



1. De Bredase wethouders Nico van Os en Wim van Dongen op de fiets door de Haagse Beemden op 2 augustus 1994 (Emerpad). (SAB, Johan van Gurp, JVG19940802014)

Fietsen in de autostad Breda: 75 jaar terugtrappen of versnellen

door
Otto Knitel

Inleiding

In de voorbije 75 jaar heeft het verkeersbeeld enorme veranderingen ondergaan. Dit geldt voor de infrastructuur, maar ook voor de gebruikte vervoermiddelen. Door maatschappelijke veranderingen werd de fiets in de beschreven periode decennialang minder populair en liep het aandeel in de vervoerskeuze terug. Dat stabiliseerde aan het eind van de twintigste eeuw en rond de eeuwwisseling is dit duidelijk gekanteld. Hoe was de reactie van de plaatselijke overheid, terugtrappen of versnellen... meedrijven of richting geven? Aan de hand van een aantal ontwikkelingen in de stad wordt getracht hierop een antwoord te vinden.

Ik heb lang geleden civiele techniek gestudeerd, maar mijn eerste college Verkeerskunde in Delft herinner ik me als de dag van gisteren. Onze prof illustreerde in 1973 de enorme groei in mobiliteit met de opdracht aan zijn studenten om buiten op straat de passerende auto's te tellen: 'Besef bij elke veertigste auto die langskomt dat dat dertig jaar geleden de enige passant was!'

De fiets is voor mij een van de 'schoonste' uitvindingen ooit, zowel in de Nederlandse als in de Vlaamse betekenis van het woord. Helaas is de fietser in het drukke verkeer kwetsbaar. Er valt nog veel te verbeteren. Daarom ben ik al vele jaren actief in de Bredase afdeling van de Fietsersbond.

Het verkeer in Breda

De eerste tien jaar na de oorlog was de fiets nog ruim dominant in het Bredase verkeer. Het langzaam en het gemotoriseerd verkeer werd nauwelijks van elkaar gescheiden. Het autoverkeer kon doorrijden tot op de Grote Markt en daar parkeren. Een voorziening die overigens gedeeld werd met een rijwielstalling op het zuidelijk deel van de Markt (afb. 2). Alleen enkele smalle straten kenden een aangewezen rijrichting.

Het verkeer naar de dorpen in de omgeving en verder weg gelegen steden maakte gebruik van de eeuwenoude radiale routes buiten de stad en benutte ook de wegen die in de Napoleontische tijd waren aangelegd. Slecht twee 'nieuwe' trajecten kunnen worden vermeld. Midden jaren dertig was de zogenoemde rondweg aangelegd – exclusief voor autoverkeer – van de nieuwe autobrug bij Moerdijk naar Breda (de huidige A16). Eind jaren veertig werd deze rondweg al verruimd tot een vierbaans snelweg. Ter hoogte van het dorp Princenhage sloot deze op een zeer ruim aangelegde rotonde aan op de oude Napoleonbaan naar Antwerpen (door Rijsbergen en Zundert) én op de toen als nieuwe

verbinding aangelegde Zuidelijke Rondweg (Graaf Engelbertlaan), die decennialang niet verder kwam dan de kruising met de Baronielaan. Op de aansluitende snelwegen naar Utrecht, Tilburg, Roosendaal en Antwerpen zou de stad nog ruim twintig jaar moeten wachten.



2. *Grote Markt omstreeks 1952.* (SAB, Collectie BBA, BBA08089)

In 1950 doet de gemeentelijke sociografische dienst verslag van een omvangrijke verkeersstudie.¹ Op 18 en 19 april van dat jaar zijn op twaalf knooppunten in de stad tussen 7.00 uur en 19.00 uur alle verkeersbewegingen geteld, zowel de aantallen als de gekozen rijrichting. Het rijwielverkeer overtreft nog ruimschoots het gemotoriseerd verkeer: twee derde deel van alle waargenomen verkeersbewegingen op de telpunten betreft rijwiel. Het gemotoriseerd verkeer had een heel andere samenstelling dan we tegenwoordig kennen. Personenwagens vormden al wel de grootste categorie (49%), maar het aandeel vrachtwagens en bussen is enorm (41%) en motorfietsen dragen in de vroege jaren vijftig daar nog 10% aan bij!

In onderstaande tabel, overgenomen uit het verslag van de sociografische dienst, zijn de dagtotalen voor enkele telpunten weergegeven.²

Op de Belcrumweg bijvoorbeeld passeren die dag in twee richtingen 1560 motorvoertuigen en maar liefst 7700 rijwielen.

Het aantal passerende verkeerseenheden		
Straat	Het totale dagverkeer	
	Gemotoriseerd verkeer	Rijwielverkeer
Academiesingel / Spoorstraat	2300	5400
Belcruwweg	1560	7700
Trambrug	3100	11700
Markkade	700	4800
Etnastraat	*1750	*6600
Tramsingel	4500	7800
Tramsingel (tussen Etnastraat en Gasbrug)	*1400	7100
Gasbrug	1250	8700
Nieuwe Prinsenkade	*1650	*7000

* slechts één verkeersstroom in één richting

Tabel met passerende verkeerseenheden in 1950.

In de rapportage worden al plannen aangestipt om de overlast van het doorgaand autoverkeer terug te dringen. Het verlengen van de Zuidelijke Rondweg naar de Tilburgseweg en Oosterhoutseweg zou veel doorgaand (vracht)verkeer uit de stad kunnen halen. Totdat in 1966 het tunneltracé op de Franklin Rooseveltlaan gereed komt, rijdt al het (vracht)verkeer, bijvoorbeeld vanuit België met bestemmingen in de richting van Utrecht, maar ook (vracht)verkeer vanuit Zuid-Holland met een bestemming in Oost-Brabant of verder, dwars door de stad. Vanaf het eindpunt van de Zuidelijke Rondweg gaat het linksaf de Baronielaan op. De route gaat verder via de Parkstraat en het Wilhelminapark, over de Wilhelminasingel en Teteringsdijk, om vanaf de driesprong via de Oosterhoutseweg of Tilburgseweg de stad weer te verlaten.

Al voor de oorlog zijn Nederlandse stedenbouwers en ingenieurs op studiereis geweest naar de Verenigde Staten.³ Zij komen terug met indrukwekkende beelden van stadssnelwegen en suburbane ontwikkelingen met een verkeersontsluiting die geheel is ingericht voor forensenverkeer en het gebruik van de (gezins)auto. Er komen andere tijden, is hun boodschap. Ook in Nederland.

