

RIJKSWEG A4

Deel 1

Op respectievelijk 23 augustus 2005 en 7 mei 2006 zijn de gereconstrueerde weggedeelten west en oost van de Rijksweg A4, gelegen tussen het ringvaartaquaduct en de gemeente Leiderdorp opengesteld voor het autoverkeer. Dit betekent een verbreding met twee rijstroken. De reconstructie is uitgevoerd als één project samen met de aanleg van de Hoge Snelheidslijn (HSL-Zuid) tussen Schiphol en de Nederlands-Belgische grens. Het tracé doorsnijdt de gemeente Alkemade en vele inwoners merken dagelijks de gevolgen van de aanwezigheid van zo'n groot infrastructureel project.

De redactie vond dit wel een passend moment om eens te onderzoeken wat de geschiedenis is geweest van de aanleg van de A4. In het eerste (navolgende) artikel wordt stil gestaan bij het ontstaan van het rijkswegennet in Nederland in het algemeen en in het tweede artikel (in de volgende uitgave van de Alkmadders) is de aandacht geheel gericht op de aanleg van de A4 en welke gevolgen die weg had voor de inwoners van de gemeente Alkemade.

Vóór 1795 bestond ons land uit autonoom geregeerde provincies, die hun eigen beslissingen namen. Rijkswegen bestonden dus ook niet. Vanaf 1795, toen de Franse troepen ons land bezetten, ontstond er een centraal geleide republiek (de Bataafsche Republiek). Al snel ontstonden centraal geleide organisaties, die het landsbestuur ondersteunden. In 1798 werd het Bureau voor de Waterstaat opgericht, dat zich in eerste instantie bezighield met het beheer van de waterwegen in Nederland. Voor het transport van personen en goederen waren deze waterwegen van groot belang.

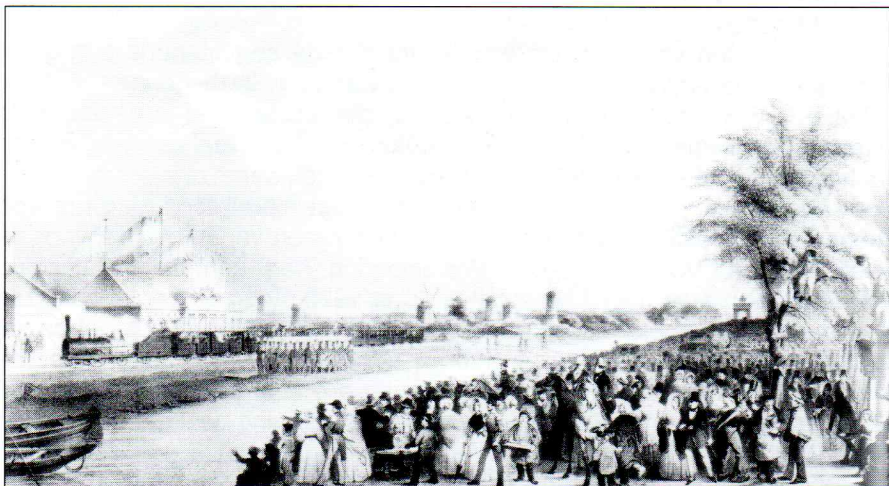
Doordat Frankrijk de Bataafsche Republiek uiteindelijk toch inlijfde, werd ook het bureau voor de Waterstaat ondergebracht bij een Franse organisatie, Service des Ponts et Chaussées genaamd. Deze organisatie hield zich bezig met de bouw en het onderhoud van de infrastructuur van het Rijk. In Nederland kwamen zo'n 450 klei- en zandwegen onder beheer van dit bureau. Dit wegennet verkeerde in slechte staat van onderhoud en was nogal onsamenhangend vanwege het eerdere provinciale beheer.

