het gebied waar de ontwikkeling plaatsvindt er op vooruit gaan.

Aan

Ivette van der Linden

Ons Kenmerk

4105898

Datum

8 november 2016

Contactpersoon

Cluster C&S

Telefoon

Het aanleggen van uitgebreide verkeersinfrastructuur in het cultuurhistorisch vlak is in beginsel strijdig met de Verordening Ruimte. Bij de Baardwijkse Overlaat betekent dit specifiek het behoud van open landschap en afstemmen van natuurontwikkeling, waterberging en stedelijke uitbreiding op de cultuurhistorische identiteit van de Overlaat. Hieronder wordt dit verder uitgewerkt.

Zie onderaan in de notitie een uitwerking van de waarden van de Baardwijkse overlaat en de beschrijving in de Verordening ruimte.

Varianten GOL

Ten behoeve van de MER-procedure zijn er twee varianten uitgewerkt. Vanuit Cluster Cultuur & Samenleving (erfgoed) is hieraan meegewerkt met bovengenoemde randvoorwaarden als uitgangspunt.

In beide varianten worden een aantal aan maatregelen getroffen die de cultuurhistorische waarden en ruimtelijke kwaliteit versterken:

- Doortrekken van de dijkstructuur bij de Eindstraat in Drunen, zodat de omkadering van de Baardwijkse Overlaat wordt versterkt en de dijken meer beleefbaar wordt.
- Nieuwe coupure in de Heidijk i.c.m. uitkijkpunt markeert de nieuwe doorsnijding van de Heidijk en vormt de entree van Drunen
- Zicht op de Molen versterken door beplanting weg te halen;
- De spoordijk meer beleefbaar maken door weghalen van beplanting;
- Aansluiting 40 Drunen-West zo rank mogelijk aanleggen; het volgen van het oude historische lint tussen Drunen en Waalwijk;
- De noordelijke parallelbrug zo rank mogelijk aanleggen, volgen van de architectonische principes van de rijksbrug over het drongelens kanaal.
- Door bomen (grauwe Abelen) toe te voegen nabij de oostelijke dijk ontstaat een 'groene poort' naar de Baardwijkse Overlaat. Het contrast tussen de dijk en de openheid van de Overlaat wordt hiermee vergroot. De dijken worden ermee benadrukt.
- Rustpunt voor fietsers met uitzicht over de Baardwijkse Overlaat. De locatie is aangewezen als locatie voor een kunstobject in het kader van het kunstproject "Halvenzolenlijn".

De aanleg van de infrastructuur langs de A59 is een gegeven opgave, die de overlaat aantast. Er wordt een inbreuk gedaan op de cultuurhistorische waarden. Er is via 2 denklijnen gezocht om deze inbreuk te compenseren.

Het NRD-alternatief (Heidijk) is verder uitgewerkt middels een 'waterslinger'. Variant Overstortweg is verder uitgewerkt middels het voor 40% openwerken van de spoordijk en het realiseren van een nieuwe brug voor de fietser.

NRD-alternatief (Heidijk):



Middels de introductie van een waterstructuur is getracht de cultuurhistorische waarden van het gebied (de overlaafunctie) te ontwikkelen. De waterstructuur aan de teen van de Heidijk draagt bij aan de openheid van de Overlaat en versterkt de begrenzing van de Baardwijkse Overlaat. De weg wordt gebundeld aan de Heidijk door het maken van een waterstructuur. Natuurlijke oevers verzachten de overgang van weg naar water. Het water versterkt de noord- zuid richting over de A59 heen. Het waterelement heeft echter ook een scheidend karakter. Er wordt een nieuwe lijn geïntroduceerd, welke ook als grens kan gaan werken tussen Heidijk, A59 en de Baardwijkse overlaat.

