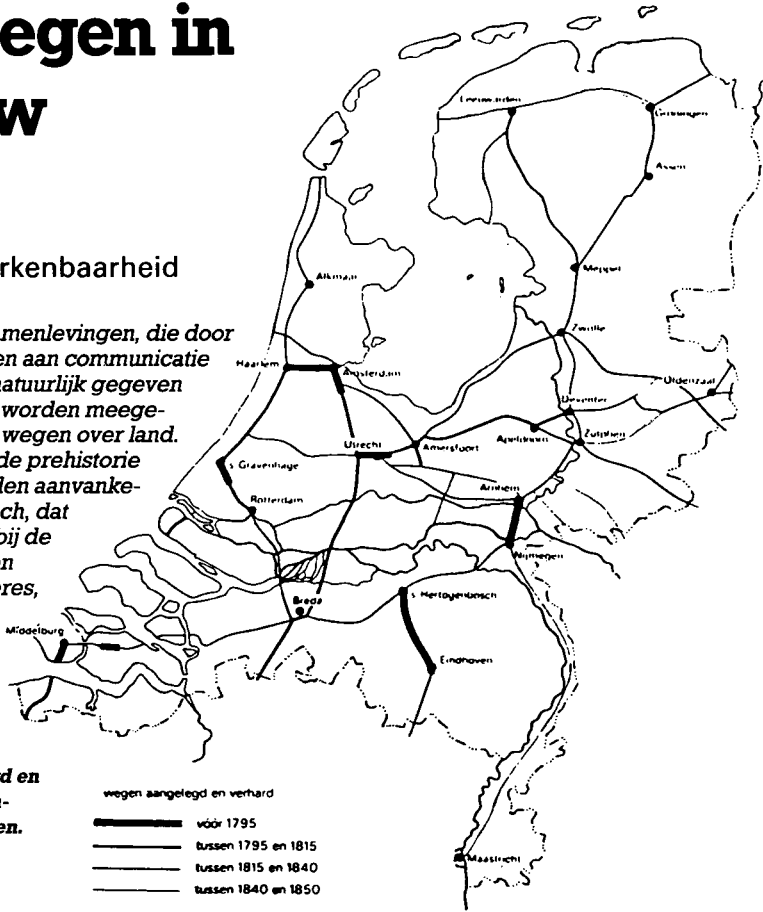


De grote verkeerswegen in de negentiende eeuw

J. A. HENDRIKX

Monumentale eiken gaven rijksstraatwegen herkenbaarheid

Verkeerswegen ontstaan in het algemeen pas in menselijke samenlevingen, die door een bepaalde graad van organisatie en cultuur behoefte krijgen aan communicatie over grote afstanden. In eerste instantie lenen de rivieren als natuurlijk gegeven zich hiertoe het best; via schepen kan betrekkelijk veel vracht worden meegevoerd en in oorsprong zijn ze veiliger en overzichtelijker dan wegen over land. Geen wonder, dat grote rivieren als de Rijn en de Maas vanaf de prehistorie de grote verkeersaders van ons land waren en nieuwe invloeden aanvaankelijk meestal langs het water tot ons kwamen. Ook was het logisch, dat daardoor vanouds bijna alle steden en kastelen in ons land nabij de grote en middelgrote rivieren ontstonden, waarlangs handel en verkeer, al of niet belemmerd door politieke strijd en tolbarrières, zich konden ontwikkelen. Pas in een veel later stadium en doorgaans om militaire redenen, ontstaan grotere verkeerswegen over land en nog veel later, wanneer technische middelen een hoge vlucht hebben genomen, ontstaan kunstmatige waterwegen en spoorwegen.