In 1810 werd begonnen met het opstellen van plannen voor een netwerk van rijkswegen. Franse technici werkten bij de aanleg van wegen, ook die in opdracht van lagere overheden tot stand kwamen. Er kwam een plan dat voorzag in de aanleg van wegen in diverse klassen, waarvan de Staat de wegen der 1^e en 2^e klasse voor zijn rekening zou nemen. Dit waren de wegen die voor de defensie en de eenwording van het keizerrijk van groot belang waren.

Nadat Napoleon in 1813 het veld ruimde en het Verenigde Koninkrijk der Nederlanden ontstond, bleef de Waterstaatsdienst bestaan. In het nieuwe koninkrijk kreeg hij de naam Rijkswaterstaat, een naam die de dienst nog altijd heeft. Koning Willem I presenteerde in 1814 een nationaal netwerk van *grote weegen*, dat in grote lijnen overeenkwam met een plan dat nog in de Franse tijd was opgesteld. Koning Willem I hechtte grote waarde aan een goed wegennet. Van hem is de uitspraak: *geen land ter wereld is rijk genoeg om zich de weelde van slechte weegen te kunnen veroorloven*. Hiermee behoorde het beheren van wegen door een eigen beheerorganisatie definitief tot de taken van het rijk. Overigens moest Rijkswaterstaat vanaf die tijd ook de provincies toestemming geven als zij ingrepen in hun wegennet wilden verrichten.

Onder leiding van Rijkswaterstaat werd tussen 1825 en 1850 zo'n 500 kilometer rijksweg van bestrating voorzien. Overigens bleef het rijkswegennet vanaf 1821 tientallen jaren onveranderd. De ontwikkeling van het wegverkeer gaf daar ook geen aanleiding voor. Vanaf 1839 leek met de ontwikkeling van de trein het vervoer in de toekomst voorbehouden aan deze vervoerswijze.

Op 20 september 1839 opende de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij de eerste spoorlijn tussen Haarlem en Amsterdam. De ontwikkeling van de spoorwegen verliep aanvankelijk nogal traag, maar nadat in 1861 de wet op de Staatsspoorwegen werd aangenomen, nam het aantal spoorwegen snel toe. Rijkswaterstaat was vanaf die tijd nauw



Op 20 september 1839 wordt de eerste Nederlandse spoorlijn, die loopt tussen Amsterdam en Haarlem, plechtig geopend. Aan de andere zijde van de Haarlemmertrekvaart kijkt een grote menigte toe hoe het gevaarte van het station 'd' Eenhonderd Roe'.

Foto uit Sporen door de Haarlemmermeer, G.A. Russer

betrokken bij de bouw van de staatsspoorwegen, ondermeer bij de ontwikkeling van bruggen en stations.

Omdat de scheepvaart en de trein de belangrijkste vervoermiddelen waren geworden, werd een aantal rijkswegen in deze periode versmald om kosten te besparen op onderhoudskosten. Deze periode duurde voort tot het eind van de 19^e eeuw. Het totale Nederlandse wegennet besloeg toen 8500 kilometer, waarvan 6000 kilometer bestraat was.

In deze periode vond de uitvinding van de verbrandingsmotor plaats en deze uitvinding zou grote gevolgen hebben voor het vervoer en dus ook voor het wegennet. Vanaf 1890 werd de automobiel een nieuwe verschijning op de Nederlandse wegen, aanvankelijk in kleine getale, maar al gauw een tamelijk gewoon verschijnsel in het straatbeeld. Hierbij moet vermeld worden dat de trein tot de Eerste Wereldoorlog bepalend zou blijven voor het vervoer over lange afstanden. En er bleken geheel verschillende visies te bestaan over de toekomst van de automobiel.

Al gauw was men gewend aan de automobiel als nieuwe vorm van vervoer, maar er kwam ook verzet op gang. Met name op het platteland moesten auto's en hun inzittenden het nogal eens ontgelden vanwege het gevaar dat zij vormden voor andere weggebruikers. Auto's mochten aanvankelijk niet harder rijden dan 10 km/uur in de bebouwde kom en 15 km/uur daarbuiten, maar deze regel werd net als tegenwoordig, nogal eens overtreden. Omdat verdere regels ontbraken leidde dat regelmatig tot ongelukken. In 1906 werd pas ingevoerd dat men hier ten lande rechts moest houden.