Vrij baan voor de auto in de stad

Met het toenemen van de welvaart komt in de jaren '50 en '60 de auto voor steeds meer mensen binnen handbereik. In 1950 telt Nederland een bescheiden aantal van 139.000 auto's. In 1960 zijn dit er al 522.000 en in 1970 2.405.000. Nog niets vergeleken met het hedendaagse aantal (8.900.000 motorvoertuigen per 1 januari 2022). Het wagenpark bestaat tegenwoordig voor circa 90% uit personenauto's.⁴

De stad Breda wordt net als andere Nederlandse steden vanaf de jaren '60 geconfronteerd met een toevloed van gemotoriseerd centrumverkeer. De gemiddelde Bredenaar is zo blij met zijn eerste automobiel dat hij zijn fiets niet of nauwelijks meer gebruikt. Hij wil op vier wielen naar de winkel, het café of de bioscoop en liefst voor de deur parkeren. De oude binnenstad is daar niet op berekend. De saneringsvlakten van gesloopte krotwoningen en verplaatste bedrijven bieden enige soelaas. Er worden driftig plannen gemaakt en

wegen ingetekend, zowel binnen als buiten de singels, mede ten behoeve van de beoogde 'cityvorming'. De gemeentelijke plannenmakers hanteerden een norm dat de automobilist vanaf zijn parkeerplaats na hooguit 200 à 300 meter lopen de Grote Markt en alle attractieve bestemmingen daaromheen (de city) moest kunnen bereiken.⁵ Alle aandacht is gericht op de verwachte groei van het autoverkeer. Daar moet de stad op worden aangepast. Voor de fiets lijkt geen toekomst meer te bestaan.

Enige jaren voor de oorlog is men aan de oostkant van de Wilhelminasingel begonnen met de aanleg van een park, waar villabebouwing in lommerrijke straten omheen gedacht worden. Het project is in eerste instantie Brabantpark gedoopt en later Van Koolwijkpark genoemd.⁶ Centraal in het langgerekte park wordt een zichtas op de Grote Kerk opgehouden. Twintig jaar later zijn door de veranderde omstandigheden de inzichten op de stedenbouwkundige ontwikkeling sterk veranderd. De wens om de verwachte groei van het autoverkeer het hoofd te bieden, leidt na discussie in de raad tot een geheel andere keuze. Dwars door het park wordt pal over de vrijgehouden zichtas een parkachtige ontsluitingsweg aangelegd (Claudius Prinsenlaan) die eindigt op de zogenoemde 'cityring' op de Oude Vest-Vlaszak. Deze ring is een vierbaans autoroute die de gemeente wil aanleggen, precies rond het oude stadshart. De ring volgt in grote lijnen het tracé van de oude middeleeuwse stadsmuur. Op deze ring wordt ook de nieuwe invalsweg vanaf de zuidkant van de stad aangesloten: de Markendaalseweg, die aangelegd is op de gedempte Markbedding. Een brede, drukke invalsweg met veel parkeerfaciliteiten en grootstedse hoogbouwkantoren. Gelukkig is de cityring nooit geheel rondgekomen. Dan was er een autoweg door het Valkenberg aangelegd of was de Catharinastraat grotendeels gesloopt om verbinding te maken met de westzijde van de cityring, waar de oude haven in 1964 gedempt was.⁷ In de geest van de tijd



3. Gedempte Haven. (SAB, B. Speekenbrink, 19680097)

bouwde men daar een grote ondergrondse parkeergarage met op het dak een brede autoweg. Pal voor de monumentale grachtenpanden verscheen een FINA-benzinestation (afb. 3).

Het resultaat was zo troosteloos dat de roep om deze ingreep ongedaan te maken al vanaf de jaren '70 geregeld in discussies over de stedelijke ontwikkeling naar voren kwam.

Grootschalige stadsuitbreidingen

In 1942 was het grondgebied van de gemeente Breda aanzienlijk uitgebreid door de annexatie van delen van de aangrenzende gemeenten. De al deels met Breda vergroeide kernen Ginneken en Princenhage maakten nu deel uit van Breda. De stadsuitbreidingen in de eerste vijftien jaar na de oorlog vonden met name plaats in vijf deelgebieden op de pas verworven gronden rond de stad: Heuvel, Boeimeer, Linie, Brabantpark en Ginneken.⁸ Dit waren nog hoofdzakelijk woongebieden met een groot aandeel eengezinswoningen. De portiekflat (maximaal vijf lagen) deed zijn intrede en werd met name in de wijk Heuvel veelvuldig toegepast. Deze nieuwe woonwijken kenden een aantal eigen voorzieningen zoals kerken, scholen en verspreid gelegen winkelstrips. In deze uitbreidingen wordt geen aparte infrastructuur voor de fiets aangelegd.

Op de foto (afb. 4) zien we de Dr. Struyckenstraat, hoofdonthuizing van de Heuvel, omstreeks 1970 gefotografeerd vanaf de Brugflat. De weg is in de jaren '50 aangelegd als een brede verkeersroute in klinkerverharding zonder nadere indeling. Er is veel fietsverkeer te zien en een klein aantal bromfietzen en auto's. De latere ontwikkelingen op deze kruising geven een goed beeld van de veranderende verkeersinachten. De Dr. Struyckenstraat wordt omstreeks 1980 geasfalteerd en de kruising met de Oranjeboomstraat werd voorzien van voorsteervakken en verkeerslichten (VRI). De brede trottoirs van de foto werden gehalveerd om een smalle in rood asfalt uitgevoerde fietsstrook aan te brengen. In 2015 is de VRI eerst op proef uitgezet en daarna definitief verwijderd. De rijbanen zijn versmald en er is nu een brede middenberm zodat voetgangers gemakkelijker kunnen oversteken en de snelheid van het verkeer op de Dr. Struyckenstraat wordt afgeremd.



4. Dr. Struyckenstraat rond 1970. (SAB, G. Spekman, 19882030)

Het nog altijd sterk groeiende autobezit zou in de latere grootschalige uitbreidingen van Breda de scheiding van het verkeersstromen noodzakelijk maken.

Aan het begin van de jaren '60 concentreerde de nieuwbouw zich in de wijken IJpelaar en Hoge Vucht en aan het eind van dat decennium in de wijk Heusdenhout. Drie woonwijken met veel laagbouw, maar voor het eerst wordt hier ook, met name langs de randen en de hoofdonthutingswegen, op grote schaal hoogbouw toegepast in de vorm van (galerij)flats met liften en zes tot twaalf bouwlagen.⁹ Deze wijken krijgen elk een (groot) eigen winkelcentrum en vrijliggende fietspaden langs de hoofdwegen van de wijken. Deze autowegen worden uitgevoerd in asfaltverharding. De fietspaden worden bijna zonder uitzondering in tegelverharding uitgevoerd. De gemeentelijke dienst Openbare Werken vindt dat handiger bij reconstructies of bij het vernieuwen van leidingen omdat de kabels en huisleidingen zo veel mogelijk onder deze paden geconcentreerd worden. Het comfort voor de fietser telt in die jaren nog niet mee.