De ontwikkeling in de 19e eeuw

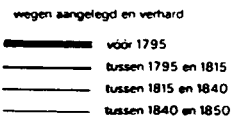
Op nationaal niveau ontbrak een samenhangend stelsel van wegen. De lokale verbindingen werden niet altijd even goed onderhouden en waren gedurende bepaalde perioden vaak zelfs onbruikbaar en onveilig. Er waren ook andere bezwaren: vergeleken met het vervoer over water bood het reizen weinig comfort en de kosten waren hoog. De verdeeldheid van de Verenigde Nederlanden in de 17de en 18de eeuw vormden echter een onoverkomelijke barrière: de Staten-Generaal ondernamen geen initiatief en de gewesten onderling waren verdeeld.

Van de lokale verbindingen, die rond 1800 reeds bestraat waren, bestonden de meeste uit verbindingen van steden met omringende plaatsen. Voorbeelden zijn straatwegen van 's-Gravenhage naar Loosduinen, Scheveningen, Voorburg en Delft, van Amsterdam naar Amstelveen en Ouderkerk en van Utrecht naar Zeist. Er bestonden ook enkele verbindingsschakels tussen steden onderling: die tussen Gouda en Rotterdam en tussen Hoorn en Enkhuizen vormden zelfs schakels in het omvangrijke netwerk van trekvaarten.

De bestrate weggedeelten waren het resultaat van particulier of stedelijk initiatief, met passieve medewerking van de Staten-Generaal, de Raad van State of de gewestelijke colleges, die octrooi verleenden. Weliswaar bestonden er plannen voor aanleg van langere bestrate wegen, maar die werden nergens volledig uitgevoerd door onderlinge bestuurlijke naijver of vanwege gevreesde concurrentie met het vervoer over water.

Toch kan het initiatief voor de aanleg van een verharde verkeersweg van 's-Hertogenbosch naar Luik als de eerste poging worden gezien voor de aanleg van een grote, bovenlocale verbinding. Door de sluiting van de Schelde in 1648 had zich geleidelijk in Breda en 's-Hertogenbosch een bloeiende handel ontwikkeld tussen de Republiek, het Prins-bisdom Luik en de

Wegen aangelegd en verhard in opeenvolgende perioden.



Oostenrijkse Nederlanden. Doordat de Maas gebrekkelijk bevaarbaar was en de Dommel slechts zeer beperkte mogelijkheden bood (er was destijds sprake van enige scheepvaart), moest een groot deel van het handelsvervoer over land plaatsvinden. De bestaande routes over land schoten tekort; ze waren te bochtig en de organisatie van het onderhoud van de merendeels onverharde tracés was te versnipperd en te omslachtig.

Keiweg

Zo groeide rond 1710 op initiatief van 's-Hertogenbosch het plan voor een gedeeltelijk nieuw aan te leggen keiweg van 's-Hertogenbosch naar Luik. Het Prins-bisdom had hier veel belang bij, omdat de route voor een groot deel in haar gebied zou lopen, zonder de Oostenrijkse Nederlanden aan te doen. Na bereikte overeenstemming tussen de Staten-Generaal en het Prins-bisdom begon 's-Hertogenbosch in 1741 met het traject via Vught en Buxtelt naar Best met keien, die in de Oostenrijkse Nederlanden werden betrokken. Deze laatste hielden met de levering in 1742 op, toen ze merkten, dat de handelsweg hun gebied vermeed. Vanuit Luik was men intussen ook met de aanleg gestart, waarvan in 1791 het gedeelte Lommel-Borkel gereed kwam en in 1797 het gedeelte Eindhoven-Stratum. Gedurende de Bataafse Republiek van 1802 tot 1806 werd het gedeelte Best-Eindhoven afgewerkt en pas tijdens Koning Willem I kwam het sluitstuk Borkel-Valkenswaard-Stratum gereed.

