

1. Fragment Atlas A.N.W.B. 1904, herzien in 1907. (bron: Universiteitsbibliotheek Utrecht, collectie kaarten, nr. VII B.a. 13)

Het ontstaan van het snelwegennet rondom Breda. Een planningsgeschiedenis van de twintigste-eeuwse rijkswegen

door
Stefan Sweijen

INLEIDING

Snelwegen. Iedereen hoort ze, iedereen ziet ze, iedereen rijdt er overheen. Ze behoren tot het alledaagse landschap en maken onderdeel uit van ons dagelijks leven. Vanuit Breda rijden we nu in een mum van tijd naar Antwerpen, Tilburg of Rotterdam – mits er uiteraard geen files staan. In de twintigste eeuw is het ontstaan van de automobilititeit in combinatie met de ontwikkeling van de infrastructuur zo snel gegaan, dat beide fenomenen al vrij snel als vanzelfsprekend ervaren zouden gaan worden. De wegen liggen nu als een *fait accompli* in het landschap, van stad naar stad. Maar net zoals elk onderdeel van het landschap, dragen ook snelwegen een geschiedenis met zich mee.¹

De geschiedenis van de snelwegen is mijns inziens interessanter dan u in eerste instantie zou vermoeden. Voor sommigen is het misschien nog een (te) recente historie, maar de aanleg ervan behoort al lang tot de verleden tijd. Het verhaal in dit artikel begint dan ook bij het ontstaan van de snelwegen en de vertaling ervan in het ruimtelijk beleid. Tot begin jaren zestig konden de bestaande rijkswegen omgevormd worden of konden nieuwe wegen op een kleinschalig niveau ingepast worden in het bestaande wegennet. Daarna gingen de ontwikkelingen zo snel dat het een apart netwerk op zichzelf begon te worden.² Rijkswaterstaat legde de ene na de andere snelweg aan. Vanaf de jaren zestig kon bijna ieder huishouden zich een auto veroorloven, met massamobilititeit tot gevolg. Dit leidde tot een enorme groei van het aantal (snel)wegen en stedelijke doorbraken, maar al in de jaren zeventig begon te blijken dat die groei niet onbeperkt kon doorgaan.

Breda heeft zich nu gepositioneerd in een (inter)nationaal snelwegennetwerk. De stad kan niet meer zonder de A16, A27 en de A58. Dit artikel gaat over de planologische ontstaansgeschiedenis van de snelwegen die om Breda heen liggen, vanaf het allereerste begin tot en met het heden. De visies en het handelen van de betrokken actoren (de overheden, belangenverenigingen, de samenleving en de technische uitvoerders) komen aan bod. De planningsgeschiedenis vormt de rode draad van dit artikel. Het Rijk heeft de snelwegen gepland, ontworpen en aangelegd. Hoewel dit in overleg ging met de lagere overheden en belangenverenigingen, was het niet altijd naar hun wens – laat staan naar die van de bewoners. De centrale vraag luidt dan ook: in hoeverre heeft de gemeente Breda invloed gehad op de ligging van de snelwegen rondom haar stad?

1 Moran, (2009), 1-2.

2 Mom & Filarski, (2008), 311.

DE SITUATIE VAN DE BREDASE WEGEN TOEN DE EERSTE AUTO'S RONDREDEN

In 1896 werden in Nederland de eerste twee auto's afgeleverd.³ Een geloof in een toekomst van dit vervoersmiddel begon toen al wel op te komen, maar deze nieuwe uitvinding had tijd nodig om voet aan de grond te krijgen. Luciferfabrikant Herman Jacques-Jules de Pauw-Gerlings kocht als eerste Bredanaar een auto, een tweedehands Benz Comfortable. Hij behoorde tot een select gezelschap: zo bezaten tot 1906 maar negen stadsgenoten een auto.⁴ In 1908 mocht dan wel de eerste T-Ford uit de fabriek in Detroit zijn gerold als massaproduct, het zou in Nederland nog lang duren voordat de auto gemeengoed werd. In 1939 reden er nog maar 100.000 auto's rond; in verhouding tot het aantal inwoners was dat twee tot drie keer minder dan in landen als Frankrijk en Groot-Brittannië.⁵

Desondanks kende Nederland tijdens het Interbellum een 'verkeersrevolutie'. Eerst vervoerde men zich per paard en wagen, later met de trein, de tram en de omnibus. Het was vooral de fiets die eerst furore maakte als nieuw individueel vervoersmiddel. In 1899 reden er zo'n 95.000 rond, twintig jaar later al meer dan een half miljoen.⁶ De mobiliteit voor de grotere afstanden was tot de Eerste Wereldoorlog voornamelijk nog gericht op het openbaar vervoer. De kleine stukjes legde men af per fiets, per paardenkar of te voet. De auto was in die tijd een luxe vervoersmiddel, alleen bereikbaar voor de gegoede en vermogende burger, niet voor de gewone man. Men geloofde wel dat de auto ooit de toekomst zou hebben – alhoewel het besef dat er miljoenen auto's na de Tweede Wereldoorlog zouden rondrijden, nog ver te zoeken was – maar in de praktijk ging de ontwikkeling niet zo snel als die van de fiets.

Hoe zat het dan met de infrastructuur rondom Breda aan het begin van de twintigste eeuw? Van en naar de stad lagen al verharde wegen. De eerste stap in het maken van (inter)nationale verbindingen werd gezet door Lodewijk Napoleon. Zijn broer, de Franse keizer Napoleon Bonaparte, had door dat een groot keizerrijk alleen goed kon functioneren met goede infrastructuur – zoals het Romeinse Rijk bewezen had. Weliswaar was het netwerk van het Franse keizerrijk bedoeld voor snelle troepenverplaatsingen, maar de bevolking kon er ook gebruik van maken. De Route Impériale de 1^{re} Classe no. 2 vormde de weg van Parijs naar Amsterdam via Zundert, Breda, Oosterhout en Gorinchem. Na de val van het Franse keizerrijk zette Willem I, koning van de Noordelijke en Zuidelijke Nederlanden, het werk van Lodewijk Napoleon voort. Hij liet in Nederland nieuwe rijkswegen aanleggen. Ook maakte hij een onderscheid tussen een nationale en provinciale categorie. Tot 1900 werd tol geheven om de kosten van aanleg terug te verdienen.⁷

Op afbeelding 1 valt de wegensituatie rond Breda van 1907 te zien, op een kaartblad uit een wegenatlas van de ANWB (de Algemene Nederlandsche Wielrijders-Bond). Behalve de spoorlijn, ging het in Breda om de uitvalswegen via Princenhage naar Etten of naar Zundert (de Haagweg); om de Terheijdenseweg via Terheijden en Zevenbergschen Hoek naar de veerpont in Moerdijk; en om de Teteringsedijk naar Oosterhout, of naar Tilburg. Deze straatwegen waren in eigendom van en werden beheerd door het Rijk. De weg via Ginneken en Ulvenhout naar Chaam en Ulvenhout was eigendom van de provincie.

De rijkswegen waren in het algemeen voorzien van kasseien. In die naar Princenhage, Teteringen en Ginneken lagen ook tramrails. Uiteindelijk zou de tram het als vervoersmiddel afleggen tegen de autobus, die veel efficiënter in de exploitatie en mobieler in de dienstverlening bleek te zijn. Vanaf 1935 werden de tramlijnen dan ook afgebroken.⁸

Hoe stevig de wegconstructie van kasseien ook was, echt comfortabel reden de bestuurders er niet op. De auto's veroorzaakten stofwolken, die zowel de bestuurders als de



2. Prentbriefkaart met de rijksweg (de huidige Haagweg) door Princenhage heen ca. 1905-1915. (bron: Beeldcollectie, Stadsarchief Breda, 19891287)

omstanders niet fijn vonden. Op aandringen van de ANWB experimenteerde de overheid met de aanleg van aparte fietspaden. Zo legde Rijkswaterstaat in 1898 als proef het eerste Nederlandse rijwielpad aan van één kilometer langs de rijksweg tussen Breda en Tilburg. Deze was voorzien van klinkers.⁹ Met dit materiaal zorgden de wegenbouwers voor een glad oppervlak – een ideaal rijoppervlak voor luchtbanden. Een klinkerbestrating voor de hoofdrijbaan werd ook toegepast, maar die bleek niet stevig genoeg te zijn toen de eerste vrachtwagens erover heen reden. Die haalden gelijk de klinkers uit hun verband.

Een ideaal rijoppervlak moest bestaan uit een gesloten wegdek met een glad oppervlak. Ingenieurs experimenteerden eerst met gruisverharding of steenslag, maar echt tevreden waren ze hierover niet. In Engeland, Duitsland en de Verenigde Staten werd al vroeg in de twintigste eeuw geëxperimenteerd met asfalt- en cementbeton. Dit bleek uiteindelijk de optimale verharding te zijn. Asfalt had echter als nadeel dat het glad kon zijn, met name bij regen. Ook kon het wegdek inzakken, vooral op een slappe veenbodem. In de loop van de twintigste eeuw bleef men in de wegenbouw constant zoeken naar oplossingen voor deze problemen. Uiteindelijk werd asfaltbeton de standaard in Nederland. Alleen de provincie Noord-Brabant bleef nog tot ver in de twintigste eeuw regelmatig cementbeton gebruiken voor de provinciale wegen.¹⁰

3 Sijtsma, (2007).
 4 Bastiaanse, (2016).
 5 Sijtsma, (2007).
 6 Van der Woud, (2006), 404-407.
 7 Bouwens e.a., (1997), 49-56.
 8 Leideritz, (1978), 139-145; Otten, (2005).
 9 Buiter, (2016).

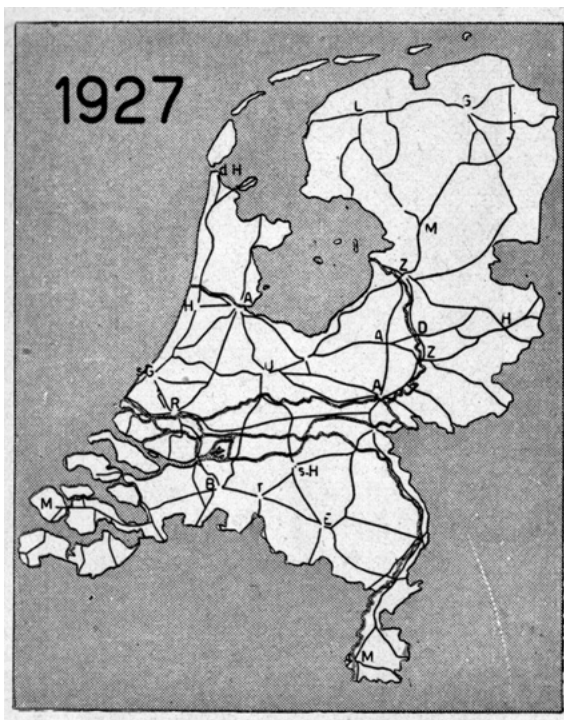
HET ONTSTAAN VAN HET EERSTE RIJKSWEGENPLAN

Cornelis Lely kreeg als Minister van Waterstaat in zijn derde ambtstermijn (1913-1918) niet alleen het voorstel voor de drooglegging van de Zuiderzee door de Tweede Kamer gelooft, hij probeerde ook werk te maken van de benodigde wegeaanleg. Lely stelde voor om eerst de (inter)nationale verbindingswegen aan te pakken: vanuit Utrecht moesten er ruime wegen naar Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Haarlem, Zwolle, 's-Hertogenbosch én Breda komen. Dit plan, samen met dat voor een wegenfonds, kreeg hij echter niet langs de minister van Financiën. In 1918 zou Lely's opvolger König dit plan dan ook intrekken.¹¹

De rijksoverheid probeerde het wel, maar een echte pioniersrol voor wegenverbetering had ze niet. Deze rol was weggelegd voor een aantal particuliere belangengroepen. Tijdens het Interbellum waren maar liefst vijf lobbygroepen actief: de ANWB, de KNAC (Koninklijke Nederlandsche Automobiël Club), de KNMV (Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging), de BBN (Bond voor Bedrijfsautohouders in Nederland) en de RAI (Rijwiel- en Automobiël Industrie). Deze pleitbezorgers vonden dat er toen echt iets moest gebeuren om de wegen begaanbaar te maken voor het autoverkeer. Vooral na de Eerste Wereldoorlog groeide dit besef, toen gemotoriseerde vrachtwagens onderdeel gingen uitmaken van het dagelijks verkeer. Zij reden de wegen aan gort, vooral de vrachtwagens met ijzeren wielen, afkomstig uit de oorlogsdumps.