Variant Overstortweg



Op het laagste punt van de Overlaat is ca. 180 meter van de spoordijk herstelt tot spoorbrug (is ca. 40% van de dijk tussen het Drongelens Kanaal en Overstortweg). Het openmaken van de spoorbrug versterkt de openheid van de Baardwijkse Overlaat als een van de belangrijke kernwaarden van het gebied. Tevens versterkt het realiseren van een fietsbrug de historische lijn, de oost-west relatie in de Overlaat. Zij benadrukt de waarde van de historische spoorlijntje en heft een deel van de barrière die de dijk vormt op. Bij de variant Overstortweg wordt aansluiting gezocht bij de cultuurhistorische waardevolle 'middenlijn' gevormd door de Overstortweg. Deze ligt in het verlengde van de Kanaalweg en benadrukt de noord-zuid richting van de Baardwijkse Overlaat. In het verleden heeft op deze locatie de oude Heidijk gelopen. Door de randweg te koppelen aan de Overstortweg blijft de opbouw van de Baardwijkse Overlaat en de eenheid binnen de vlakken behouden.

Beoordeling varianten

De aanleg van de infrastructuur langs de A59 is een gegeven opgave, die de overlaat aantast. Er wordt een inbreuk gedaan op de cultuurhistorische waarden.

Er is via 2 denklijnen gezocht om deze inbreuk te compenseren:

NRD-alternatief Heidijk: waterslinger als referentie aan de Overlaat.

De inzet van water lijkt voor de hand liggend, maar de waterslinger, zoals nu vormgegeven, versterkt de nieuwe weg eerder als 'vreemde' ingreep in de overlaat dan dat hij de overlaat in herinnering roept. Ook is het water permanent aanwezig en 'geknepen'.

Variant Overstortweg: open brug als herinnering aan/icoon voor de Baardwijkse Overlaat.

In beginsel is een open brug een goede compensatie, maar om een goed icoon te zijn moet de dijk over een groter deel open worden gemaakt. Bij voorkeur vrijwel volledig open, over de volle breedte van de overlaat.

Advies:

Beide varianten zoals nu uitgewerkt zijn onvoldoende. De meeste potentie in het verder open maken van het dijklichaam. Een open brug over de Baardwijkse overlaat kan als nieuw icoon gaan fungeren. Een open brug kan zowel bij de variant Overstortweg als bij de variant Heidijk worden toegepast.

App. 1 Historische aders van de Baardwijkse Overlaat

Een korte samenvatting van de cultuurhistorische kernkwaliteiten en waarden van de Baardwijkse Overlaat



Inleiding

In de uitwerkingen van de Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat, worden op dit moment verschillende varianten onderzocht en uitgewerkt voor een 'nieuwe' afrit (knoop 40) van de A59 in de Baardwijkse Overlaat. Dit behelst ook de vervolmaking van de parallelstructuur langs de A59 rondom aansluiting 40. Hiertoe worden een Noordelijke Parallelstructuur in Waalwijk en een Westelijke Randweg in Drunen gerealiseerd en wordt de Spoorlaan in Drunen doorgetrokken. Daarnaast wordt een tweede brug over het Drongelens Kanaal aangelegd, een ecologische verbindingszone (EVZ) aan de oostzijde van het Drongelens Kanaal gerealiseerd met een ecologische verbinding tussen het Drongelens Kanaal en de Elshoutse Zeedijk noord van de A59.

Deze ontwikkelingen staan op gespannen voet met het provinciale beleid ten aanzien van behoud van de cultuurhistorische waarden van de Baardwijkse Overlaat. De provincie ziet cultuurhistorische waarden als een belangrijk element van de identiteit van Noord-Brabant. Om te zorgen dat de nieuwe infrastructuur zorgvuldig wordt ingepast in de Baardwijkse Overlaat, dat de forse inbreuk in het cultuurhistorisch vlak voldoende wordt gecompenseerd en dat het verhaal van de Baardwijkse Overlaat op een logische manier gestalte wordt gegeven in een ontwerp, is het noodzakelijk om in eerste instantie de kernkwaliteiten vanuit een cultuurhistorische perspectief te benoemen.