Tot dan toe waren de ontwerpen van de nieuwe wijken grootschalig en monotoon. Alle bestaande bebouwing en bosschages worden bij het ophogen of egaliseren verwijderd. Bij de opzet van de wijk Heusdenhout lijkt een eerste kentering op te treden. In dit plan wordt de situering van de nieuwbouwbuurt afgesteld op de aanwezige oude bouwlinten met de kapel, boerderijen en woningen, met name langs de Heusdenhoutseweg en de Kapelstraat. Helaas wordt deze laatste straat daarbij niet benut als aantrekkelijke fietsroute.

Vanaf het eind van de jaren '60 wordt elders in de stad nóg een groot werk opgestart dat jaren in beslag zal nemen en waarbij op relatief korte trajecten aparte fietsvoorzieningen gerealiseerd worden: de aanleg van een verhoogd spoortracé dat het totale stationsemplement omvat en ook de oost-west georiënteerde spoorlijnen in het stedelijk gebied. Het enorme project saneert bijna alle gelijkvloerse spoorwegovergangen in het centrum en het oostelijk stadsdeel. In de breed opgezette tunnels van de Lunetstraat, Terheijdenstraat en Doornboslaan krijgen de fietsers eigen voorzieningen ter weerszijden van de hoofdrijbaan. Hetzelfde geldt voor de viaducten van de Kapittelweg en de Noordelijke Rondweg over de spoorlijn naar Tilburg. Deze spoorwerken maken de stad klaar voor de twee grootste uitbreidingen uit haar geschiedenis. Beide in noordelijke richting: de wijken Hoge Vught en Haagse Beemden, waarvan het planproces en de inrichting apart worden behandeld.

| Hoge Vucht

De opzet van de wijk is eenduidig: rechte wegen en bouwblokken. Een wijk die zeer herkenbaar is en vergelijkbaar met soortgelijke projecten uit de jaren zestig in vele Nederlandse steden. Men hoopte met een inhaalslag (onder meer met prefab hoogbouw) eindelijk de naoorlogse woningnood de baas te kunnen worden.¹⁰ De bewaard gebleven stukken in het stadsarchief lijken die tijdsdruk te weerspiegelen. In oktober 1960 wordt het uitbreidingsplan Hoge Vucht I vastgesteld. De nota is compact met summiere informatie over het eerste bouwvolume van zo'n achthonderd woningen ten noorden van de bestaande wijk Doornbos. Met ingang van 2 september 1960 heeft het plan vier weken ter inzage gelegen en de afdeling Volkshuisvesting meldt droog aan het college van B en W dat er geen bezwaarschriften zijn binnengekomen. Een mededeling die tegenwoordig ondenkbaar is, zelfs bij een project van bescheiden omvang. Op pagina twee gaat de nota in slechts twee zinnen in op verkeersaspecten: 'Bij de ontsluiting is naar een scheiding van

verkeers- en woonstraten gestreefd. Met het oog op de toekomstige ontwikkeling van de motorisering is een aantal terreinen voor de bouw van garages bestemd.¹¹

Hoezeer de auto centraal stond bij de realisatie van de gehele wijk Hoge Vucht blijkt uit de keuze om de hoofdwegen in de wijk (Doornboslaan, Groenedijk en Cornelis Joostraat) alle vierbaans in asfalt uit te voeren met vrijliggende betegelde fietspaden erlangs. De Bredase Sociografische Dienst brengt in augustus 1962 een nota met toelichting en beschouwingen uit over het bouwplan Hoge Vucht.¹² Hierin bevindt zich een bijlage met de titel 'Streekstructuurplan' (vervaardigd 8 april 1961). Deze kaart (afb. 5) geeft een onthutsend beeld van het dichte net van autowegen waarmee men in de vroege jaren '60 de groei van het autoverkeer wilde faciliteren.



5. Streekstructuurplan. (bijlage van Nota bouwplan Hoge Vucht 1962)

De wijk Hoge Vucht ligt centraal in het kaartbeeld in een dicht net van snelwegen en regionale autoverbindingen waarin ook reeds de door het rijk en de provincie al jaren gewenste grootschalige uitbreiding in het landbouwgebied van de gemeente Prinsenbeek (Haagse Beemden) is aangegeven. Deze enorme oppervlakte woon- en werkgebieden wil men mede ontwikkelen ten behoeve van de overloop vanuit de Randstad.

De Kapittelweg aan de oostkant van de Hoge Vucht dacht men in de nabije toekomst te verlengen tot aan de Maasroute. Deze kruiste onderweg een autoweg die vanaf Rijen dwars door de bossen van Dorst en de polders van de Lage Vucht geprojecteerd was. De Groenedijk zou een verlenging in westelijke richting krijgen tot aan de A16. Deze verbinding kruiste midden in de toekomstige wijk Haagse Beemden een noord-zuid lopende autoweg die het landgoed Burgst in twee delen sneed en naar het noorden eveneens aansluiting gaf op de Maasroute (A59). Aan de zuidkant van de stad is zelfs vlak naast de later gerealiseerde A58 ook een weg dwars door het Mastbos geprojecteerd. Deze leidde van Bavel in de richting van Sprundel. Gelukkig zijn de meeste van deze verbindingen niet of slechts gedeeltelijk gerealiseerd. Ze zouden het landschap en de natuurgebieden rondom Breda gedegradeerd hebben tot een soort kilometerblokken die aan vier zijden begrensd werden door autowegen.