Op initiatief van deze lobby organiseerden de ANWB en het Koninklijk Instituut van Ingenieurs (KIVI) in 1920 het eerste wegencongres, waaruit de vereniging Het Nederlandsche Wegen-Congres voortkwam, waar ook de gemeente Breda lid van werd. Dit vijfdaagse congres werd in Den Haag gehouden. Onderwerpen van gesprek waren:

de techniek van de wegebouw; het Nederlandse wegenennet; de handhaving op het verkeer; en de politieke vraag over wie de aanleg moest coördineren. Hoewel er nog veel discussies gevoerd moesten worden, deelden alle congresdeelnemers wel het standpunt dat de verbetering van het wegenennet vooral moest gebeuren door het aanpakken van knelpunten, namelijk de verbreding van de hoofdwegen en de overbrugging van de grote rivieren. Duidelijk was dat deze grote opgave niet enkel door de gemeenten en de provincies gedragen kon worden: niet uit onwil, maar uit onmacht. Landelijk lag er toen 1900 km aan rijkswegen, 2800 km aan provinciale wegen en 12.800 km aan lokale



3. Rijkswegenplan 1927 met een nieuwe verbinding tussen Rotterdam en Antwerpen, die ver ten westen om Breda heen getekend was. (bron: Beeldbank, Rijkswaterstaat)

wegen. De berekende kosten voor het aanbrengen van asfaltbeton op alle wegen kwamen toen al boven de miljard gulden uit.¹² Het was evident dat de wegenproblematiek centraal vanuit het Rijk aangepakt diende te worden.

Na jaren van politiek overleg, lobbywerk en ambtelijke uitwerking, verschenen in 1927 uiteindelijk – om een lang verhaal kort te maken¹³ – de Wegenbelastingwet en het eerste Rijkswegenplan. In dit plan werd voornamelijk het belang van de verbindingen tussen de steden benadrukt. Ook de internationale verbindingen waren belangrijk. De beleidsmakers hadden de lijnen op de plankaart nog slechts globaal getrokken, want Rijkswaterstaat moest de precieze uitwerking – met name door of langs de steden – nog nader onderzoeken en vaststellen.

Een vijfjaarlijks uitvoeringsprogramma werd opgesteld. De wegenbelasting vulde de financieringspot om wegen aan te kunnen leggen. Let wel dat in dit programma vooral de al bestaande rijkswegen opgewaarderd werden met een verharding en een verbreding om het autoverkeer aan te kunnen. Alleen in het westen van het land (wat we nu de Randstad noemen) werden enkele nieuwe wegen aangelegd. Het autoverkeer was daar ook drukker dan in de rest van Nederland. Zo telde Rijkswaterstaat in 1935 tussen de grootste steden in het westen meer dan vierduizend autobewegingen per dag, terwijl in de rest van Nederland dit aantal hoogstens een paar honderd bedroeg.¹⁴

INTERNATIONALE ONTWIKKELINGEN

Ondertussen liepen de ontwikkelingen op wegengebied in het buitenland door. In de Verenigde Staten werden de eerste betonwegen aangelegd, waar nauwelijks rekening gehouden hoefde te worden met de bestaande wegenstructuren en bebouwing. In Italië legde de Milanese bouwondernemer Piero Puricelli vanaf 1923 de eerste *autostrada* aan: een kaarsrechte betonweg, uitsluitend bedoeld voor het autoverkeer, ter bevordering van het autotoerisme. Benito Mussolini pikte dit idee op en zorgde ervoor dat er drie jaar later 133 km aan Autostrada door het land lag. Na het aantreden van Adolf Hitler in 1933 werden ook in Duitsland de eerste *Autobahnen* aangelegd, onder leiding van Fritz Todt. In deze fascistische landen kon de aanleg van de Europese snelwegen zo snel plaats vinden vanwege het centralistische optreden van de overheid. Dat Hitler en Mussolini die wegen niet primair financierden voor het nut van de burgers en bedrijven, maar juist voor hun militaire doeleinden, kon iemand dat toen vermoeden? Desondanks legden deze gebeurtenissen wel de basis voor de Europese massamotorisering en wegenaanleg na de Tweede Wereldoorlog.¹⁵

HET NEDERLANDSE SNELWEGENBELEID

De rijksoverheid wilde niet alleen meer snelwegen ter stimulering van het autoverkeer om toeristische, economische (en militaire) redenen, maar ook omwille van de verkeersveiligheid. Het ging om de scheiding van de verschillende verkeerssoorten. Vergeet niet dat de wegen nog

10 Bouwens e.a. (1997), 22-24; Mom & Filarski, (2008), 186-191.

11 Van der Ham, (1999), 47-49.

12 Mom & Filarski, (2008), 173-177.

13 Wie het gehele en genuanceerde verhaal wil begrijpen, kan het best hoofdstuk 8 van Mom en Filarski, (2008) lezen.

14 Van der Woud, (2006), 409.

15 Mom & Filarski, (2008), 191-194; Moran, (2009), 21-22.

gelijkvloers met elkaar kruisten, waardoor het langzame en het snelle verkeer met elkaar in aanraking kwamen. Het aantal ongevallen op de kruispunten groeide dan ook verontrustend.

Het Rijk ging beleid maken voor de aanleg van autosnelwegen. Minister Wentholt maakte in 1936 middels een circulaire zijn eigen plan bekend voor een Nederlands snelwegennet. De definitie van een snelweg luidde: 'een weg met gescheiden rijbanen, ongelijkvloerse kruisingen, vaste bruggen en weinig aansluitingen met andere typen wegen'. Hoewel de lijnen in theorie recht waren getrokken, kwam het er in de praktijk nog steeds op neer dat Rijkswaterstaat vooral bestaande rijkswegen om ging vormen tot autosnelweg, behalve in de Randstad. Tussen Den Haag, Utrecht en Amsterdam werd aan de eerste nieuwe snelwegen gewerkt, deels ook gefinancierd door het Werkfonds in het kader van werkverschaffing. In 1937 kwam het wegvak tussen Voorburg en Zoetermeer als eerste snelweg in Nederland gereed. Al in 1940 lag er 196 km aan enkel- en dubbelbaanse snelwegen.¹⁶

De totstandkoming van de Keizersveerbrug in 1931 en de Moerdijkbrug in 1936 zorgde voor een overbrugging van de grote rivieren.¹⁷ De weg over de Moerdijkbrug werd bij Lage Zwaluwe aangesloten op de nog oude rijksweg (nr. 62) via Terheijden naar Breda, die over de Keizersveerbrug op de bestaande rijksweg door Raamsdonksveer heen. De overbruggingen over het Hollands Diep en de Bergse Maas lagen klaar; nu de nieuwe snelwegen naar Breda nog.

BREDA EN DE NIEUWE RIJKSWEGEN

De vraag hoe een rijksweg nu kon aansluiten op het bestaande wegenpatroon van de stad, was tijdens de totstandkoming van het eerste Rijkswegenplan altijd enigszins in de lucht blijven hangen. Historisch was het zo gegroeid dat de bestaande rijkswegen door de stad heen liepen. Deze uitvalswegen waren niet gepland, maar lagen er al en werden in de negentiende eeuw als rijksweg aangewezen. Langs deze wegen stond bebouwing waar gewoond, gewerkt en geleefd werd.

Reizigers moesten in Breda altijd even letterlijk en figuurlijk bijtanken, aangezien de reizen vroeger langduriger en intensiever waren. De stad fungeerde dan als een plaats voor rust, ontmoeting, inkoop en vertier. Deze functie leek abrupt bedreigd te worden door het Rijkswegenplan van 1927. De bestaande rijkswegen die door Breda liepen, zouden weliswaar worden verbreed en worden voorzien van een gesloten wegdek, maar er stond ook een nieuwe internationale verbinding ingetekend op het plan, namelijk die van Rotterdam naar Antwerpen, via Moerdijk en Rijsbergen. Deze zou echter niet kruisen met Breda, maar met Etten! Hierdoor zou het doorgaand verkeer Breda niet meer passeren en veel minder in de verleiding komen om de stad in te gaan. Bredanaren vreesden voor de (economische) positie van hun stad.

Er was werk aan de winkel voor het gemeentebestuur, zo schreef de directeur van de gemeentelijke Dienst Openbare Werken: "Indien die [nieuwe weg, S.S.] wordt aangelegd, zal de route 's-Gravenhage-Rotterdam-Antwerpen-Brussel dus niet meer over Breda gaan, hetwelk zoo mogelijk dient te worden voorkomen. Weliswaar ligt het toch in de bedoeling het doorgaand verkeer rond den kern van Breda te weren en is daarop gerekend met het uitbreidingsplan [i.e. de ringbaan, S.S.], maar er bestaat dan toch de gelegenheid om in den kern te komen, als men wil, een gelegenheid waarvan menigeen nog altijd gebruik zal maken. De overwegingen die tot het projecteeren van dezen nieuwen weg hebben geleid, zijn mij niet bekend, maar het nut lijkt mij problematisch."¹⁸

Vanuit hedendaags perspectief is het volstrekt logisch om een snelweg ver langs de bebouwing aan te leggen. Hij veroorzaakt immers veel overlast. Invalswegen zorgen voor de verbinding met de stad. Toen dachten velen daar echter nog anders over. Voor een goede bereikbaarheid moesten de doorgaande wegen door de stad worden geleid. Het verkeer was nog niet zo druk dat dit de leefbaarheid van de straat aantastte. Daarom beschouwde het gemeentebestuur een rijksweg door de stad heen nog als een positief verschijnsel.

De ingenieurs van Rijkswaterstaat hadden daarentegen al wel in de gaten dat het snelverkeer beter uit de stad geweerd kon worden. Niet zozeer om de leefbaarheid en de aantrekkelijkheid van de stad te behouden, maar voornamelijk met het oog op tijdwinst voor automobilisten. Rijkswaterstaat beseftte dat het verkeer in hoeveelheid en snelheid zou toenemen. De drukte in de binnensteden zou steeds meer een belemmering vormen. Bovendien moest voor het aanleggen van een weg grond onteigend worden. In een stad met veel kavels en grondeigenaren was dit een lastigere opgave dan op het platteland.

De stedenbouwkundigen hadden ook al in de gaten dat het toenemende verkeer gevolgen zou krijgen voor de leefbaarheid van de stad (parkeeroverlast, geluidsoverlast en congestie).¹⁹ Ze waren in het algemeen voorstanders van een scheiding van functies, waarbij ook het doorgaand- en bestemmingsverkeer van elkaar gescheiden moest worden. De gemeente Breda liet – samen met de buurgemeenten Ginneken, Princenhage en Teteringen – de stedenbouwkundige W.F. Schaap tussen de jaren 1923 en 1928 onderzoeken hoe de agglomeratie zich in de toekomst het best kon ontwikkelen. In de eerste paragraaf van de Memorie van Toelichting (1928) van zijn plan, begon Schaap al gelijk over de wegen. Door de komst van de auto moesten de wegen breder worden, aangezien het steeds vaker zou gaan voorkomen dat er ingehaald werd, door de verhoogde snelheden en de grotere verschillen in snelheid tussen het langzame en het snelle verkeer. Met het fenomeen inhalen waren de weggebruikers toen nog vrij onbekend. De straten in de historische kern waren te smal om aan deze moderne eisen te kunnen voldoen. Er moesten daarom nieuwe, brede wegen worden aangelegd: hoofdassen die langs het centrum en de wijken voerden met zijtakken voor bestemmingsverkeer.