Kernkwaliteiten Baardwijkse overlaat

Vlakken, lijnen en punten

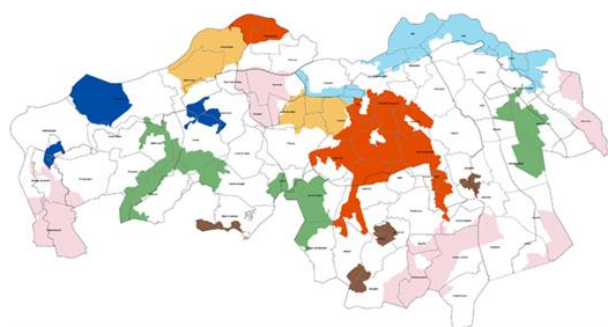
We lezen de ruimte normaliter in vlakken, lijnen en punten. Voor de beschrijving van de kernkwaliteiten wordt het vlakken, lijnen en punten -systeem daarom beschouwd. Vlakken zijn de grote aaneengesloten eenheden. De lijnen zijn de routes en verbindingen. Punten zijn de plekken of objecten waar een uniek element staat. Een punt of lijn kan ook binnen in een vlak liggen.

a) Vlakken

De Baardwijkse Overlaat heeft de aanduiding 'cultuurhistorisch vlak' gekregen op de themakaart 'cultuurhistorie' van de Verordening Ruimte 2014 en als 'Cultuurhistorische landschap' in de Structuurvisie Ruimte van de provincie. De provinciale cultuurhistorische vlakken en cultuurhistorische landschappen verdienen extra aandacht vanwege de onvervangbaarheid ervan. De Baardwijkse Overlaat zijn als cultuurhistorische landschap representatief voor

als landschap gevormd door waterbeheersing en defensie. De waarden worden in hoofdlijnen beschreven in de Cultuurhistorische Waardenkaart (CHW, versie 3.0). Voor een uitgebreide beschrijving ziet bijlage 1. Op gemeentelijk niveau zijn de waarden van het Baardwijkse Overlaat eveneens beschreven in de erfgoedverordeningen.

Cultuurhistorische landschappen uit Structuurvisie Ruimte:



Uitsnede provinciale CHW-kaart:



Op basis van diverse beschrijvingen kunnen de volgende kernkwaliteiten voor cultuurhistorie worden gedistilleerd:

- Het gebied van de Baardwijkse Overlaat is aangelegd tussen 1766 en 1795 als *onderdeel van het overlaatsysteem van de Beerse Maas*, om de druk op de dijken van Maas en Merwede te verminderen door een deel van het aanstormende Maaswater vanaf Bokhoven via een alternatieve route om te leiden. Daardoor werden ook 's-Hertogenbosch en omgeving ontlast. Het is de enige overlaat die in deze tijd in Nederland is aangelegd en een echt '*monument*' van de *waterstaatsgeschiedenis*. Het waterstaatkundige lineair landschap is nog afleesbaar.
- Het systeem van dijken en sluizen werd vroeger ook ingezet voor *militaire inundatie* en had dus een belangrijke rol in de militaire geschiedenis.
- De Baardwijkse Overlaat bestaat uit een natuurlijk lager gelegen *open landschap* en een ruim opgezet verkavelingspatroon.

b) Lijnen

- Overblijfsel van het *ontginningslint van de Langstraat* (een deel van de Overstortweg) tussen Waalwijk en Drunen.
- De *Spoordijk Lage Zwaluwe-'s-Hertogenbosch*, met overblijfselen van de Oost-west getraceerde voormalige spoorlijn (Halve Zolenlijntje) en spoorbrug, als onderdeel van de spoorverbindingen in de Langstraat en tegenwoordig in gebruik als onderdeel van een fietsroute tussen Drunen en Waalwijk.
- Het afwateringskanaal 's-Hertogenbosch Drongelen (het *Drongelens Kanaal*) en de relatie met de kunstwerken (de spoorbrug) bij de kruising van het Afwateringskanaal.
- De onverharde *leidijken* aan beide zijde van de Overlaat, ze zijn nu de harde Noord-zuid grenzen tussen het stedelijk gebied en het 'open' landschap. De westelijke leidijk (dijk langs het Hoogeind) is gebruikt als liniedijk van de verdedigingslinie aan de Zuiderfrontier/Noord Brabantse Linie. In 1826-1827 werd de oostelijke leidijk, aan de kant van Drunen, verbreed van 622 naar 1.022 meter, om de afvoercapaciteit te vergroten.
- De *Molensteeg-Eindstraat-Zeedijk* is een belangrijke historisch-geografische lijn.
- De ca. 3,5 km lange lint van de Elshouts dijk en Zeedijk is van belang vanuit de gevarieerde historische groen.