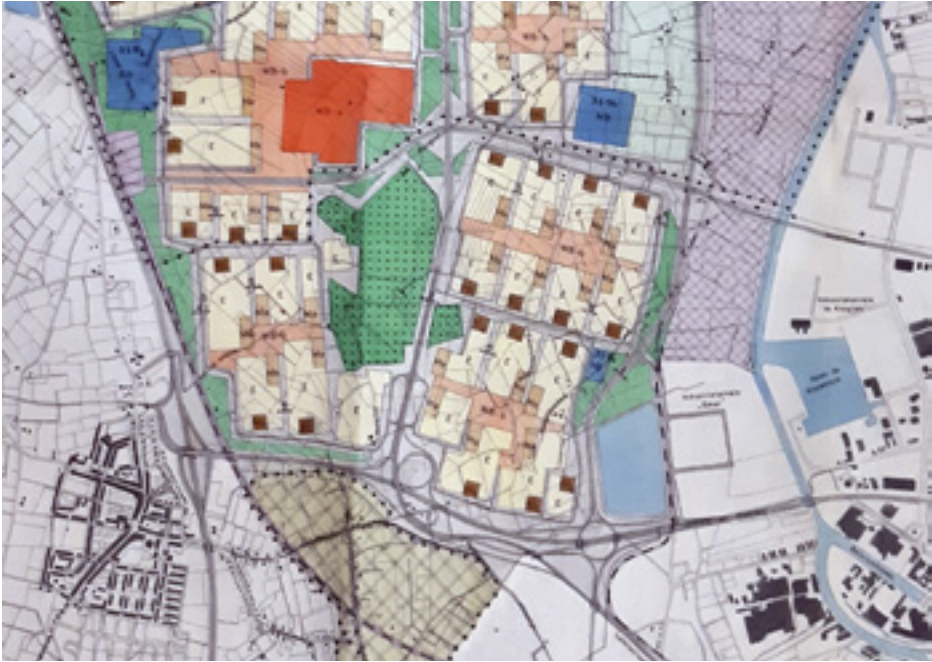
In de wijk Hoge Vucht zijn de laatste decennia veel veranderingen gerealiseerd, zowel in de bebouwing, als in de infrastructuur. De hoofdwegen zijn versmald en er zijn rotondes aangelegd, wat de veiligheid van de fietsers ten goede kwam. Nieuwe inbreidingen zijn meer gevarieerd qua architectuur en ook het winkelcentrum is fors aangepast met aandacht voor de beeldkwaliteit en een groenere inbedding van het complex.¹³ Toch blijven de primaire keuzes voor het autoverkeer, die bij de opzet van de wijk gemaakt zijn, overal voelbaar.

De afsluiting voor het autoverkeer van de route Biesdonkweg-Edisonstraat heeft het deelgebied Biesdonk autolouwer gemaakt. Zo is deze verbinding aantrekkelijker geworden als fietsroute naar het stadscentrum. Helaas nog altijd met een gevaarlijke gelijkvloerse oversteek van de Noordelijke Rondweg.

Een positieve ontwikkeling is ook dat zowel naar de parkzone en polders aan de noordkant, als naar de nieuwe locaties Stadsdonken en Waterakkers meer fietsroutes beschikbaar zijn gekomen voor de ontsluiting van de wijk.

| Haagse Beemden

Er is geen wijk in Breda die zo'n lange aanloop heeft gekend als deze grote bouwlocatie. Al in 1956 wordt het gebied voor het eerst genoemd als toekomstige bouwlocatie voor Breda.¹⁴ Het gebied hoort nog bij de gemeente Prinsenbeek, maar de gemeente Breda begint al snel met grondaankopen en het maken van plannen, vooral gericht op de ontsluiting en de hoofdwegenstructuur van het toekomstige woongebied. In het eerder genoemde Streekstructuurplan kruisen twee enorme hoofdontsluitingswegen elkaar aan de noordkant van het landgoed Burgst. In het latere Bestemmingsplan Haagse Beemden Oost 1966, is de verlengde Groenedijk/Moerlaken binnen het plangebied iets meer naar het noorden afgebogen en gaat zodoende om het landgoed heen. Ook de noord-zuid autoroute die het landgoed in tweeën dreigde te snijden is in dit plan uitgebogen en loopt nu langs de oostkant van het landgoed (afb. 6).



6. Bestemmingsplankaart Haagse Beemden Oost 1966 (zuidelijk gedeelte).

Op deze bestemmingsplankaart is de ontsluiting voor het autoverkeer van de toekomstige wijk op de Noordelijke Rondweg zeer gedetailleerd ingevuld met nooit uitgevoerde kunstwerken die associaties oproepen met een bord spaghetti.

In de plantoelichting gaat een wat cryptisch aandoende passage in op de voorzieningen voor het langzaam verkeer:

Voor de wielrijders en voor de voetgangers wordt gedacht aan geheel afzonderlijke wegen – min of meer evenwijdig aan de hoofdwegen – waarop worden aangesloten enerzijds voor de wielrijders: wegen, welke evenwijdig liggen aan de ringwegen doch daarvan zijn gescheiden en anderzijds voor de voetgangers: de nog nader te bespreken ‘voetgangers-domeinen’, gelegen in het hart van iedere buurt.

Het plan wordt in de jaren daarna verder uitgewerkt en doorloopt de benodigde procedures. In 1974 wordt het vastgesteld. Breda zou eindelijk kunnen gaan bouwen. Er was echter oppositie ontstaan in de stad. Men vroeg zich af of de plannen, die qua infrastructuur en bouwvolumes een sterk vergrote kopie leken van de Hoge Vucht, wel op deze manier moesten worden uitgevoerd. Een toevallig bezoek in 1963 door enkele middelbare scholieren aan de toekomstige bouwlocatie leidde uiteindelijk tot een enorme inventarisatie van het gebied waarin alle mogelijke facetten onderzocht en belicht werden. Een van die scholieren, de latere historisch geograaf Karel Leenders, richtte met enkele kompanen in 1966 de Werkgroep Haagse Beemden op die alle bijzonderheden van het gebied in kaart zou brengen: historie, landschap, gebouwen en natuur. Men ontwikkelde intussen steeds meer weerstand tegen de gemeentelijke plannen: waarom werden de landgoederen en de

rijksmonumenten niet ontzien?¹⁵ Na bezwaarschriften en hoorzittingen, komt men tot bij de Raad van State. Geconfronteerd met een dreigende vertraging van de bouwplannen trekt de gemeente prof. Maas van de TU Delft aan als landschapsadviseur. Tezamen met stedenbouwkundige prof. Tummers, eveneens van de TU, wordt in korte tijd een geheel nieuw structuurplan ontwikkeld dat totaal afweek van het oude plan.

Het nieuwe ontwerp neemt de waardevolle gradiënten van het gebied als uitgangspunt, in plaats van de eerder gehanteerde verkeerskundige ontwerpisen. Landschap, bodem en waterhuishouding worden richtinggevend. Maas noemt deze omkering van de ontwerp-principes ‘inversie’.¹⁶ Om het aanwezige groen en de waterhuishouding zo veel mogelijk te sparen wordt er slechts plaatselijk opgehoogd. De hoofdontsluitingen komen niet meer dóór maar óm de grote woonwijk heen te liggen.