Stedenbouwkundigen vonden de oplossing in de ceintuurbaan, een ringweg op enige afstand van de stadskern. Dit zou niet alleen gemakkelijk zijn voor de grondaankoop en de aanleg van een brede weg, maar hier konden zowel alle hoofdwegen als zijtakken naar de binnenstad aan verbonden worden. Over de ceintuurbaan kon het lange afstandsverkeer om Breda heen rijden, maar konden bestuurders de stad ook binnenrijden. De tussenliggende woonwijken hadden zo ook minder last van het verkeer.²⁰

DE INTERNATIONALE VERBINDING TUSSEN ROTTERDAM EN ANTWERPEN

Schaap benadrukte in de Memorie van Toelichting ook dat de nieuwe internationale verbinding, gepland in het Rijkswegenplan, de positie van Breda niet ten goede zou komen. Hij

16 Mom & Filarski, (2008), 194-197.

17 Voor Rijkswaterstaat was het al meer dan een generatie geleden dat ze bruggen had moeten bouwen. De spoorbruggen stamden nog uit de negentiende eeuw. Vandaar dat ze het Bruggenbureau had opgericht om kennis en kunde te bundelen. De Keizersveerbrug was het eerste project van dit bureau en gold als een eerste model voor alle latere bruggen die volgden. Bron: Van der Ham, (1999), 130-134.

18 SAB, Gemeente-sekretarie 1929-1944, inv. 353G/II; intern schrijven van de directeur Openbare Werken aan het collegebestuur op 18-7-1927 over de consequenties van het Rijkswegenplan 1927 voor Breda, met bijgaand een conceptbrief aan GS.

19 Mom & Filarski, (2008), 198-200.

20 Bartels, (1996), 164-169; SAB, Gemeente-sekretarie 1929-1944, inv. 293/IX: Toelichting Plan Schaap.

raadde het gemeentebestuur aan om hiertegen te gaan lobbyen, een advies dat ze ter harte nam. Brieven gingen uit naar Gedeputeerde Staten en de Minister van Waterstaat.²¹ In de archiefstukken van Rijkswaterstaat, het rijk, de provincie en de gemeente, heb ik hierover geen correspondentie meer gevonden.

Dus hoe het nu precies gelukt is, kan ik helaas niet zeggen, maar het lobbywerk heeft uiteindelijk wel tot effect gehad dat het tracé van rijksweg 16 meer richting de stad kwam te liggen, zoals in het Rijkswegenplan van 1932 vermeld staat.

Een tracé voor de rijksweg 16 was dan wel in hoofdlijnen getrokken, de uitwerking vond deel voor deel plaats. In juli 1935 had de arrondissementsingenieur het tracé tussen Zevenbergschen Hoek en Beek (het huidige Prinsenbeek) klaar. De spoorlijn werd als uitgangspunt gekozen, want de nieuwe rijksweg kwam hier parallel aan te liggen. Een ongelijkvloerse aansluiting met de bestaande rijksweg 62 (de Hoofdstraat en Driehoefijzersstraat, de Moerdijkseweg en de Hoofdstraat door Terheijden) zou bij Zevenbergschen Hoek komen te liggen. De weg kruiste de spoorlijn bij Beek wel gelijkvloers.

Een half jaar later had de arrondissementsingenieur het gedeelte tussen Beek en de toenmalige rijksweg naar Rijsbergen en Zundert af. Het nieuwe tracé zou eindigen bij de kruising met de Zuidelijke Rondweg, alwaar het verkeer gebruik kon maken van de bestaande rijksweg naar Rijsbergen en Zundert, die toen nog voldoende capaciteit had.²² Het door Rijkswaterstaat voorgestelde tracé ten westen van Breda liep tussen het Liesbos en Princenhage door. Bij het Liesbos zou de weg moeten kruisen met de rijksweg naar Etten en Roosendaal.

De Commissie van Overleg kreeg dit voorstel ter advisering onder ogen.²³ In het tracé kon zij zich vinden, op twee dingen na. Ten eerste was ze het niet eens met de verbinding met de rijksweg 62. Daarnaast kon zij zich niet vinden in de wens van Breda om het tracé dicht bij de kom te leggen. Het gemeentebestuur van Breda had echter te kennen gegeven dat ze de rijksweg liever bij begraafplaats Zuilen zag kruisen, tussen Princenhage en Breda in. Men vreesde dat automobilisten de stad niet meer in zouden rijden, hetgeen dus schadelijk was in zowel het toeristische als economische opzicht. Ze vreesde bovendien dat door bebouwing bij het Liesbos een nieuwe kern zou gaan ontstaan.

Maar deze wens strookte niet met de verwachte ontwikkeling die het verkeer zou gaan maken, aldus Rijkswaterstaat. Het was onwenselijk om nieuwe autosnelwegen door de agglomeratie heen te leiden. Ook zou de door Breda voorgestelde route een tweedeling creëren tussen Princenhage en Breda, met veel kruisend verkeer als gevolg. Dus het tracé van de rijksweg 16 bleef op de tekentafels van Rijkswaterstaat gewoon ten westen van Princenhage liggen met een goede aansluiting op de zuidelijke en de noordelijke rondweg, waardoor Breda goed ontsloten kon worden.²⁴

| SAMENVOEGING VAN DE CEINTUURBAAN MET DE RIJKSWEGEN

Tegelijkertijd met de planning van rijksweg 16, werd gepoogd om van de zuidelijke rondweg een rijksweg te maken. Nadat het College van Breda in 1929 de Minister van Waterstaat, Hendrik van der Vegte (ARP) geschreven had, machtigde hij de heer De Gelder, de Hoofdingenieur-Directeur van Rijkswaterstaat, Directie Noord-Brabant (verder afgekort als HID) om een vertrouwelijk overleg op te starten tussen de gemeente Breda en Rijkswaterstaat. Het onderwerp van gesprek was om te kijken in hoeverre de ceintuurbaan

en het Rijkswegenplan samen konden vallen. De directeur van de Dienst Openbare Werken (verder afgekort als DOW) voerde namens de gemeente het overleg.

In het laatste kwartaal van 1929 vond er zowel een overleg als een verkenning plaats tussen de HID en DOW. Qua planning was toen het idee dat eerst de bestaande rijkswegen verbeterd zouden worden, om vervolgens de omlegging van de rijkswegen van de vier grootste Brabantse steden (Eindhoven, 's-Hertogenbosch, Tilburg en Breda) te gaan realiseren. Breda zou sowieso als laatste aan de beurt komen. Van Gelder was in principe bereid om de ceintuurbaan te combineren met de rijksweg. Hij gaf de voorkeur aan een middenweg, bedoeld voor het doorgaand verkeer, en twee parallelwegen aan weerszijden voor het lokale verkeer, fietsers en voetgangers. Hieronder konden dan ook alle leidingen en rioleringsbuizen aangebracht worden. Zo konden twee soorten verkeersstromen op een veilige manier samen gebundeld worden tot één lijn om de stad. Rekening houdend met de stedelijke uitbreidingsplannen en de beschikbare gronden, heeft de DOW dit tracé later uitgewerkt in een schetsblad, zoals ze deze samen hebben ontworpen (zie afbeelding 4). Zoals hij schreef: "Naar mijne meening is dit het beste wat voor Breda te bereiken is, omdat de weg in het Oostelijke deel der gemeente zoveel mogelijk binnen de gemeentegrens is gebracht en overal ten minste 30 M. diepte voor bouwblokken aanwezig blijft."

Beide partijen kwamen overeen dat Rijkswaterstaat het opkopen van de gronden en het *amoveren* van de opstallen voor haar rekening zou nemen. De gemeente Breda betaalde de aanleg als voorschot, het Rijk gaf het verschuldigde bedrag in subsidievorm terug. Op aanraden van de minister werd in 1935 door de gemeente en Rijkswaterstaat hierover een overeenkomst gesloten tot aanleg van een rijksweg ten zuiden van Breda.²⁵

Rijkswaterstaat maakte deze weg (zowel in de volksmond als achter de schermen als Zuidelijke Rondweg genoemd) onderdeel van de rijksweg no. 27 (Utrecht-Breda), alwaar deze ten zuidwesten van Breda (tussen Princenhage en Effen, ter hoogte van Roskam) aan elkaar verbonden zouden worden. De Zuidelijke Rondweg werd dus een combinatie van een stedelijke ontsluitingsweg en een rijksweg.

| DE NOORDELIJKE RONDWEG

Door de komst van de Moerdijkbrug zou het verkeer naar Tilburg en Eindhoven via Breda toenemen. Dit gold met name voor het vrachtverkeer. Het bochtige traject met lintbebouwing van de oude rijksweg 62 (vooral door Terheijden heen en over de singels van Breda) zou hierdoor ongeschikt raken als rijksweg. Daarom stelde de Commissie voor Overleg van de Wegen bij de tracering van rijksweg 16 voor om, in plaats van de bestaande rijksweg 62 aan te passen, juist een noordelijke omlegging aan te brengen tussen de rijksweg 16 en de kruising met de rijkswegen 27 en 63. De commissie kwam dus met het idee voor de aanleg van de huidige Backer en Ruebweg en de Nieuwe Kadijk.²⁶

21 SAB, Gemeente-sekretarie 1929-1944, inv. 353G/II & 293/IX: Toelichting Plan Schaaap: Op 25 juli 1927 heeft het college een brief aan de Minister van Waterstaat geschreven over de voor Breda nadelige ligging van de internationale weg.

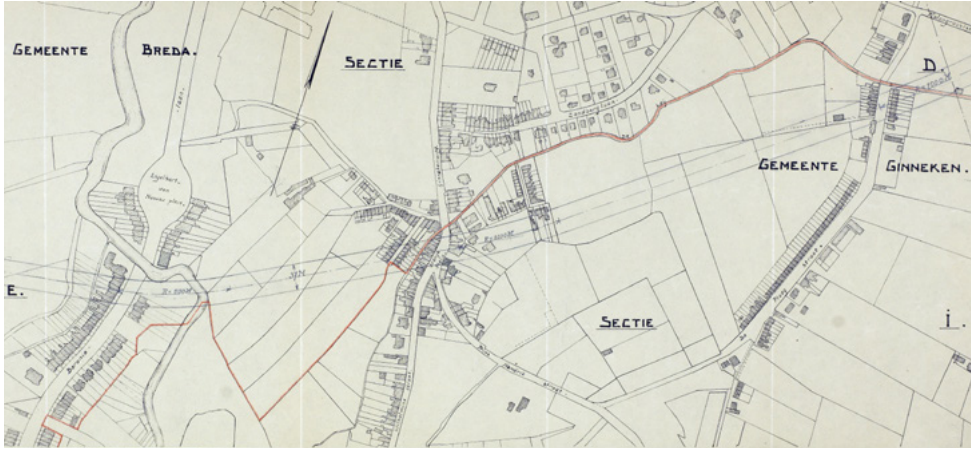
22 NA, Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Directie van de Waterstaat 1930-1949, inv. 1810: Brief van de Arrondissementsingenieur Breda aan de Hoofdingenieur-Directeur, Directie Noord-Brabant op 17 juni 1935

23 De Commissie van Overleg voor de Wegen was een onderdeel van de Raad van Waterstaat, een belangrijk adviesorgaan. Zij bestond uit externe deskundigen en bestuurders. Elk tracébesluit werd aan hen ter advisering voorgelegd. De Commissie ging dan ter plekke in gesprek met alle belanghebbenden om hun verhaal hierover te horen.

24 NA, Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Directie van de Waterstaat 1930-1949, inv. 1810.

25 SAB, Gemeente-sekretarie 1929-1944, inv. 353E/I & 353E/II.

26 NA, Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Directie van de Waterstaat 1930-1949, inv. 1810.



4. Het gezamenlijk ontwerp van de Zuidelijke Rondweg door Rijkswaterstaat en Dienst Openbare Werken van de gemeente Breda. Datering: ca. 1930. (bron: SAB, archief Gemeente-secrétarie 1929-1944, inv. 353E/I)

Uit overleg tussen de Commissie en de gemeente bleek dat Breda geen bezwaar had tegen deze noordelijke rondweg. Het was een goede doorstromingsweg, waaraan de industrieën – die ten noorden van het spoor lagen – zich verder konden ontwikkelen. Deze weg kon daarvoor als een goede ontsluiting fungeren. Daarnaast vermeed het doorgaand verkeer tussen Moerdijk en Tilburg dan het centrum. Dit was met name van belang voor het vrachtverkeer.