Routes impériales

Zo kreeg het oorspronkelijke Bossche initiatief pas in de 19de eeuw onder centraal

gezag haar voltooiing. Napoleon heeft met de aanleg van deze weg dus geen bemoeienis gehad, hoewel hij er in zijn rijk om militaire redenen wel veel aandacht aan heeft besteed. Reeds Lodewijk Napoleon kwam op het nationaal niveau met aanzetten voor de aanleg van bestrate wegen, hetgeen enkele langere trajecten opleverde, zoals de routes Den Haag-Haarlem en Utrecht-Apeldoorn. Na de inlijving bij Frankrijk werden bij Keizerlijk Decreet van 1810 enkele 'routes impériales' ingesteld, die een betere integratie van het pas ingelijfde gebied met het keizerrijk tot stand moesten brengen. Daarbij kwamen de kosten van verbetering en onderhoud ten laste van het keizerrijk en niet meer van de lagere bestuurlijke instellingen. Ook werd opdracht verstrekt voor nieuwe verbindingen: Antwerpen via Breda naar Amsterdam; een 'Route II classe' takte af van Breda naar Nijmegen over Dongen, Loon op Zand, 's-Hertogenbosch en Grave en 'Route III classe' omvatte het plan voor twee wegen:

- Antwerpen-Haarlem over Bergen op Zoom, Steenbergen en Willemstad;
- voortzetting van de route Luik-'s-Hertogenbosch naar Utrecht.

Verder waren er nog 'Routes Départementales', die van Turnhout naar Breda en van Breda naar Bergen op Zoom. Tijdens Napoleon is men alleen toegekomen aan uitvoering van de Straatweg Antwerpen-Breda en een begin van aanleg en bestrating van de route Breda-Steenwijk.

Willem I heeft na 1813 de plannen van de verdreven keizer met grote voortvarendheid uitgewerkt. Er werden plannen gemaakt voor een alomvattend netwerk van hoofdwegen. Voor financiering daarvan

werden in 1815 en 1817 leningen uitgeschreven, onder meer voor voltooiing van de wegen *Amsterdam-Breda* en *'s-Hertogenbosch-Luik*. Een belangrijke wijziging van de route *Breda-'s-Hertogenbosch* was een nieuwe tracering via *Tilburg*.

Voor de aanleg en bestrating van het gehele netwerk van de 'grote wegen' uit het tableau van 1816 bleken de aangegane leningen niet voldoende. Daarom werd in 1821 besloten tot een onderverdeling van de Grote wegen in twee klassen:

– de 'Grote wegen van de eerste klasse' vormden de verbindingen van de hoofdstad en de residentie met de land- en zeegegrens en kwamen onder direct beheer en onderhoud van het Rijk; dit met uitzondering van de reeds bestaande verharde Grote wegen van de eerste klasse, waarvan het onderhoud en beheer reeds bij andere instanties berustte (delen van de route *'s-Hertogenbosch-Luik* en de route *Amsterdam-Haarlem*);

– de Grote wegen van de tweede klasse kwamen in beheer en onderhoud bij de provinciale staten, onder oppertoezicht van het Rijk; ze omvatten de wegen, die de voornaamste provinciesteden onderling verbonden.

Tollen

In *Noord-Nederland* hadden de waterwegen traditioneel het alleenrecht van het vervoer van personen en goederen over langere afstand. Daardoor kwamen plaatselijke initiatieven niet van de grond. Dit

was ook het geval in *Drenthe*, waar nauwelijks behoefte bestond aan vervoer op langere afstand. Toch kwamen geheel onder verantwoordelijkheid van het Rijk tussen 1825 en 1842 grote wegen van de eerste klasse tot stand ter verbinding van de provinciale hoofdsteden.

Nog langer duurde de aansluiting op *Limburg*, hetgeen vooral kwam door de politiek gecompliceerde situatie van deze provincie in die tijd. Niettemin besloot men in de jaren '40 tot de aanleg van een lange weg door *Limburg* ten behoeve van een goede bereikbaarheid van *Maastricht*. Een tweede verbindingsschakel was de weg *Eindhoven-Weert* in 1854. Hiermee kreeg het netwerk van verharde grote wegen vrijwel haar voltooiing. Er kwamen nog enkele aansluitingen tot stand; de weg *Winterswijk* naar *Pruisen*, de weg van *Maastricht* naar *Hasselt* en de weg van *Tilburg* naar *Turnhout*. Daarna werden er gedurende de gehele 19de eeuw, op enkele wegen langs nieuwe kanalen na, door het Rijk geen grote wegen meer aangelegd.