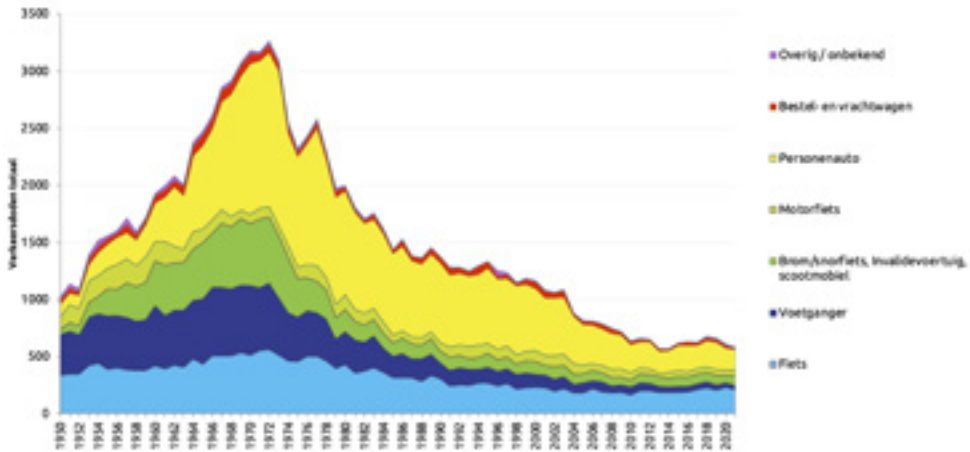
De Haagse Beemden is zonder twijfel de groenste wijk van Breda geworden. De vele aantrekkelijke fietspaden die in het gebied zijn aangelegd, volgen vaak de oude landbouwwegen of zijn opgenomen in parkzones rond monumenten of gespaarde oude beplantingen en waterpartijen. Fietsers van buiten de wijk raken vaak gedesoriënteerd door de vele kronkelingen. Een fijnmazig wijk-knooppuntensysteem zou welkom zijn om meer mensen van buiten de wijk de mooie routes te laten ontdekken. Bij de wijkbewoners zelf is overigens kritiek te horen op de verbindingen vanuit de wijk naar het stadscentrum. De fietstunnels onder de hoofdweegen en de routes langs bedrijfsterreinen worden ’s avonds als sociaal onveilig ervaren.¹⁷ Daarom kan men die randwegen nu ook bovenlangs kruisen. Hopelijk biedt de toekomstige planontwikkeling van woongebieden langs de Markkade en op de nieuwe locatie ’t Zoet kansen om nog een deel van dit traject aantrekkelijker en sociaal veiliger te maken.

| Veilig fietsen in Breda

Zoals al eerder opgemerkt is de verkeerssituatie in de voorbije 75 jaar grondig veranderd. De auto is vanaf de jaren ’50 steeds dominant in het verkeer aanwezig. Dat begon met het klimmen der jaren zijn tol te eisen omdat de infrastructuur, de verkeersregulering en het rijgedrag van de individuele verkeersdeelnemer niet berekend waren op de groeiende snelheden en intensiteiten.

In 1950 vielen er jaarlijks 1000 doden in het Nederlandse verkeer. Goed twintig jaar later was dit gestegen tot 3500 slachtoffers per jaar! In eerste instantie werd vooral de auto veiliger gemaakt met een verbeterde constructie, verlichting en richtingaanwijzers. Maar de auto maakte ook veel slachtoffers in zijn omgeving. Er kwamen strengere normen voor alcoholgebruik. De grafiek van Datagraver (afb. 7) geeft een beeld hoe het jaarlijks dodental verdeeld is over de categorieën verkeersdeelnemers. In de jaren ’70 werd een forse daling van het aantal slachtoffers bereikt door de helmplicht voor motoren en bromfietsen en de gordel draagplicht voor automobilisten. Vanaf de jaren ’80 wordt de airbag steeds algemener in automodellen toegepast.

Toch ging de daling van het aantal doden maar langzaam. Als gevolg daarvan gingen vooral de zwakkere verkeersdeelnemers zich roeren. In 1975 werd de fietsersbond ENWB opgericht. De gekozen naam (later ENFB en vanaf 2000 Fietsersbond) was een indirect verwijt aan de organisatie die ooit als Algemene Nederlandse Wielrijders Bond was opgericht. De Eerste Enige Echte Wielrijders Bond verweet de grote broer alleen aandacht te



7. Verkeersdoden naar vervoerstype. (bron: Datagraver.com)

hebben voor de automobilisten van Nederland.¹⁸ Er volgden al snel afdelingen in de grotere Nederlandse steden waaronder ook Breda. De landelijke Fietsersbond verwoordt het als volgt op haar website:

De oprichting was een initiatief van verschillende lokale groepen die zich zorgen maakten over de groeiende automobilititeit en de effecten daarvan op de leefomgeving. Het autobezit groeide explosief in de jaren zestig en het fietsgebruik was naar een historisch dieptepunt gedaald.

De tijd was rijp om de auto beperkingen op te leggen en de andere verkeersdeelnemers te beschermen. Vanaf de jaren '90 werd ook in Breda bewuster omgegaan met de (her)inrichting van de openbare ruimte. Door middel van versmallingen en drempels wordt op veel plaatsen hard rijden bemoeilijkt. Vanaf 1997 worden in het kader van de actie 'Duurzaam Veilig' steeds meer 30 km/h zones aangewezen.

De Bredase afdeling van de Fietsersbond vroeg in de beginjaren na haar oprichting aandacht voor onveilige situaties en maakte met vaak ludieke acties bezwaar tegen plannen en projecten van de plaatselijke overheid wanneer daarin het belang van de fietser verwaarloosd werd.

Al bijna vanaf haar oprichting bepleit de Bredase bond het benutten van de binnensingel als geschikte veilige fietsweg. In 1981 ageert men daarom vanuit veiligheidsoogpunt tegen plannen van Openbare Werken om op de onbebouwde delen van de binnensingels de groene berm tot een langgerekte parkeerplaats om te bouwen.¹⁹ Het stallingsprobleem voor fietsen in de binnenstad – bewaakt en onbewaakt – komt ook voortdurend aan de orde in het overleg met de gemeente, net als uiteraard tal van gevaarlijke situaties voor fietsers in de stad. Zo vraagt de Fietsersbond in 1985 om aanpassing van het vierbaans autoprofiel op de Keizerstraat: 'Aansluitend daarop zou ook de Keizerstraat verbeterd moeten worden. Het autoverkeer heeft daar vier rijstroken, maar het fietsverkeer geen. Er is dus ruimte genoeg voor twee royale fietsstroken.'²⁰

De kwaliteit van de verhardingen in Breda is een steeds terugkerend punt in het overleg. De landelijke Fietsersbond ontwikkelde een methode om het fietsklimaat in de Nederlandse steden te beoordelen (Fietsbalans). Er worden scores bepaald, zoals op het gebied van verkeersveiligheid, comfort van het wegdek, beleidsuitgangspunten en dergelijke. De uitkomsten zijn bedoeld om beter beleid te stimuleren. Breda scoort (nog) niet altijd gunstig op de diverse meetpunten van deze Fietsbalans.