Burgemeester Van Slobbe had echter nog wel zijn bedenkingen, zoals hij op 30 januari 1937 aan minister Westholt schreef: “Zou men, van het Noorden komend, om Breda te kunnen aandoen, den juist bedoelden weg [i.e. Noordelijke Rondweg, S.S.] moeten volgen tot den weg Terheijden – Breda om daarlangs de stad te bereiken, dan zouden vele automobilisten worden afgeschrikt van het afwijken hunner route door den grooten omweg, dien zij zouden moeten maken, doch vooral door de omstandigheid, dat zij in een minder aantrekkelijk gedeelte van de stad zouden aankomen en genoodzaakt zouden worden langs bochtige, nauwe straten het centrum van de stad te bereiken.”²⁷

Slobbe vreesde wederom voor de bereikbaarheid van de binnenstad. Hij stelde dus een invalsweg voor vanaf de kruising tussen rijksweg 16 en 62 bij Beek, die in een zuidoostelijke richting verbinding maakte met het centrum. Het idee voor de Lunetstraat ontstond zo. Het collegebestuur kon zich wel vinden in het plan om met de rondwegen het zware verkeer uit de stad te leiden, maar probeerde wederom voor elkaar te krijgen dat er goede verbindingen met de binnenstad tot stand werden gebracht. Daarnaast wilden zij de rondweg uitrusten met een zo gewenst viaduct over de spoorlijn heen, om het knelpunt bij de spoorwegovergangen op te lossen. En dit alles door het Rijk bekostigd natuurlijk...

Rijkswaterstaat – in de personen van de Hoofdingenieur-Directeur van de Directie Noord-Brabant en de arrondissementsingenieur van kring Breda – ondersteunde dit. Rijkswaterstaat werkte de rondweg samen met de gemeente verder uit, waarbij nog wel onzeker was hoe de nieuwe rijksweg 27 zou gaan lopen. Tijdens dit proces zou duidelijk worden dat de bestaande Oosterhoutseweg in de toekomst niet meer als rijksweg gehandhaafd kon blijven.²⁸

RIJKSWEGENPLAN 1938

Het was in het voordeel van Breda dat de Commissie (waarvan de Brabantse Commissaris van de Koningin voorzitter was) het eens was met de ideeën van de stad. Tegen Rijks-waterstaat viel uiteindelijk niet op te boksen – als een 'kampioen gewichtheffer-worstelaar' zoals een journalist van de *Dagblad van Noordbrabant en Zeeland* dit omschreef²⁹ – maar de burgemeester had er alles aangedaan om er het beste van te maken.

In 1938 verscheen het vernieuwde Rijkswegenplan: Breda lag daarin ingekaderd tussen rijksweg 16 en rijksweg 27, waarvan die laatste overvloedde in de 56 (de weg richting Roosendaal). Ten oosten van rijksweg 27 sloot de rijksweg naar Tilburg aan. Ten noorden van Breda zou ook een rondweg komen, rijksweg 62, waarvan de huidige Lunetstraat de invalsweg voor de stad zou gaan vormen.³⁰

Breda had de rijkswegen naar zich toe weten te trekken. Zo kon de stad zich verder ontwikkelen en haar stedenbouwkundige plannen uit gaan werken. Breda kreeg dus zijn ceintuurbaan voor een groot deel bekostigd door het Rijk, aangezien het een rijksweg zou gaan worden. In 1937 werd het eerste stuk tussen de Baronielaan en de Boeimeerweg aangelegd. Hiermee kon Breda tegelijkertijd een gedeelte van de nieuwe wijk Boeimeer realiseren. In het kader van de stedelijke uitbreidingsplannen, begon op het gemeentehuis langzamerhand het idee te ontstaan om een goede verbinding over de Markendaalseweg tussen de twee rondwegen aan te leggen, de 'Doorbraak' van de oude binnenstad.³¹

In de praktijk moest de rest van de plannen nog allemaal uitgekristalliseerd worden, maar op papier liep Breda vlak voor de Tweede Wereldoorlog qua verkeersontwikkelingen geheel synchroon met de andere grote steden. Pas na de oorlog zou de realisatie gaan plaatsvinden, in een periode waarin al snel zou blijken dat de automobilititeit veel sneller zou toenemen dan tot dan toe was voorzien.

EEN NAOORLOGSE VOORTZETTING VAN DE VOOROORLOGSE PLANNEN

Na de Tweede Wereldoorlog waren de Moerdijkbrug en de Keizersveerbrug na zware oorlogsschade relatief snel hersteld. De schade aan de Brabantse wegdekken was relatief beperkt gebleven, zodat het niet lang duurde eer ze weer goed begaanbaar waren.³² Inmiddels behoorden Princenhage en het Ginneken tot het Bredaas grondgebied. De stedenbouwkundige plannen lagen al voor een groot deel klaar ter uitwerking en uitvoering. Dit gold ook voor de rijkswegenplannen. De contouren en de lijnen waren al voor de oorlog uitgezet en werden tijdens de oorlog – voor zover dit nog mogelijk was – verder bijgeschaafd.³³

Het verkeer naar Utrecht moest voorlopig nog door Oosterhout naar de Keizersveerbrug. In de jaren vijftig werden voorbereidingen getroffen voor de verdere uitbouw van het wegvak Vianen-Breda tot autosnelweg. Het idee was dat rijksweg 27 via Bavel langs Ulvenhout schuin langs het Mastbos bij Galder samengevoegd zou worden met de geplande rijksweg 16.

27 NA, Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Directie van de Waterstaat 1930-1949, inv. 1810: brief van het gemeentebestuur aan minister d.d. 30-1-1937.

28 NA, Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Directie van de Waterstaat 1930-1949, inv. 1810.

29 *Dagblad van Noordbrabant en Zeeland*, 10 februari 1937, Artikel: "De nieuwe Noord-Zuid verbinding".

30 SAB, Gemeente-sekretarie 1929-1944, inv. 353G/II: brief van HID aan B&W, 21-10-1938 met vastgestelde tracés met bijlage.

31 Bijma e.a., (2002).

32 Bouwens e.a., (1997), 60

33 Van der Ham, (1999), 159-168; NA, Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Directie van de Waterstaat 1930-1949, 1824.



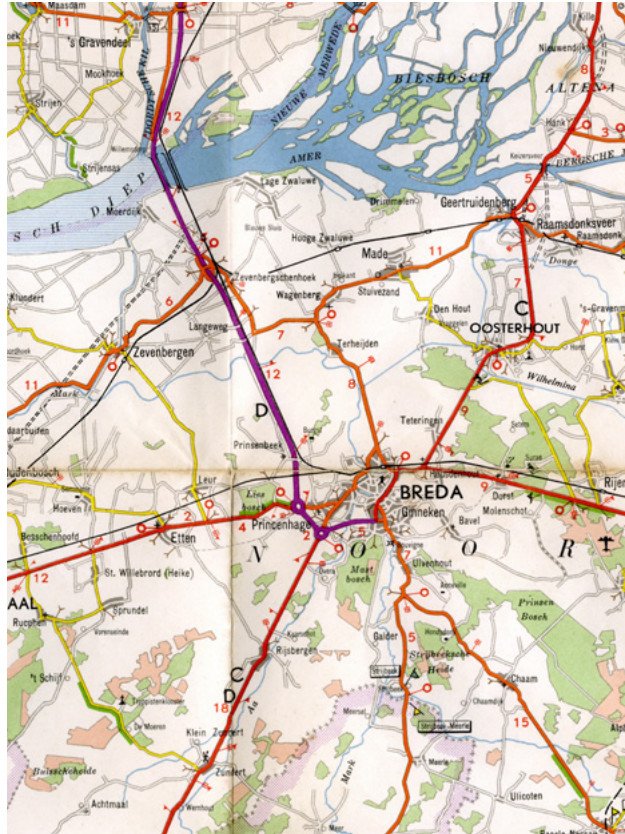
5. De verkeersrotonde bij Princenhage in 1955, met de rijksweg naar Rotterdam (rechtsboven), de rijksweg naar Zundert (linksboven), de Zuidelijke Rondweg (linksonder) en de Mastbosstraat (rechtsonder). Op deze luchtfoto is ook nog een tankstation van Shell te herkennen. (bron: Beeldbank Rijkswaterstaat)

Rijkswaterstaat bouwde de bestaande rijkswegen die in de westelijke en oostelijke richting lagen om tot driestrookswegen met gelijkvloerse kruisingen. Richting Etten moest het verkeer via de Oude Liesboslaan vanaf de Moerdijkse Postbaan over een driestrooksbaan (rijksweg nr. 56). De rijksweg nr. 63 was de weg naar Tilburg, waar deze met een rondweg (voltooid in 1954) richting Eindhoven liep. De toenmalige rijksweg tussen Breda en Tilburg werd tegelijkertijd met deze omlegging omgebouwd tot een driestrooksweg met gelijkvloerse kruisingen, die via de Tilburgseweg en Teteringsdijk Breda binnenliep.³⁴

Ondertussen was de tracévoorbereiding van de rijksweg 16 in volle gang. Deze kwam in 1955 gereed tussen de Moerdijkbrug en Princenhage als een 2x2-rijstrokenbaan met een ongelijkvloerse kruising bij Zevenbergschen Hoek, een rotonde met de Liesboslaan en een rotonde bij de weg naar Rijsbergen-Zundert-Belgische grens, de Haagweg en de zuidelijke rondweg. Dit was overigens een voorlopige aansluiting, want Rijkswaterstaat was achter de schermen bezig om een nieuwe verbinding naar Antwerpen te maken. Voor het Nederlandse gedeelte had de Minister het tracé al vastgesteld, samen met rijksweg 27 op 22 augustus 1957. Het gedeelte naar de grens moest nog even op zich laten wachten, omdat België het tracé naar Antwerpen nog niet bepaald had.³⁵ De onderhandelingen over het tracé en de precieze grensovergang tussen Rijkswaterstaat en de Belgische Dienst der Autowegen waren toen nog aan de gang.³⁶

6. Fragment A.N.W.B. wegenkaart uit 1953: Rijksweg 16 en de Zuidelijke Rondweg zijn via Princenhage tot het Ginneken aangelegd. Het verkeer moest nog over de oude rijkswegen hun weg vervolgen. (bron: Universiteitsbibliotheek Utrecht, collectie kaarten, nr. VII B.a.61 1953)

Op afbeelding 6 valt te zien hoe de ANWB-Wegenkaart er toen uit zag. De zuidelijke rondweg stond tot het Ginneken al is ingetekend als rijksweg. Deze was maar voor een klein gedeelte aangelegd. Voordat deze echter voltooid kon worden, moesten Rijkswaterstaat en de gemeente Breda nog met elkaar onderhandelen over de verdere uitwerking, ondanks de overeenkomst uit 1935.



DE AANLEG VAN DE ZUIDELIJKE RONDWEG

De bedoeling van Rijkswaterstaat in de jaren vijftig was dat de zuidelijke rondweg een rijksweg zou worden zonder aansluitingen. Voor de oorlog hadden de gemeente en Rijkswaterstaat echter afgesproken dat enkele lokale wegen de rijksweg zouden kruisen. De gemeente Breda zag de zuidelijke rondweg namelijk als een *cityring* waarop de invalswegen naar de binnenstad en de woonwijken moesten aansluiten. De Graaf Hendrik III Laan kreeg een belangrijke functie als stadsentree naar de *city* toe, waardoor het een verbinding zou vormen met de singels en de latere gedempte haven. De Boeimeerlaan werd een belangrijke ontsluiting voor de wijk, de Baronielaan lag er al als een prestigieuze laan. De Fatimastraat-Eggestraat vormde een belangrijke ontsluiting van het Ginneken aan de oostzijde van het centrum richting de Nieuwe Kadijk. De rondweg zou voorlopig eindigen bij de kruising met de huidige Claudius Prinsenlaan, in afwachting van een aansluiting op de nog aan te leggen rijksweg 27.