Baardwijkse Overlaat omstreeks 1885 met nieuwe spoorbrug:



Overblijfsels van oude spoorbrug en landhoofden, onderdeel van de Langstraatlijn (nu fietsverbinding) over Drongelens Kanaal

c) Punten

- De *molenbiotoop* van de ronde stenen bergkorenmolens uit 1842 (de molen 'Hertogin van Brabant') aan de Parallelweg te Drunen.
- Oude *wielen en eendenkooien* (Nieuwe Kooi, Oude Kooi en Lange of Nieuwe Wiel) die waren ontstaan door kruiend ijs, dijkdoorbraken of het doorsteken van dijken, ten behoeve van militaire inundatie.

Molen Hertogin van Brabant in Drunen:



Afreesbaarheid van historische gelaagdheid

De historische gelaagdheid van de brug in de Baardwijkse Overlaat blijft zichtbaar of wordt zichtbaar gemaakt zodat deze afreesbaar is. Ook het verhaal van de Baardwijkse Overlaat kan als inspiratiebron dienen.

Spoorbrug

In 1890 werd de Langstraatspoorlijn geopend, ook wel het 'Halve Zolenlijntje' genoemd. De treinverbinding, die tegenwoordig niet meer wordt gebruikt, ging door de hele Langstraat, van 's-Hertogenbosch naar Lage Zwaluwe, een lengte van 46 km. Het spoor ontsloot de vele leerlooierijen en schoenfabrieken in de regio. Het reizigersvervoer over deze lijn eindigde in 1950 en in 1972 werd het baanvak 's-Hertogenbosch-Raamsdonk geheel voor het treinverkeer afgesloten. Er bevinden zich twee bijzondere kunstwerken in het tracé: de brug over de Moerputten en de brug over de Baardwijkse Overlaat.

Interessante/inspirende fasen Spoorbrug daarbij zijn:

- 1) Tot 1882 is de Baardwijkse overlaat brugloos. Vermeldenswaardig is, dat in 1826 de Baardwijkse Overlaat breder is gemaakt. Hierbij werd de Drunense korenmolen verplaatst. Doordat de overlaat van 622 m naar 1022 m werd gebracht, zou later in de Baardwijkse Overlaat duidelijk de langste brug van de Langstraat worden opgetrokken. De brug in de Moerputten is 'maar' een kleine 600 m lang.
- 2) 1882- 1885 : bouw brug in de Baardwijkse Overlaat met 52 pijlers, totale lengte 880 m
- 3) 1907 -1911 : bouw van het Drongelens Kanaal
- 4) 1923 : een van de pijlers is verzakt, door de aanleg van het Drongelens kanaal is de overlaat functie overbodig geworden. Aan Drunense kant blijft een noodoverlaat met 18 bruggdelen met 17 pijlers overeind in geval van een noodsituatie. Over het Drongelens kanaal bleven 10 bruggdelen met 9 pijler overeind. Het zand van het dijklichaam was afkomstig uit de Loonse en Drunense Duinen.
- 5) 1944 : Duitser blazen de brugburg over het Drongelens kanaal op.
- 6) 1945 : De burg over het Drongelens kanaal wordt hersteld. De pijlers die hersteld worden, worden niet meer gemaakt voor een dubbelspoorlijn, maar een enkel spoorlijn.

- 7) 1946: op enkele brugdelen na wordt de spoorlijn door de Baardwijkse overlaat op een dijklichaam aangebracht. Van de verschillende brughoofden werd de hardstenen bedekking gebruikt bij herstel van de brug over het Hollands Diep. De basaltblokken aan de voet van de pijlers werden naar onbekende bestemming verscheept.
- 8) 1953 : De zee kwam tot aan de winterdijk en de zeedijk, tot aan de A59
- 9) Beëindiging spoorfunctie : 1950 gesloten voor reizigersvervoer, in 1972 voor goederenvervoer. 4
- 10) Thans resteren nog 14 overspanningen, 10 in de brug over het Drongelens kanaal, één over de Overstortweg en 3 over de Eindstraat.