In 2010 heeft de plaatselijke afdeling zich sterk gemaakt voor de realisatie van een goede ontsluiting en voldoende stallingsmogelijkheden voor de fiets in en om het nieuwe NS-station. Er dreigde een plan gerealiseerd te worden met slechts één fietsenstalling aan de noordzijde van het kolossale bouwwerk. De fietsers vanaf de zuidkant (het merendeel) werd geacht ofwel een omweg te maken om het complex heen, dan wel met de fiets aan de hand een trap af te dalen en onder het enorme gebouw door te wandelen. NS en de gemeente reageerden in eerste instantie met de mededeling dat de plannen niet meer te wijzigen waren. Ook een ludieke en prijswinnende deelname aan de carnavalsoptocht (afb. 8) mocht niet baten.



8. Grote optocht Kielegat, 15 februari 2010, individuen. Motto: 'Heel Breda wil van die trap af!' Een fiets die kon traplopen.

Pas toen de Bredase Fietsersbond de plannen voor de gewraakte stalling doorrekende met de prognoses van Prorail zelf en daarbij aantoonde dat de capaciteit bij oplevering van het complex ruim onvoldoende zou zijn (4200 in plaats van de benodigde 7000 plaatsen) kwamen de instanties in beweging. De raad nam op 10 februari 2011 unaniem een motie aan van het CDA:

... gehoord het betoog van de fietsersbond bij de vergadering van de Commissie Economie (...). Verzoekt het college de bouwpartners nadrukkelijk aan te spreken op hun verantwoordelijkheid en op korte termijn gezamenlijk een oplossing te vinden voor goede fietsroutes en stallingsmogelijkheden.²¹

De trap was niet meer weg te poetsen, maar er komt groen licht om onder het gebouw te fietsen en er komt een extra ondergrondse stalling aan de zuidzijde. Helaas, vanwege het budget, met een veel geringere capaciteit dan gewenst.

Gelukkig zijn dergelijke omvangrijke acties niet altijd nodig en heeft de Fietsersbond via regulier overleg met het stadsbestuur en de ambtelijke organisatie de nodige inbreng bij de ontwikkeling van stedelijke plannen en de totstandkoming van voorzieningen voor de Bredase fietser. Al blijft tijdige informatie vanuit de gemeentelijke organisatie over nieuwe initiatieven en plannen een voortdurend terugkomende wens.

| Een beter fietsbeleid, ook in Breda

Vanaf de jaren '50 was het Bredase beleid sterk gericht op het faciliteren van het groeiende autoverkeer. In de latere decennia krijgt het fietsbeleid langzaam meer aandacht.

In 1977 wordt voor vijf planjaren een verkeers- en vervoerplan vastgesteld: *Verkeerscirculatieplan Breda 1977-1982* (VCP). Hierin wordt een beeld gegeven van de bestaande fietsinfrastructuur²² en wordt de gewenste groei van het fietsgebruik benadrukt. Het plan formuleert een en ander zeer positief:

De fiets is een milieuvriendelijk vervoermiddel, doordat er geen lawaai of stank wordt geproduceerd. Mét de bromfiets heeft de fiets het voordeel van het geringe ruimtebeslag, zowel rijdend als gestald. De wendbaarheid van het vervoermiddel is groot, zodat men er bijna overal mee kan komen. Samen met de bus vormt de (brom) fiets een alternatief voor de auto in het woon-werkverkeer. Dit is vooral ten aanzien van het lang-parkeren in de binnenstad van belang. Voorts is het zich voortbewegen op de fiets een gezonde bezigheid.

Afbeelding 9 geeft een beeld van de situatie in 1977 en laat zien waar in Breda vrij- of aanliggende fietspaden gerealiseerd zijn. Helaas blijken de vrijliggende paden vooral langs nieuwe hoofd- en ontsluitingswegen te liggen en lang niet altijd op de verbindingen waar de meeste fietsers geteld worden.²³

Langzamerhand dringt het besef door dat het klakkeloos aanpassen van de infrastructuur ten behoeve van de auto veel nadelen met zich meebrengt en dat men niet eindeloos kan doorgaan met wegverbredingen en het realiseren van extra parkeervoorzieningen. Ook in Breda is vanaf de jaren '50 het fietsgebruik gedaald tot een dieptepunt in de jaren '70 en '80.

Om het fietsgebruik weer te stimuleren brengt het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in 1991 het Masterplan Fiets uit. Een belangrijk beleidsstuk, met name door de financiële bijdragen die erin worden aangekondigd.



9. Verkeerscirculatieplan Breda 1977 – 1982 (VCP): (brom)fietsvoorzieningen.

De motivatie om het fietsgebruik te stimuleren is duidelijk en herinnert aan de passage die al in 1977 in het Bredase VCP stond. De rijksoverheid motiveert het nieuwe beleid als volgt:

Voor verplaatsingen over korte afstanden is de fiets het middel bij uitstek. Juist die korte verplaatsingen maken een groot deel (60%) van alle verplaatsingen uit. De fiets kan in de toekomst veel vaker en door veel meer mensen worden gebruikt. Behalve voor bestemmingen op korte afstand heeft de fiets in combinatie met openbaar vervoer een enorme

potentie voor bestemmingen op langere afstanden. Wil de fiets echter voor een groot aantal autogebruikers een werkelijk aantrekkelijk alternatief zijn, dan moet een aantal belemmeringen om vaker de fiets te gebruiken worden weggenomen.²⁴

In 1992 sluit de dienst Openbare Werken aan op het nieuwe beleid met een nota die de veelbelovende titel 'Vorrang voor Langzaam Verkeer' meekrijgt. Een deelnota van B&W met beleid voor de toekomstige stedelijke fietsinfrastructuur op hoofdlijnen. Zoals vaker gebeurt wordt hierin geconstateerd dat Breda een echte autostad is waar ten tijde van de nota beduidend minder gefietst wordt dan in vergelijkbare Nederlandse steden. Voorgesteld wordt een hoofdfietsnetwerk te ontwikkelen, bij voorkeur in rood asfalt of beton.