- 34 Bouwens e.a., (1997), 76-77. Een driestrooksweg was een eenvoudige oplossing om de capaciteit van een weg te vergroten zonder deze echt te hoeven verbreden. Men versmalde de stroken binnen een baan van twee tot drie, waarvan de middelste als inhaalstrook door beide richtingen gebruikt kon worden. Deze eenvoudige oplossing kreeg al snel gevaarlijke bijwerkingen, dus vandaar dat de driestrookswegen geen lang bestaan in Nederland hebben gehad.
- 35 BHIC, Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant 1954-1973, inv. 115.

De gemeente veronderstelde in de jaren vijftig dat ze *gelijkvloerse* aansluitingen op de genoemde wegen kon maken bij de uitbreiding van het Heuvelkwartier, Boeimeer, Brabantpark en de andere wijken die er zouden komen.³⁷ Rijkswaterstaat was het hier echter niet meer mee eens. Ze zag in dat het idee van een combinatie van stadsontsluitingsweg en rijksweg voor doorgaand verkeer in die tijd niet meer kon. Het tastte de doorstroming, snelheid en veiligheid van het doorgaand verkeer aan. Het autoverkeer was sterk toegenomen, waardoor “het in de toekomst laten voortbestaan van vele kruisingen à niveau, [...] met het oog op het karakter van de rondweg als autoweg en gezien het daarop te verwachten intensieve verkeer een zeer gevaarlijke toestand [zou] geven.”³⁸

De arrondissementsingenieur J.A. Beckering Vinckers kreeg de schone taak om te gaan onderhandelen met de Directeur van Openbare Werken van de gemeente Breda, Jacques Gooden. Hij moest hem ervan overtuigen dat het plaatselijke verkeer zo veilig mogelijk de rijksweg moest kunnen kruisen. Dit kostte Beckering niet veel moeite, want beide partijen bleken al snel begrip voor elkaar te hebben.³⁹ Oplossingen als viaducten, afritten, parallelwegen en tunnelbakken kwamen al snel ter sprake. De echte discussie ging over de aanlegkosten en de kostenverdeling.

In december 1956 werd een aantal afspraken op papier vastgelegd. Er zouden viaducten met op- en afritten aangelegd worden bij de Willem van Oranjelaan, de Graaf Hendrik III-laan, het Oranjeplein, de Ploegstraat, de Baronielaan en de Blauwe Keiweg, waarbij het Rijk en de gemeente ieder de helft van de kosten betaalden. De gemeente droeg zorg voor een voetgangerstunnel bij de Boeimeerweg en een goed ontwerp voor de huidige Claudius Prinsenlaan waardoor deze aansluiting op de rijksweg zou kunnen krijgen. Daarbij zou Rijkswaterstaat bijdragen aan de noordelijke invalsweg vanuit Prinsenbeek (die na de vooroorlogse onderhandelingen nog steeds onderdeel van de *deal* was). De noordelijke rondweg maakte intussen geen onderdeel meer uit van het Rijkswegenplan, maar zou een gemeentelijke weg worden. Breda legde deze weg dan ook aan, hoewel Rijkswaterstaat wel een financiële bijdrage zou leveren. Daarnaast nam de gemeente het eigendom van de voormalige rijkswegen binnen de bebouwde kom over van het Rijk.⁴⁰

Nadien werkten Beckering Vinckers en Gooden samen om de afspraken verder om te zetten naar een ontwerp. Het bleek dat een afrit bij de Ploegstraat ruimtelijk niet echt mogelijk was, vandaar dat deze bij de Fatimastraat aangebracht werd. Alleen de Baronielaan werd een gelijkvloerse kruising met stoplichten, omdat de ligging van de Mark, de bestaande bebouwing en de omliggende straten de ruimte te krap maakten voor een civieltechnisch kunstwerk. Om de doorstroming op gang te houden, kreeg het verkeer op de rijksweg evenals het verkeer op de parallelwegen altijd groen licht, totdat een automobilist of een voetganger de rijksweg wilde oversteken.⁴¹ Uiteindelijk konden in 1963 de verkeersdeelnemers van de gehele rijksweg gebruik maken.

Hiermee was de combinatie van de ceintuurbaan en de rijksweg een feit. Breda had zijn rondweg, Rijkswaterstaat had een nieuwe oost-westverbinding in Brabant voltooid. Het doorgaand verkeer hoefde niet meer over de singels van Breda te rijden. Met speelde echter nog wel met het idee dat rijksweg 27 doorgetrokken zou kunnen worden via het Mastbos naar Hazeldonk toe, zoals nog op het Rijkswegenplan 1958 te zien viel. De verkeersprognoses van Rijkswaterstaat voorzagen alleen nog niet dat de zuidelijke rondweg zelf binnen een decennium een *bottleneck* voor het doorgaand verkeer zou gaan vormen.

HET PLAN OM 1.200 KM AAN NIEUWE SNELWEGEN AAN TE LEGGEN

Het autoverkeer ontwikkelde zich na de oorlog in een rap tempo, sneller dan men had kunnen vermoeden. Het aantal personenauto's in Nederland verdubbelde zich elke vijf jaar: in 1949 stond de teller op 113.000, in 1954 op 219.500, in 1959 op 450.000, in 1964 op 1 miljoen en in 1969 op 2,2 miljoen. Ondanks het feit dat Rijkswaterstaat altijd wel in de goede richting zat, bleef het voorspellen lastig. Bovendien verspreidde het verkeer zich ongelijk over het land – in de Randstad was het altijd drukker dan in Brabant. Deze realiteit zorgde ervoor dat de noodzaak tot de aanleg of een verbreding van een weg telkens van urgentie veranderde. Het Rijk trachtte waakzaam te zijn met het zomaar aanleggen van wegen. Vandaar dat het tempo van de wegeaanleg laag lag in de jaren vijftig; te laag, volgens de Tweede Kamer en de wegbouwindustrie.⁴²

Vanwaar deze terughoudendheid? De organisatie van Rijkswaterstaat had in eerste instantie vlak na de Tweede Wereldoorlog te kampen met een lacune in kennis, personeel en ervaring. Daarnaast was een groot deel van het werk gericht op het Deltaplan, waarvan de kosten zwaar op de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat drukten. Maar de belangrijkste reden dat er weinig aan de snelwegen werd gedaan, was dat er nog veel moest gebeuren aan de gemeentelijke en provinciale wegen. Deze moesten ook verhard worden om de zware vrachtwagens, tractors en landbouwmachines aan te kunnen. Hier lag meer werk dan was voorzien. Bovendien duurde het nog even voordat dit financieel goed geregeld was. De provincies en gemeenten hadden de verantwoordelijkheid, maar hadden daarbij wel geld nodig van het Rijk.

Desondanks werd de druk groter om meer snelwegen aan te leggen. Het Rijkswegenplan van 1958 verschilde miniem met dat van 1948, maar door de toegenomen politieke druk zou een jaar later een ommezwaai gaan plaatsvinden. Toen presenteerde minister Korthals namelijk het 1.200-km Plan. Hiermee gaf hij de opdracht om 1.200 kilometer aan snelwegen binnen vijftien jaar versneld aan te leggen. Het aantal tracébesluiten schoot sindsdien omhoog. Ook kwamen er nieuwe verbindingen tevoorschijn, omdat de tracés van de bestaande rijkswegen niet meer voldeden. Als financiële ondersteuning stelde de regering in 1965 het Rijkswegenfonds in. Dit fonds werd niet alleen gevuld door de algemene reserves van de rijksbegroting, maar ook door de toen ingestelde Motorrijtuigenbelasting als opcenten. Gebaseerd op het 1.200-km Plan, verscheen in 1968 het nieuwe Rijkswegenplan. Dit was het meest uitgebreide plan dat Nederland ooit heeft gekend.⁴³

DE VOLTOOIING VAN DE RIJKSWEGEN 16 EN 27

Met steun van het Rijkswegenfonds kon nu rijksweg 16 doorgetrokken worden naar België. Onze Zuiderburen liepen in Europa niet voorop met de aanleg van snelwegen, dus daar duurde het wat langer eer de Dienst der Autowegen haar plannen klaar had. Bovendien zorgde het militair schietveld van Brasschaat en het Peerdsbos (het stadsbos van Antwerpen) nog voor moei-

36 Van de Wall, (2007).

37 Bijma e.a., (2002).

38 BHIC, Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant 1954-1973, inv. 126: brief van arr.ing. aan HID op 6-5-1955.

39 BHIC, Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant 1954-1973, inv. 126: verslagen besprekingen tussen RWS en gem. Breda in 1955/1956.

40 BHIC, Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant 1954-1973, inv. 126: brief van HID aan B&W Breda, 29-12-1956.

41 BHIC, Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant 1954-1973, inv. 139.

42 Van der Ham, (1999), 286-287.

lijkheden voor de planning van het tracé.⁴⁴ Aan de Nederlandse zijde werd Staatsbosbeheer, als eigenaar van het Liesbos en het Mastbos, betrokken in het overleg over de ligging van het tracé. Tracés werden door natuurgebieden gepland, maar Rijkswaterstaat zorgde wel voor een goede inpassing. Verder werd zoals gebruikelijk esthetisch advies ingewonnen bij een architect.⁴⁵

Parkeerplaatsen, benzinstations en de grensovergang bij Hazeldonk waren al wel ingericht, maar voor de wegrestaurants moest nog met de exploitanten onderhandeld worden. De bestaande rotonde bij Princenhage moest plaatsmaken voor een knooppunt van het type trompetaansluiting. Deze kon eventueel nog uitgebreid worden tot een klaverblad, mocht de weg hier naar het westen doorgetrokken worden. De op- en afrit naar Princenhage en Rijsbergen kwam op de Zuidelijke Rondweg te liggen bij de kruising met de Mastbosstraat. Hierdoor moest het oude motel *De Roskam* verdwijnen.⁴⁶

Met de aanleg van de rijksweg 16 was Breda en zijn omgeving niet alleen een snelweg rijker, maar had de stad er ook een nieuw recreatiegebied bij. Rijkswaterstaat had namelijk een nieuwe zandwinningsput nodig voor deze snelweg, terwijl de gemeenten Breda, Rijsbergen en Nieuw-Ginneken een recreatiegebied wilden aanleggen. De Galderse Meren werden het vruchtbare resultaat van deze twee wensen.⁴⁷

Op 17 januari 1972 openden de Nederlandse en Belgische vorsten, ministers en andere hoogwaardigheidsbekleders de E10 officieel door een rit te maken met een touringcar vanaf de Stadsgehoorzaal in Antwerpen naar het Turfschip in Breda.⁴⁸

Rijksweg 27 werd stap voor stap vanuit Vianen aangelegd. Het gedeelte tussen Lexmond en de Keizersveerbrug was in 1961 geheel gereedgekomen. Tegelijkertijd werd de Merwedeburg bij Gorinchem geopend. De Keizersveerbrug bleef in haar oorspronkelijke vorm (met een smalle rijbaan) nog liggen. Het verkeer naar Breda moest nog door Raamsdonkveer, Oosterhout en Teteringen rijden. De plannen voor de nieuwe rijksweg stamden uit 1940, maar Rijkswaterstaat kon ze pas vanaf 1959 weer oppakken. In de tussentijd was Oosterhout geïndustrialiseerd en ontzettend gegroeid. De uitbreidingsplannen waren zo sterk gewijzigd, dat de ligging van de rijksweg moest veranderen. Oosterhout had bovendien een randweg

7. Foto van de Zuidelijke Rondweg als rijksweg op een rustig moment in de jaren tachtig. (bron: Beeldbank Rijkswaterstaat)