Diligence

Er was een netwerk tot stand gekomen van verkeerswegen, dat alle landsdelen met elkaar verbond en, naast de middelen van vervoer te water, redelijk voldeed. Aan de hand van de tolopbrengsten valt na te gaan, hoe het gebruik zich ontwikkelde. Hieruit blijkt, dat dit in de doorgaande wegen in *West-Nederland* het grootst was in de jaren '40, vlak vóór de introductie van

de spoorwegen. Tussen de steden ontstond naast het *diligence-verkeer* een openbaar vervoerssysteem met soms aanzienlijke frequenties.

De aanleg van de spoorwegen veroorzaakte een ommekeer: de diligence-diensten verdwenen als bij toverslag. Daarentegen nam het gebruik van wegen, die naar een station leidden, toe. Ook de stoomboot ging op sommige trajecten sterk concureren. In de jaren '60 en '70 werd het dan ook stil op veel grote wegen. Er kwamen voorstellen, om ter besparing op het onderhoud de verhardingsbreedte van 4 à 4.50 meter terug te brengen tot 3 à 3.50 meter (!) Deze maatregel is op verschillende trajecten (*Assen-Groningen*, *Meppel-Staphorst*) ook uitgevoerd. In de jaren '80 nam de intensiteit op een aantal wegen nog verder af door de stoom- en paardentram. Hierdoor ontstond zelfs verwaarlozing van het onderhoud van grote wegen; lange tijd voorzagen zij niet meer in de primaire verkeersbehoeften. Pas de toename van het rijwielverkeer aan het einde van de 19de eeuw en het verschijnen van motorvoertuigen leidde tot een kentering, die evenwel pas na de Eerste Wereldoorlog zichtbaar zou worden.

Herkenbare symbolen

Aanvankelijk lagen de oude rijkswegen als vrij autonome lijnen in het landschap, hoewel in de loop van de tijd een vergroeiingsproces op gang is gekomen. Desondanks zijn de oude rijkswegen vaak nog zeer herkenbaar aan monumentale eikenbeplanting, die aan de rechte weggedeelten een geheel eigen karakter verleent. Het is van groot belang, dat dit symbool voor een bijzondere periode van wegebouw voldoende wordt onderkend zodat het tot in lengte van jaren behouden kan blijven. Daarnaast verdienen kleine details de aandacht zoals de opschriften met 'rijksstraatweg', *café's* met namen, die aan tolleren herinneren en andere herbergen, die met de functie van de wegen waren verbonden.

Dr. ir. J.A. Hendriks is lid van de Provinciale Commissie van Heemschut in Noord-Brabant.

Literatuur, waarvan ten behoeve van dit artikel is ontleend:

E.A.B.J. te Brink, Postritten en postroutes via West-Brabant in de Bataafse en Franse tijd. *Varia Historica Brabantica* I (1962).
J.M. Fuchs, Shell-journaal van oude en nieuwe wegen (1968).
C.R. Hermans, Geschiedkundig overzicht van straatwegen in de provincie Noord-Brabant, Handelingen Prov. Genootschap (1852).
J.P. van Noorden, Waterstaatkundige ontwikkeling in aanleg van verkeerswegen in de provincie Noord-Brabant in de laatste anderhalve eeuw. *Het Nieuwe Brabant*, deel 2 (1953).
H. Schmal, 's Rijks Grote Wegen in de 19de eeuw (1985).
B.G.M. Strootman, Oude rijkswegen. Ontstaan, oorspronkelijk en huidig beeld van de oude rijkswegen in Nederland (1984).

Monumentale eikenbeplanting langs oude rijksweg