Langzamerhand werpt het nieuwe beleid vruchten af. Er wordt weer meer gefietst in Breda. De Fietsersbond bepleit in een aangeboden nota uit 2010 het wegnemen van barrières, bijvoorbeeld door extra fietsbruggen over de singels die kortere en veiliger routes mogelijk maken. In 2013 vraagt de Fietsersbond Breda om een concreet plan voor de hoofdfietsroutes in de stad. Er worden excursies aangeboden aan wethouders en raadsleden, in de eigen stad, maar ook in Den Bosch dat een heel netwerk aan fietsverbindingen door de stad aanlegt. In 2016 vraagt de bond in haar beleidsplan voor 2016-2020 om een gemeentelijk fietsbeleidsplan.²⁵

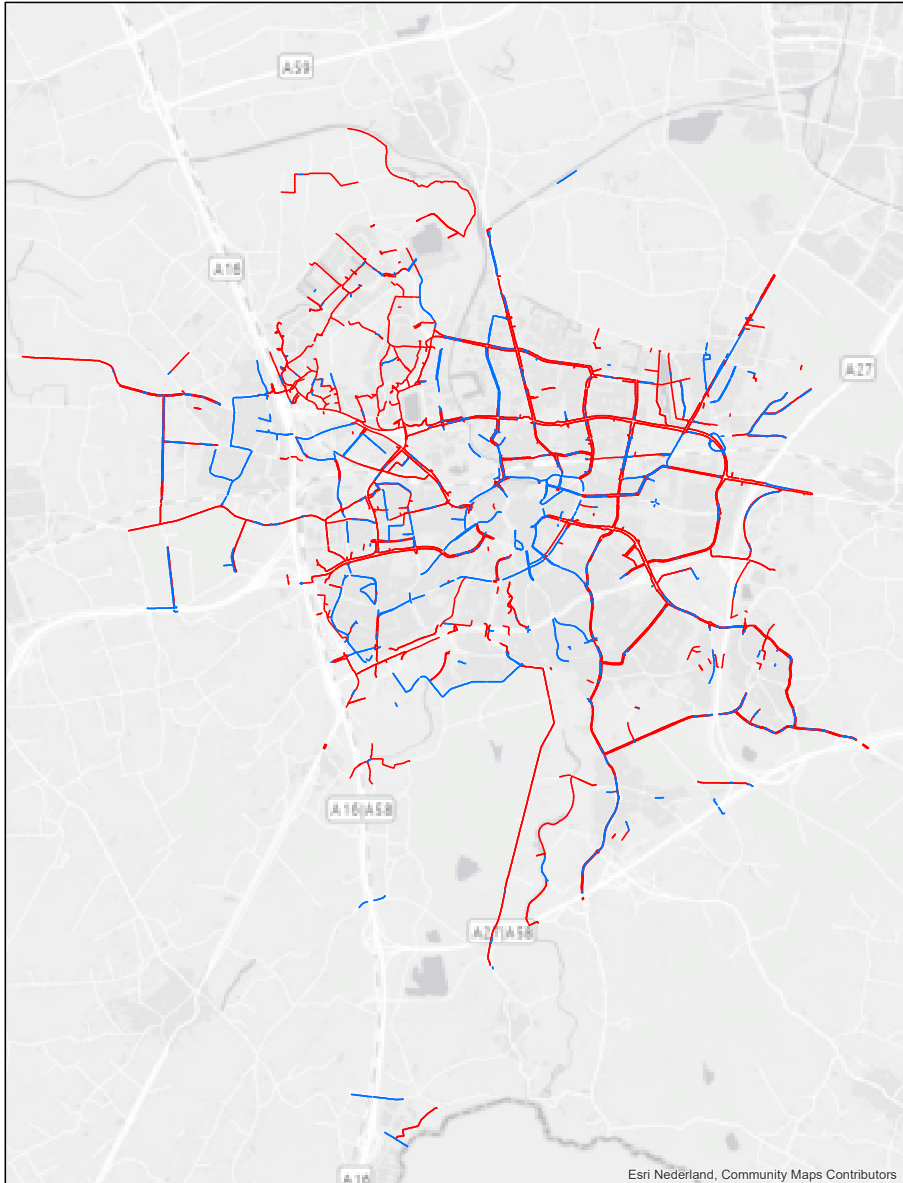
Een nieuwe eeuw

De fietsinfrastructuur in Nederland is de afgelopen decennia enorm uitgebreid. Sinds de jaren '90 is het areaal aan fietspaden verdubbeld en ons land heeft inmiddels naar schatting 5 miljoen meer fietsen dan inwoners.²⁶ Het is druk geworden op de fietspaden en gevaarlijker, mede door de grotere variatie aan (elektrische) fietsen en meer uiteenlopende snelheden van de gebruikers. Er is dringend behoefte aan verruiming van de capaciteit, ook in Breda.

De gemeente heeft in de voorbije jaren diverse nota's uitgebracht waarin de stimulering van het fietsgebruik in Breda steeds nadrukkelijker naar voren komt, zoals veel beleidsvoornemens in de structuurvisie en de duurzaamheidsvisie, die zich richten op de langere termijn.

In de kaart van figuur 10 zijn de huidige fietspaden aangegeven. In rood de vrijliggende fietspaden. Een enorm verschil met de VCP-kaart van 1977.

In 2020 is de Mobiliteitsvisie Breda opgesteld waarin meer snelfietsroutes worden aangekondigd en vanwege de vele voordelen ook de wens dat meer mensen de fiets gaan gebruiken en minder vaak voor de auto kiezen. Ook komen er meer fietsbruggen over de singels en inpandige stallingen in de stad. Bij de behandeling van deze nota in de raad in januari 2020 wordt een motie van D66, PvdA, SP en GroenLinks door de volledige raad gesteund en wordt het college opgedragen een zogenaamd 'actieplan Fiets' op te stellen. De motie heeft inmiddels geleid tot een daadwerkelijk (concept) actieplan waarin een kaartbeeld met wensen voor de langere termijn is opgenomen met nieuwe verbindingen en ramingen van de benodigde investeringen. Breda heeft nu een eerste opzet voor een concreet lange-termijnplan dat het fietsbeleid voor de komende jaren bespreekbaar maakt en als toetsinstrument gebruikt kan worden bij de uitwerking van nieuwe plannen.