8. Foto van Johan van Gurp uit 1977 van de kruising van de Zuidelijke Rondweg als snelweg met de rijksweg 27 (de huidige afrit nr. 15 van de A27). (bron: Beeldcollectie, Stadsarchief Breda, JVG19770501078)

nodig (de huidige Bovensteweg) en meerdere op- en afritten. Dit kostte extra tijd en moeite tijdens het ontwerpproces. Toen dit opgelost was, werd vervolgens het nieuwe tracé van rijksweg 27 nog verder doorgetrokken, tot aan de kruising met rijksweg 63 en de Zuidelijke Rondweg, waarbij ook een aansluiting met de Claudius Prinsenlaan werd gemaakt.⁴⁹

Rijkswaterstaat ging er in de jaren vijftig nog van uit dat de rijksweg 27, als onderdeel van de verbinding Utrecht-Antwerpen, te zijner tijd schuin door het Mastbos tot Hazeldonk zou worden aangelegd, maar dit zou snel veranderen.

| DE KEMPENERRANDWEG EN HET BEGIN VAN DE HUIDIGE A58

De driestrooksweg tussen Breda en Tilburg begon overbelast te raken. Door de onoverzichtelijke kruisingen vonden er veel ongelukken plaats. De weg had niet voor niets als bijnaam *de dodenweg* gekregen. Omdat deze weg teveel tussen de bebouwing ingebed lag, was het ondoenlijk om de weg te verbreden en ongelijkvloers te maken. Een nieuw tracé van de rijksweg werd daarom gepland, dat tussen het dorp Gilze en het militaire vliegveld Gilze-Rijen door zou lopen. Een eerste ontwerp werd in 1956 onder betrokken gemeenten verspreid. De aansluiting met de rijksweg 27 voorzag Rijkswaterstaat bij de IJpelaar (met een klaverblad), waar het een verbinding met de zuidelijke rondweg zou krijgen. Deze vormde nog één verbinding met de rijksweg 63.⁵⁰

43 Mom, (2008), 311-316.

44 Van de Wall, (2007).

45 BHIC, Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant 1954-1973, inv. 115.

46 SAB, Secretarie-archief, inv. 263-3.

47 BHIC, Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant 1954-1973, inv. 79.

48 BHIC, Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant 1954-1973, inv. 79.

49 BHIC, Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant 1954-1973, inv. 126.

Maar de tracénota van 1963 bevatte een heel ander plan. Van hogerhand wenste men de nieuwe rijksweg 63 door te trekken in de richting van Bergen op Zoom om de bestaande, eveneens druk bereden rijksweg 56 te vervangen.⁵¹ Dit was het eerste idee voor de zogenoemde Kempennerrandweg, een nieuwe oost-westverbinding tussen Bergen op Zoom, Roosendaal, Rijsbergen, Bavel, Tilburg en Eindhoven.

De snelweg zou ten zuiden van Breda gaan lopen als alternatief van de bestaande rijkswegen 56 en 63, die opgenomen zouden worden in het provinciale netwerk. Dit nieuwe tracé zou dan ook de zuidelijke rondweg vervangen. Rijkswaterstaat had inmiddels in de gaten gekregen dat deze snel overbelast zou raken door het toegenomen verkeer in Brabant. Rijksweg 27 zou aangesloten worden op de nieuw geplande rijksweg ten zuiden van Breda en niet meer schuin door het Mastbos worden doorgestoken naar Hazeldonk.

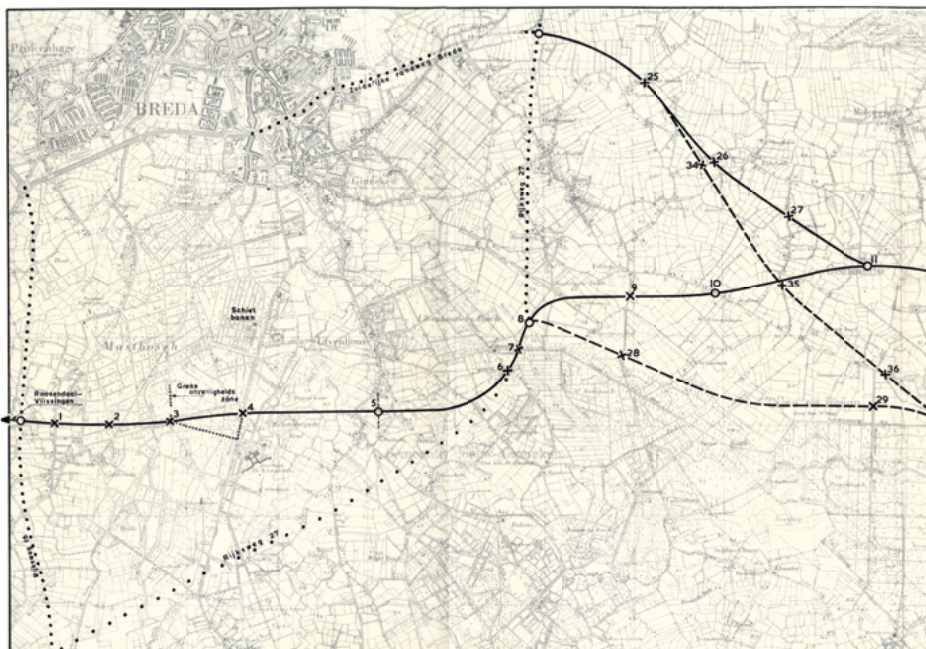
Met dit ontwerp ontstond de basis voor de huidige wegenstructuur ten zuiden van Breda – maar ook weer niet helemaal. Hoe had Rijkswaterstaat in 1963 dan het tracé voorzien? Dwars door het Mastbos, net ten noorden van de Klokkenberg langs (zie afbeelding 9)! Zoals de tracénota ons vertelt: “Ten zuiden van Breda kan aan een traverse door het Mastbos niet worden ontkomen. Op grond van besprekingen welke hierover met de belanghebbende instanties werden gevoerd, wordt dit alleen mogelijk geacht ongeveer volgens het op de bij deze nota bijbehorende tekeningen aangegeven tracé. Dit tracé wordt uit het standpunt van de bosexploitatie aanvaardbaar geacht. Het tast de recreatieve waarde van het Mastbos op niet al te hinderlijke wijze aan, nu in het tracé de ongelijkvloerse kruisingen 2 en 3 zijn meegenomen.”⁵² Alleen bij de schietbanen dienden nog veiligheidsvoorzieningen aangebracht te worden, om te voorkomen dat er kogels op de weg zouden belanden.

Rijkswaterstaat wilde de rijksweg door het Mastbos aanleggen, om een zo recht mogelijke verbinding te maken. Hoewel Breda het tracé liever niet door het bos heen zagen gaan, was deze belanghebbende nog wel enigszins coöperatief. De enige partij die er zich absoluut niet mee kon verenigen, was de gemeente Nieuw-Ginneken. Enerzijds was ze tegen de doorsnijding van het Mastbos, anderzijds tegen de belemmering van een voorziene ontwikkeling van Ulvenhout. Voor dit standpunt was Rijkswaterstaat echter ongevoelig.⁵³

Gelukkelijk voor Nieuw-Ginneken zou de Commissie van Overleg voor de Wegen een stokje voor dit gedeelte van de rijksweg steken.⁵⁴ De Raad van Waterstaat bezocht namelijk in februari 1964 de regio om de situatie met eigen ogen te bekijken. Dit deed ze alleen bij uitzondering. Het gedeelte tussen Breda en Tilburg kon op haar goedkeuring rekenen, het tracé door het Mastbos heen niet. Ze zou het tracé liever zuidelijker aangelegd willen hebben. Het verkeer zou dan drie kilometer om moeten rijden omdat men volgens de Raad van Waterstaat “.....een dergelijke omweg in de toekomst wel mag maken. Het geldt hier een mooi natuurmonument, dat niet alleen voor Breda van belang is. Ook voor verder afgelegen streken, met name voor Rotterdam is het van belang blijkens het bezoek, dat op mooie dagen daar wordt gebracht. De Raad geeft dan ook in overweging te onderzoeken of bedoeld tracégedeelte overeenkomstig de gedachte van de Raad kan worden gerealiseerd.”⁵⁵

Zodoende keurde de minister het tracé tussen Breda en Tilburg goed. De beslissing over het andere gedeelte werd opgeschort: Rijkswaterstaat kon opnieuw beginnen. De openstelling van de nieuwe rijksweg 63 tussen Breda en Tilburg vond plaats op 14 december 1971.⁵⁶ Bij de verbinding met de rijksweg 27 (St. Annabosch) werd ruimte gelaten om aan de westkant verder te kunnen gaan.⁵⁷

Rijkswaterstaat werkte sindsdien het tracé tussen Bavel en Galder verder uit in twee varianten: het oorspronkelijke Mastbos-tracé (die verhoogd door het bos heen zou komen



9. Kaart van de tracénota van de rijksweg 63 uit 1963 met het ingetekende tracé door het Mastbos heen. De planning van rijkswegen 16 en 27 (het gedeelte ten zuiden van rijksweg 63 zou volgens de nota vervallen) en de doortrekking van de Zuidelijke Rondweg staan er ook ingetekend. (bron: BHIC, archief Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant 1954-1973, inv. 137)

te liggen) en een variant-tracé ten zuiden van het Mastbos-tracé. Rijkswaterstaat was duidelijk voorstander voor het eerste tracé, maar de beslissing lag nu niet bij de ingenieurs. De Commissie koos voor het variant-tracé en zodoende stelde minister Bakker dit in mei 1968 vast. Rijkswaterstaat kon het tracé ten zuiden van het Mastbos verder gaan uitwerken.⁵⁸

In afwachting van een westelijke tracering van de Kempenerrandweg, werd de bestaande rijksweg 56 omgebouwd. Deze – deels driestrooksweg – begon ook dicht te slibben. De uiteindelijke realisatie van de wegverdubbeling bij Bergen op Zoom en Breda vond tussen 1963 en 1977 plaats. Volgens het Rijkswegenplan 1968 werd deze nog als een weg voor het regionaal verkeer gezien, omdat de Kempenerrandweg de nationale route zou gaan vormen.⁵⁹ De aanpassing was dus begonnen als een tijdelijke oplossing, maar zou uiteindelijk een permanent onderdeel van de A58 gaan worden. Al in de jaren zeventig sneuvelde namelijk het idee voor de Kempenerrandweg.

50 BHIC, Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant 1954-1973, inv. 137.

51 BHIC, Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant 1954-1973, inv. 137: tracénota behorende bij de brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 9 augustus 1963.

52 BHIC, Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant 1954-1973, inv. 137: tracénota behorende bij de brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 9 augustus 1963.

53 BHIC, Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant 1954-1973, inv. 137: tracénota behorende bij de brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 9 augustus 1963.

54 BHIC, Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant 1954-1973, inv. 137: verslag van bespreking subcommissie van Overleg voor de Wegen en ontvangst diverse partijen op 11-10-1963 te Tilburg.

55 BHIC, Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant 1954-1973, inv. 137: brief van de Raad van Waterstaat aan de Minister van Verkeer en Waterstaat, d.d. 19-2-1964.