App. 2: Beschrijving Baardwijkse overlaat volgens CHW-kaart Verordening Ruimte

Cultuurhistorisch vlak (Provinciaal cultuurhistorisch belang)

Naam: Baardwijkse Overlaat

CHW-code: BO01

Cultuurhistorisch Landschap: Beerse en Baardwijkse Overlaat

Gemeente (n): Heusden, Vught, Waalwijk

Waarden en kenmerken:

Het open grasland

Het complex van dijken met wielen

Het afwateringskanaal 's-Hertogenbosch Drongelen

De eendenkooi Nieuwe Kooi

De eendenkooi Oude Kooi

Het Lange of Nieuwe Wiel bij Drunen

De spoorbrug bij Drunen

De Bergsche Maas

Het Zuiderkanaal

Het stortebed

De relatie met overige onderdelen van het systeem van de Beerse Maas

De relatie met de kunstwerken bij de kruising van het Afwateringskanaal en het Oude Maasje

Strategie: Planologische bescherming van de waarden/kenmerken

Beschrijving algemeen:

Het gebied van de Baardwijkse Overlaat, sinds 1766 onderdeel van het systeem van de Beerse Maas, heeft tal van waterstaatkundige elementen die een fascinerend beeld geven van 800 jaar waterbeheer.

Beschrijving specifiek:

Het gebied is een natuurlijke laagte, gelegen tussen de van oost naar west lopende zandrug waarop Vlijmen en Drunen liggen en de Loonse en Drunense Duinen. Het was onderdeel van het systeem van de Beerse Maas. In 1766 werd bij Heusden de Baardwijkse overlaat gerealiseerd, waarmee het overtollige water uit de omgeving van 's-Hertogenbosch naar de Biesbosch kon worden afgevoerd. Tussen Drunen en Waalwijk buigt de overlaat af naar het noorden, aan de westzijde begeleid door het Afwateringskanaal 's-Hertogenbosch-Drongelen, aan de oostzijde door de Elshoutsche Zeedijk. Dit was een zijdwende, die na de Sint Elisabethsvloed de zeewaterkering van het Land van Heusden werd. De Elshoutsche Zeedijk sluit in het zuiden aan op de Heidijk, die vroeger het zuidoostelijke deel vormde van de omringdijk van de Grote of Zuid-Hollandse Waard, die bij de Sint Elisabethsvloed in 1421 ten onder ging. Aan de westkant van de overlaat lagen de Liniedijk en de Meerdijk

die het gebied van Baardwijk en Waalwijk beschermden, bij Cromvoirt diende de Cromvoirtse Bandijk als bescherming tegen overstromingen. In de overlaat lagen enkele zomerkaden, die als compartimenteringsdijkjes dienst deden. Bij het Lange Wiel lag een hogere kade, het Stortebed, die tevens als zeewaterkering fungeerde. Het wiel is ontstaan bij een doorbraak in de achttiende eeuw. Het gebied bestond vroeger grotendeels uit ongeperceleerd moerasland. In het oosten lag de Hampolder, een met lage kaden omgeven graslandgebied met drie eendenkooien, waar geen boerderijen stonden. Van deze kooien zijn de Oude Kooi en de Nieuwe Kooi bewaard gebleven. De laatstgenoemde is nog volledig in bedrijf. Plaatselijk, zoals in de Moerputten, werd turf gestoken. Na de aanleg van de Bergsche Maas en het graven van het Afwateringskanaal 's-Hertogenbosch- Drongelen (1911) verbeterde de waterhuishoudkundige situatie. Er werden sloten en weteringen gegraven en de boeren gebruikten het gebied als hooiland. Na de Tweede Wereldoorlog, toen de Beerse overlaat definitief gesloten was, zijn wegen aangelegd en boerderijen gebouwd, met name aan de Honderdbunderweg. Het gebied maakte vanaf 1700 als inundatiegebied onderdeel uit van de Zuiderwaterlinie.