10. Fietsinfrastructuur van de gemeente Breda 2022.

In dit actieplan wordt ook beschreven hoe de gemeente inmiddels via een aantal te downloaden smartphone-apps de fietsbewegingen van Bredanaars geanonimiseerd kan gebruiken om vast te stellen welke routes daadwerkelijk gebruikt worden. Deze gegevens kunnen benut worden om analyses te maken en prioriteiten te bepalen bij de aanleg van voorzieningen.²⁷

Een andere, letterlijke, versnelling vormt de elektrificatie van de fiets die vanaf 2000 in gang gezet is. Dit lijkt nieuwe ontwikkelingen met zich mee te brengen waarvan het

eindbeeld nog niet in zicht is. Er is een veelheid aan (tweewielige) elektrische voertuigen op de markt gekomen die, in eigendom of in lease- en leenconstructies, allemaal een plaatsje op straat hopen te veroveren. Hoe dat op termijn gaat inwerken op de vervoerkeuze en wat de consequenties voor het stedelijk ruimtegebruik op den duur zullen zijn, zijn vragen die vele ontwerpers, technici en besluitvormers heden ten dage bezighouden.

Conclusie: Terugtrappen of versnellen?

In de tijdperiode die hier behandeld werd, is duidelijk geworden dat het stadsbestuur in de eerste decennia na de oorlog nauwelijks aandacht had voor de belangen van fietsers. Alle grootschalige projecten en doorbraken in de stad waren erop gericht zo veel mogelijk auto's snel naar het centrum (de zogenoemde city) te laten rijden. Dit beleid van 'terugtrappen' wat het fietsbeleid betreft, is lang volgehouden tot de congestie en ongevallen, maar ook veranderingen in het rijksbeleid, deze eenzijdige benadering hebben bijgesteld.

Aan het eind van de vorige eeuw is het beleid verder bijgestuurd. Deze tijd kan, zeker in Breda met vaak een dominantie van autobelang-onderschrijvende VVD-bestuurders, met de term 'meedrijven' worden getypeerd.

De eerste decennia van deze nieuwe eeuw wordt zowel in rijks- als in provinciaal beleid het gebruik van de fiets sterk gepropageerd en er komt steeds meer geld beschikbaar om (snel)fietsroutes aan te leggen. Deze decennia staan ook in Breda steeds duidelijker in het teken van versnellen. De voordelen om (op de korte afstand) in en om de stad de fiets te gebruiken zijn groot. De (bak)fiets heeft status gekregen en heel veel van onze huidige bestuurders, van welke partij dan ook, verklaren enthousiast fietser te zijn, ook wat het woon-werkverkeer betreft.

Er zijn onmiskenbaar nog verbeteringen mogelijk maar het belang van het fietsgebruik wordt met steeds meer nadruk als belangrijk onderschreven door het Bredase stadsbestuur. Het fietsbeleid is duidelijk in een versnelling gekomen.

-
- | | |
|--|---|
| <p>1 P. Brackel, <i>Het verkeer in de gemeente Breda</i>, (1950). Sociografische reeks, publicatie no. 10. Deel II, 4.</p> <p>2 Brackel <i>Het verkeer</i>, deel III, 82.</p> <p>3 M. Rijk, <i>Eeuw in versnelling. Hoe de fiets voor een maatschappelijke revolutie in Nederland zorgde</i> (Amsterdam 2018) 208.</p> <p>4 CBS-reeks <i>Statistische Trends, autobezit Nederland 1927-2019</i>, (URL: https://www.cbs.nl/nl-nl/longread/statistische-trends/2019/de-groei-van-het-nederlandse-personenautopark).</p> <p>5 S. Sweijen, 'Het doorbraakplan en de cityring van Breda', in: <i>Jaarboek De Oranjeboom</i>, 72 (2019) 137.</p> <p>6 G. Otten, 'Het Van Koolwijkpark (het voormalige Brabantpark) te Breda. Een generatieconflict in de stedenbouw', in: <i>Jaarboek De Oranjeboom</i> 62 (2009) 46 e.v.</p> <p>7 W. Worm, <i>Breda, de ontwikkeling van 1870 tot heden</i>, (Gemeentewerken, 1979), nr. 8., p. 186.</p> <p>8 Worm, <i>Breda</i>, 185.</p> <p>9 A. Bijma, <i>Breda 2002 na 750 jaar</i> (Breda 2002) 252.</p> <p>10 Bijma, <i>Breda</i>, 292.</p> <p>11 Afdeling Volkshuisvesting Gemeente Breda. <i>Vaststellingsnota Uitbreidingsplan Hoge Vucht 1</i>, (oktober 1960), 2.</p> <p>12 Sociografische Dienst der gemeente Breda, <i>Het uitbreidingsplan Hoge Vucht, toelichting en beschouwingen</i>, (augustus 1962). Bijlage 2.</p> <p>13 Groosman, <i>Beeldkwaliteitplan winkelcentrum Hoge Vucht</i> (2014) 27 e.v.</p> | <p>14 L.J.M. Tummers, <i>Het structuurplan Haagse Beemden-Breda: landschap en wonen, ideeën en idealen</i>, (Gemeentewerken, 1979), nr. 8. p. 211.</p> <p>15 K.A.H.W. Leenders, <i>Verleden en toekomst: planning in de Haagse Beemden en elders. Lezing voor de Stadssociëteit De Gouden Cirkel te Breda</i>, 26 november 2001.</p> <p>16 F. Maas, <i>40 Jaar woonlandschap in de Bredase wijk Haagse Beemden</i> (Breda 2018) 17.</p> <p>17 Maas, <i>40 jaar</i>, 57.</p> <p>18 Website fietsersbond.nl. Geschiedenis van de Fietsersbond.</p> <p>19 <i>De Tuub</i>, Periodiek Fietsersbond Breda. nr. 11, (oktober 1981) 12.</p> <p>20 <i>De Tuub</i>, nr. 17, 21.</p> <p>21 Gemeenteraad Breda. Raadsnotulen 10 februari 2011, 16 e.v.</p> <p>22 <i>Verkeerscirculatieplan Breda 1977 – 1982</i>, tekstdeel. (Dienst van Openbare Werken, 1977) 61.</p> <p>23 <i>VCP Breda</i>, Afbeeldingen en Bijlagen, afb. 7 en 8.</p> <p>24 <i>Masterplan Fiets, beleidsnotitie</i>, (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, juni 1991) 4.</p> <p>25 <i>Fietsprofiel, beleidsplan van de fietsersbond, afd. Breda voor de periode 2016-2020</i>, 1.</p> <p>26 <i>Hoe Nederland het fietsland van de wereld werd</i>. Website isgeschiedenis.nl.</p> <p>27 <i>Actieplan Fiets 2023 – 2026</i>, 16.</p> |
|--|---|