56 BHIC, Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant 1954-1973, inv. 79.

57 BHIC, Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant 1954-1973, inv. 137 & 149.

58 BHIC, Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant 1954-1973, inv. 137.

DE KENTERING VAN DE JAREN ZEVENTIG

Ondanks de extra middelen en het politieke streven om het 1.200-km-plan te voltooien, verliep de aanleg minder voorspoedig dan gedacht. Niet alleen kregen de planologen nu meer zeggenschap over de tracering van de wegen (hetgeen de overlegstructuur complexer en tijdrovender maakte), maar ook de aanlegkosten begonnen flink toe te nemen. Buiten de stijging in materiaal- en personeelskosten om, lag dit met name aan de hogere eisen aan het draagvermogen van de weg (met een stevigere constructie als gevolg) en de toename van het aantal kunstwerken. Het was de tijd van de ontwerpen van brug-wegen (weg op palen), diepe tunnels, aquaducten en ingewikkelde knooppunten met hun spectaculaire *fly-overs* en spaghettistructuur (denk bijvoorbeeld aan Oudenrijn, het Prins Clausplein en het Kleinpolderplein). Deze kunstwerken vormden de grootste kostenposten.⁶⁰

Nederland kende tijdens de wederopbouw economische voorspoed. Dat er grenzen aan de groei zaten, bleek in de jaren zeventig. Mede door de oliecrisis van 1973 begon de machinerij der vooruitgang langzamerhand te haperen. De verzorgingsstaat bleek veel te kosten, veel te veel. Toen kabinet Den Uyl (1973-1977) net de kers op de sociale taart wilde zetten, moest ze halverwege de rit al gaan bezuinigen, omdat de overheid eigenlijk teveel uit gaf.⁶¹

In de jaren zeventig nam ook het besef toe dat de economische groei het milieu en de natuur aan het beschadigen was. In 1972 bracht de Club van Rome haar befaamde rapport uit. Politieke tegenstellingen, sociale onrust, zorgen om de veiligheid, politieke demonstraties, inspraak door de gewone man: in dit tijdperk vierden de publieke politieke discussies hoogtij. Dit had ook een uitwerking op de werkwijze binnen de ruimtelijke ordening. Meer partijen konden aan de onderhandelingstafel gaan zitten tijdens het planningsproces. Milieuclubs werden niet meer enkel om advies gevraagd, hun stem begon onderdeel van de besluitvorming te worden. Het overleg werd dan ook uitvoeriger en intensiever.⁶²

De ingenieurs van Rijkswaterstaat hadden moeite om goed om te gaan met deze veranderende tijd. Ze hadden altijd al te maken met meerdere belangen, die ze naar eer en geweten probeerden te vertalen in het plan. Ineens kwam hun werk onder vuur te liggen. Er werd verzet gepleegd tegen bijvoorbeeld de Oosterscheldedam en de aanleg van de rijksweg 27 bij Amelisweerd. De minister van Verkeer en Waterstaat had niet alleen lintjes meer door te knippen, maar ineens ook vele kritische Kamervragen te beantwoorden en met actiegroepen in gesprek te gaan. De nieuwe inspraakprocedures hadden tot gevolg dat de plannen van Rijkswaterstaat nauwgezet gevolgd en ook beïnvloed werden. Tracés voor rijkswegen moesten nu ook opgenomen worden in een provinciaal streekplan en een gemeentelijk bestemmingsplan, die elk hun eigen democratische procedure kenden. Dit zou de aanleg van de A58 tussen Galder en Bavel later flink gaan vertragen.

Door de bezuinigingen werd de geldkraam voor Rijkswaterstaat steeds verder dichtgedraaid, waardoor de wegenuitbreiding in het gedrang zou komen. In 1977 verscheen het Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV: de opvolger van het Rijkswegenplan), dat terughoudendheid liet zien wat betreft de aanleg van nieuwe wegen. Door een betere ruimtelijke ordening moest de infrastructuur efficiënter worden benut.⁶³



10. De Keizersveerbrug tijdens de ombouw in 1977. Rechts de oude brug, links de nieuwe brugdelen afkomstig van de Moerdijkbrug. (bron: Beeldbank Rijkswaterstaat)

MINISTER WESTERTERP

Tjerk Westerterp (KVP) was aangesteld als minister van Verkeer en Waterstaat in het progressieve kabinet-Den Uyl. De Ulvenhoutenaar manoeuvreerde soepel tussen de scherpe politieke tegenstellingen binnen dit kabinet heen, tussen de progressieve linkse en de conservatieve confessionele partijen. Hij wilde namelijk zaken gedaan krijgen. De pragmaticus ging vooral op zoek naar oplossingen om (al lang spelende) problemen op te kunnen lossen.⁶⁴

Zo moesten de Keizersveerbrug en de Moerdijkbrug verbreed worden. De constructie van de laatstgenoemde brug was nog in goede conditie, maar een extra rijbaan was nodig die niet binnen de bestaande constructie aangelegd kon worden. Ondertussen was de Keizersveerbrug echt te smal voor het verkeer geworden. Dus welke oplossing hadden de ingenieurs nu gevonden? Zes van de tien brugdelen van de Moerdijkbrug werden overgeplaatst naar de brug bij Raamsdonksveer (en de andere vier naar de Spijkenisserbrug). De Moerdijkbrug kreeg op de bestaande pijlers nieuwe bredere brugdelen. In 1978 kwam dit werk gereed. Dit staaltje van 'werk met werk maken' getuigt van een veranderde pragmatische koers.

Tijdens de eerste ontmoeting tussen minister Westerterp en het Provinciaal Bestuur van Noord-Brabant (in mei 1974) bespraken ze alle lopende wegenbouwprojecten. Enkele slepende projecten kwamen voorbij, zoals de rijksweg 2 bij Eindhoven en de aanleg van de rijksweg 19 tussen Rotterdam en Antwerpen over de Volkeraksluizen heen (de Zoomweg, de huidige A29/A4). Twijfels ontstonden over de noodzaak van de aanleg van de 'concurrent' van de rijksweg 16, omdat de verwachting was dat het qua verkeersprognoses niet de moeite waard

59 BHIC, Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant 1954-1973, inv. 132.

60 Mom, (2008), 315-316.

61 Bootsma & Breedveld, (1999).

62 Van der Cammen & De Klerk, (2008), 234-244.

63 Van der Ham, (1999), 321-334.

64 Bootsma & Breedveld, (1999); Maas, (2009).



11. De oude bruggdelen van de Moerdijkbrug werden in 1977 één voor één vervangen door nieuwe. (bron: Beeldbank Rijkswaterstaat)

zou zijn om deze weg aan te leggen. Rijksweg 16 bood genoeg capaciteit. Bovendien zou de weg door het bosgebied de Wouwse Plantage gaan lopen, wat de streek bezwaarlijk vond. De minister stelde een studiec commissie in om zo de beslissing (en de eventuele aanlegkosten) voor zich uit te schuiven.⁶⁵

De Maasroute kwam ook ter sprake. Deze provinciale weg lag tot dan toe van 's-Hertogenbosch tot Wagenberg als een 1x2-rijbaan. Het provinciaal bestuur wilde er een rijksweg van maken als alternatief voor de Midden-Brabantroute, een planologisch idee om dwars door het midden van Brabant een extra route van west naar oost te maken. Niemand zag de Midden-Brabantroute eigenlijk zitten. Door de toevoeging van de Maasroute op het Rijkswegennet, kwam de provincie met een goed alternatief. Westerterp zegde toen ook toe dat het Rijk voornemens was deze weg als rijksweg te gaan bestempelen. Op het SVV van 1977 stond deze er dan ook op.⁶⁶

Er restte nog wel het vraagstuk hoe de Maasroute nu doorgetrokken zou moeten worden naar Zevenbergen, van waaruit de weg al richting Willemstad aangelegd was. Daarom werd de studiegroep *Wegenstructuur Breda-Noord* opgericht, naar aanleiding van het eerste werkbezoek van minister Westerterp aan de provincie. Onder leiding van de directeur van de Provinciale Planologische Dienst, J.P.J. Margry, werd het vraagstuk over de doortrekking van de Maasroute zowel vanuit ruimtelijk als verkeerskundig perspectief bekeken, waarbij de ruimtelijke ontwikkelingen rondom Moerdijk, Zevenbergen en de Haagse Beemden centraal stonden. Een echte conclusie gaf het analytische eindrapport niet, maar het fungeerde wel als een onderliggende studie voor het besluit om de Maasroute slechts tot de A16 door te trekken en het verkeer richting Willemstad via de A17 weer verder te laten gaan. Het wegge-

deelte naar Den Bosch zou in 1989 een verdubbeling van rijstroken krijgen, zonder dat van Hooipolder een volwaardig knooppunt gemaakt werd.⁶⁷

DE STRIJD TUSSEN DE STAD EN DE DORPEN OVER DE A58

Terwijl Rijkswaterstaat de doortrekking van de rijksweg 63 (inmiddels omgenummerd tot 58) ten zuiden van het Mastbos aan het uitwerken was, begon de Zuidelijke Rondweg snel overvol te raken. Vanaf 1973 diende de Bredase gemeenteraad regelmatig moties in om er bij het Rijk op aan te dringen de rijksweg 58 zo snel mogelijk aan te laten leggen. Als antwoord gaf de minister te kennen dat het gedeelte ten zuiden van Breda in het uitvoeringsprogramma van 1975-1979 opgenomen zou worden, waardoor de weg in dat laatste jaar gereed zou moeten zijn. Totdat plotseling op 8 september 1975 in de krant stond dat de aanleg uitgesteld zou moeten worden vanwege budgettaire problemen. Per telegram informeerde het gemeentebestuur bij de minister en hij bevestigde het nieuwsbericht inderdaad.⁶⁸ Het kabinet Den Uyl moest bezuinigen als gevolg van de economische crisis. En dit gold ook voor minister Westerterp.

De mededeling over het uitstel had de minister gedaan toen hij een petitie overhandigd kreeg van plaatselijke actiegroepen, die protesteerden tegen de beide tracés door het Markdal die Rijkswaterstaat aan het uitwerken was. Zij waren dus niet ongelukkig met het uitstel. Bovendien zou Ulvenhout ook een nieuwe provinciale weg als omlegging krijgen (de Dorpsstraat stond ook dagelijks vol), die dwars door het Markdal zou lopen. Het landschap rondom Ulvenhout zou in één keer tweemaal doorsneden worden.

In de jaren zeventig bereikte de Zuidelijke Rondweg (toen als rijksweg 260 genummerd) haar gebruikerspiek. Een overvolle snelweg door de stad, dat kon echt niet meer. De verkeersveiligheid was er ook niet beter op geworden. De hulpdiensten konden de tunnelbakken niet goed bereiken. Ondanks waarschuwingen vooraf, duurde het niet lang voor er dodelijke ongelukken gebeurden. Volgens de gemeente Breda, Rijkswaterstaat én alle bewoners in Breda-Zuid moest de A58 tussen Bavel en Rijsbergen snel doorgetrokken worden om de stad weer leefbaar te maken. De inwoners van de gemeenten Rijsbergen en Nieuw-Ginneken, inclusief mensen die zich om het natuurschoon van het Markdal, Aa of Weerijdsdal en het Mastbos bekommerden, waren hier fel op tegen. Stad stond tegenover land.⁶⁹

Welke positie minister Westerterp binnen deze discussie innam, durf ik niet stellig te zeggen. Als minister was hij met handen en voeten gebonden aan het landsbelang. Het hielp wel dat hij wist waarover het ging, zoals hij schreef in een brief aan het gemeentebestuur van Nieuw-Ginneken: "Teneinde het Mastbos zoveel mogelijk te sparen is uiteindelijk overeenkomstig het advies van de Raad van de Waterstaat de voorkeur gegeven aan de tracévariant ten zuiden van het Mastbos. Ik kan mij nog levendig herinneren dat dit mede is gebeurd op aandrang van het (toenmalige) college van B. en W. van Nieuw-Ginneken."⁷⁰ Hij was tussen 1966 en 1971 immers wethouder Openbare Werken voor de gemeente Nieuw-Ginneken geweest!⁷¹

65 BHIC, Provinciaal Bestuur 1950-1986, inv. 3620; Sweijen, 2015. Pas in 1993 opende het gedeelte tussen Bergen op Zoom en de Belgische grens. Het resterende deel tussen Dinteloord en Bergen op Zoom zou pas in 2014 gereed komen.

66 BHIC, Provinciaal Bestuur 1950-1986, inv. 3620.

67 Provinciale Planologische Dienst, 1977.

68 SAB, Gemeentebestuur 1970-1979, inv. 1199-2.

69 SAB, Gemeentebestuur 1970-1979, inv. 1199-2.

70 SAB, Gemeentebestuur 1970-1979, inv. 1199-2, Afschrift brief van minister aan College van B&W Nieuw-Ginneken, 9 maart 1976.

71 Maas, (2009).



12. Eén van de vele ongevallen op de Zuidelijke Rondweg. (bron: Beeldcollectie, Stadsarchief Breda, 19850355)

13. Foto van Johan van Gorp van de bijeenkomst over de doortrekking van Rijksweg 58 in Café Uncle Jean in 1981 met minister Tuynman. (bron: Beeldcollectie, Stadsarchief Breda, JVG19810114005)





14. Fragment A.N.W.B. wegenkaart uit 1984. De Zuidelijke Rondweg staat als snelweg aangegeven, terwijl het tracé van de A58 er al wel licht ingetekend staat. De doortrekking van de Maasroute zou eind 1985 gereed moeten zijn. (bron: Universiteitsbibliotheek Utrecht, collectie kaarten, nr. VII B.a.300.2067510)



15. Fragment A.N.W.B. wegenkaart 1994: de A58 en de A59 zijn verlengd. De Zuidelijke Rondweg staat niet meer als doorgaande route aangegeven, maar als stadsweg. (bron: Universiteitsbibliotheek Utrecht, collectie kaarten, nr. VII B.a.300.1994)

Maar als minister schreef hij in dezelfde brief dat de huidige verkeerssituatie op rijksweg 260 een vertraging van de aanleg van rijksweg 58 niet toeliet, omdat deze weg nu eenmaal Breda moest ontlasten van het doorgaand verkeer. Het geweten van de in Ulvenhout wonende minister Westerterp zal wat dit betreft in een spagaat gezeten hebben – hij heeft namelijk altijd van het Markdal gehouden – maar hij had met het landelijk verkeersbelang te maken.⁷² Een beslissing over de tracékeuze heeft hij uiteindelijk nooit hoeven te maken.

De ingenieurs hadden naar eigen zeggen het beste resultaat bereikt: een tracé zo passend mogelijk in het landschap. De gemeenten Rijsbergen en Nieuw-Ginneken (hun bestuurders, hun inwoners en natuur- en milieuverenigingen) pasten echter alle middelen toe om de komst van de snelweg te voorkomen. Na alles geprobeerd te hebben, hadden de gemeenten Rijsbergen en Nieuw-Ginneken hun ultieme wapen ingezet: de rijksweg niet opnemen in het bestemmingsplan. Zolang deze er niet in stond – en het tracé dus geen ruimtelijk-juridische status had – kon Rijkswaterstaat geen spade in de grond slaan. De planologische procedures zijn nu inmiddels wel veranderd, maar toen moest Rijkswaterstaat echt juridische stappen ondernemen om de weg alsnog aangelegd te krijgen.

72 Maas, (2009).



16. Werkzaamheden tijdens de verbreding en verschuiving van de A16 en de aanleg van de HSL-lijn (bron: Beeldcollectie, Rijkswaterstaat)

De dorpen ten zuiden van Breda hebben de snelweg lang tegen kunnen houden, maar uiteindelijk niet kunnen stoppen. In 1989 was de aanleg van de A58 tussen Bavel en Galder voltooid.⁷³ Ondanks het afkeuren van de eerste tracés door de Commissie van Overleg voor de Wegen, ondanks het luisteren naar alle protesten en het zo zorgvuldig mogelijk inpassen van het tracé in het landschap, ondanks het aanhoudend verzet van Rijsbergen en Nieuw-Ginneken, heeft Rijkswaterstaat uiteindelijk toch haar zin gekregen.

ANNO 2016

Met de voltooiing van de A58 kwam Breda aan het eind van de twintigste eeuw aan een knooppunt van rijkswegen te liggen. Van de zuidelijke rondweg werd een stedelijke randweg gemaakt. In de jaren negentig moest de A16 nog aangepast worden vanwege een verbreding van het toegenomen verkeer en de komst van de HSL-lijn. Een omlegging om Etten-Leur zorgde ervoor dat de kern vrij was van doorgaand verkeer. Hiermee was het snelwegennet rondom Breda voltooid.

Breda ligt anno 2016 in een ruit van snelwegen. De A16 heeft 2x3 rijstroken gekregen, de rest van de snelwegen moet het met 2x2 doen. Wie nu met zijn auto in de spits rijdt, merkt dat het druk is op de wegen. Ze worden goed bereiden, ze liggen er niet voor niets. Vandaag de dag rijden er dan ook 8 miljoen personenauto's rond in Nederland.⁷⁴

Toch is de huidige situatie van de infrastructuur nog niet voldoende voor de toekomst. Hoe ongewis deze nog is met haar innovatieve ontwikkelingen (denk aan de zelfsturende auto's), de infrastructuur kan het aanbod aan auto's nauwelijks meer aan. De overheid zet zich meer in op het 'slim' benutten van de bestaande infrastructuur door het inzetten van verkeerskundige management- en informatiesystemen.

Desondanks blijft de roep om de snelwegen te verbreden, aanwezig. Dit zal ook gaan gebeuren met de A27 en de A58 (nota bene het gedeelte tussen de knooppunten Galder en St. Annabosch), maar met de rest van de rijkswegen rond Breda voorlopig niet. Naar aanleiding van een politieke oproep om Rijkswaterstaat meer rijstroken aan te laten leggen, heeft de Bredase wethouder Boaz Adank in 2016 het volgende gezegd: "[We] concurreren [...] met de Randstad. Er gaat zonder problemen 600 miljoen euro naar Schiphol. Wij moeten ons de blaren op de tong praten voor 10 miljoen extra voor Hooipolder, een betrekkelijke kleine investering. Maar we zijn in beeld. Dat wel."⁷⁵

CONCLUSIE

Dit artikel heeft de planologisch-historische ontwikkeling van het snelwegennet rondom Breda behandeld. De belangen van het Rijk, de provincie en de gemeente kwamen aan bod, evenals de visies, ideeën en motieven die schuil gingen achter de beslissingen van deze actoren. Het Rijk heeft de snelwegen gepland, maar heeft de stad invloed gehad op de ligging ervan? Ja en nee, zo luidt mijn antwoord...

⁷³ BHIC, Provinciaal Bestuur 1950-1986, inv. 3630.

⁷⁴ Leenders & Ewalds, (2014).

⁷⁵ BN De Stem, vrijdag 12 augustus 2016. Artikel: "Asfalt en slimme trucs rond Breda."

Met grote infrastructurele projecten drukt het Rijk altijd wel zijn zin door, hoe je het ook wendt of keert. Hoe sterk je een bepaald tracé ook afwijst en hoe graag je niet een snelweg zo vlak langs je stad wilt hebben, het laatste woord is aan de minister – en zijn of haar ambtenaren op het ministerie en bij Rijkswaterstaat. Het landsbelang gaat altijd vóór het plaatselijk belang. Dit valt te zien aan de kwestie A58. De weg tussen Galder en Bavel is er toch doorgedrukt, ondanks de moedige pogingen van de gemeente Nieuw-Ginneken en Rijsbergen om hem tegen te houden.

Maar dit gezegd hebbende, kun je als grote Brabantse stad toch wel degelijk invloed uitoefenen. Breda heeft het een en ander voor elkaar weten te krijgen, juist vanwege het lobbywerk bij het Rijk. Toen voor de oorlog de rijksweg naar Antwerpen langs Etten aangelegd dreigde te worden, heeft het gemeentebestuur gepoogd om de weg naar de stad toe te trekken. Ook heeft ze in samenspraak met Rijkswaterstaat goed gekeken hoe de invalswegen naar de binnenstad toe moesten lopen – en geprobeerd om zoveel mogelijk financiële ondersteuning van het Rijk te krijgen. Het gemeentebestuur van Breda had al vroeg het belang van een goede bereikbaarheid en toegankelijkheid van de stad ingezien.

BRONNEN en LITERATUUR

Bronnen

Nationaal Archief (NA)

- Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Directie van de Waterstaat 1930-1949 (2.16.22.01)

Brabants Historisch Informatie Centrum (BHIC)

- Provinciaal Bestuur 1950-1986 (1392)
- Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant 1954-1973 (1001)
- Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant 1974-1990 (1819)

Stadsarchief Breda (SAB)

- Archief Gemeente-sekretarie 1926-1944 (ARC0004.2)
- Archief Gemeente-sekretarie 1945-1959 (ARC0004.3)
- Secretarie-archief Breda 1960-1969 (ARC0004.4)
- Gemeentebestuur 1970-1979 (ARC0004.5.1)
- Dagblad van Noordbrabant en Zeeland
- BN De Stem

Universiteitsbibliotheek Utrecht (UBU)

- Bijzondere collecties: kaarten en atlassen

Geraadpleegde literatuur

- Bartels, Nel. 'De stedenbouwkundige ontwikkeling van Breda, 1870-1930.' in Jaarboek 'De Oranjeboom' 49, (1996), p. 141-185.
- Bastiaanse, René. *De eerste automobilisten van Breda 2016*. (Online gepubliceerd op 19 maart 2016). Geraadpleegd op 14 juli 2016 via: <https://www.bhic.nl/ontdekken/verhalen/de-eerste-automobilisten-van-breda>.
- Bijma, Ad, Walter van de Calseyde, Erik van der Hoeven & Hans Lokerse. *Breda na 750 jaar*. (Breda: Sectie D, 2002).
- Bootsma, Peter & Willem Breedveld. *De verbeelding aan de macht. Het Kabinet-Den Uyl 1973-1977*. (Den Haag: Sdu Uitgevers, 1999).
- Bouwens, Bram, Jean-Paul Corten, Giel van Hooff, Marie-Louise ten Horn-Nispen, Bram Steketee & Berno Strootman. *Lijnen door het Brabantse land. 200 jaar verkeersinfrastructuur in Noord-Brabant 1796-1996*. (Zwolle: Waanders Uitgevers, 1997).
- Buiten, Hans, 'Als een spin in het web. De ANWB en de Nederlandse rijwielpadverenigingen.' in *Tijdschrift voor Historische Geografie*, (2016), nr. 2, p. 76-86.
- Cammen, Hans van der & Len de Klerk. *Ruimtelijke ordening. Van grachtengordel tot Vinex-wijk*. (Houten: Het Spectrum, 2008).
- Ham, Willem van der. *Heersen en beheersen. Rijkswaterstaat in de twintigste eeuw*. (Zaltbommel: Europese Bibliotheek, 1999).
- Leenders, Frank & Doreen Ewalds. *Nederland op weg naar 8 miljoen auto's*. (Online gepubliceerd op 22 augustus 2014). Geraadpleegd op 13 augustus 2016 via: <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2014/34/nederland-op-weg-naar-8-miljoen-auto-s>.
- Leideritz, W.J.M. *De tramwegen van Noord-Brabant*. (Leiden: E.J. Brill, 1978).
- Maas, Rinie. *Tjerk Westerterp. Een 'Friese' Brabander*. (Breda: Van Ierland Uitgeverij, 2009).
- Mom, Gijs & Ruud Filarski. *Van transport naar mobiliteit. De mobiliteitsexplosie [1895-2005]*. (Zutphen: Walburg Pers, 2008).
- Moran, Joe. *On roads. A hidden history*. (Londen: Profile Books, 2009).
- Otten, Gerard, 'Tramlijnen en stedenbouwkundige ontwikkeling tussen 1870 en 1914.' in *Historisch Geografisch Tijdschrift*, (2005), nr. 1, p. 1-14.
- Provinciale Planologische Dienst. *Wegenstructuur Breda-Noord. Rapport van de, in opdracht van Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant gevormde commissie, ter advisering inzake de doortrekking van de Maasroute en de verdere ontwikkeling van de wegenstructuur in het gebied tussen Breda en Moerdijk*. ('s-Hertogenbosch: Planologische Provinciale Dienst, 1977).
- Sijsma, Frans J. *Opkomst van de auto in Nederland*. (Online gepubliceerd op 26 juni 2007). Geraadpleegd op 18 augustus 2016 via: <http://www.kennislink.nl/publicaties/opkomst-van-de-auto-in-nederland>.
- Sweijen, Stefan, 'De Zoomweg: het verhaal achter de autosnelweg A4. Deel 2: het tracé langs Steenberg (1972-2015).' in *De Waterschans*, (2015), nr. 4, p. 169-178.
- Wall, Rien van de. *E19. Brussel – Antwerpen – Breda*. (Online gepubliceerd op 2007). Geraadpleegd op 14 juli 2016 via: <http://www.wegen-routes.be/doss/A1n.html>.
- Woud, Auke van der. *Een nieuwe wereld. Het ontstaan van het moderne Nederland*. (Amsterdam: Uitgeverij Bert Bakker, 2006).