Ook het vinden van de juiste weg vormde in de beginperiode een groot probleem. De ANWB, opgericht in 1883, was in 1894 begonnen met het plaatsen van houten richtingaanwijzers, die echter niet erg bestendig bleken. Daarom werd al snel overgegaan op het plaatsen van ijzeren richtingaanwijzers en in 1904 werd de duizendste neergezet.

Het aantal auto's groeide niet snel. Omdat het hierbij toch ging om een behoorlijke investering was het eigenlijk alleen een vervoermiddel voor de welgestelden. Voor de Eerste Wereldoorlog had één op de duizend inwoners een automobiel. Tussen 1918 en 1928 steeg dit aantal naar zes per duizend inwoners. Tussen 1909 en 1924 vertwintigvoudigde het aantal auto's in Nederland tot bijna 31000. Dit had alles te maken met de ontwikkeling van de T- Ford, een auto, van alle luxe ontdaan en gemaakt aan de lopende band. Met name de middenstand ging veel gebruik maken van dit type.

In de Tweede Kamer was de komst van de auto en de gevolgen die dat had regelmatig onderwerp van gesprek. In februari 1899 diende minister C. Lely een wetsvoorstel in, waarin hij zijn visie op het autoverkeer in de toekomst neerlegde. In 1906 debatteerde het parlement over de toekomst van het autoverkeer. Het debat verliep niet positief, maar toen kamerlid Lely (de oud-minister) aan het woord kwam veranderde dit. Hij schetste

een toekomstbeeld, waarin de auto een grote stempel zou gaan drukken op de vervoersstromen. In zijn ogen zou de auto een massaproduct worden dat nieuwe hoofdwegen nodig zou hebben. Van deze wegen mochten geen andere verkeersdeelnemers dan automobielen gebruik maken en het verkeer moest onbelemmerd doorgang kunnen vinden. Lely was de mening toegedaan dat de auto grote invloed zou gaan hebben op de ruimtelijke ontwikkeling van de steden en het platteland en hij verzocht de regering dan ook om met een plan te komen voor een landelijk net van hoofdwegen die voor autoverkeer geschikt waren. Via deze wegen moesten provinciehoofdsteden met elkaar verbonden worden en deze wegen moesten zodanig zijn dat *men dier steeden met een snelheid van 60 tot 80 en wellicht meer KM kan bereiken.*

Uiteraard veranderde de positie van de auto niet direct, maar hij werd wel meer gezien als een belangrijke verkeersdeelnemer, waarvoor voorzieningen getroffen moesten worden.

Tot het begin van de 20^e eeuw was de kwaliteit van de Nederlandse Rijkswegen voldoende. Dit had vooral te maken met het betrekkelijk geringe gebruik dat er van gemaakt werd. Door het toenemend aantal auto's en vooral ook fietsers werd al snel duidelijk dat het wegennet niet



Tuut, tuut, opzij: wielrijders worden gedwongen ruimte te maken voor de naderende automobielen. Hard rijdend verkeer ging toen nog voor langzaam verkeer.

Foto uit Een Eeuw Wijzer, 100 jaar ANWB 1883-1983.

meer berekend was op zijn taak. Ze waren smal (vaak niet meer dan drie meter breed) en voorzien van vele obstakels, zoals bomen en telegraafpalen. Bovendien werd het wegdek steeds vaker beschadigd door het zwaardere wegverkeer. Men sprak dan ook over de "wegenkwestie".

In de Tweede Kamer werd er in het begin van de 20e eeuw nauwelijks stilgestaan bij de ontwikkeling van het wegverkeer. Toen in 1915 C. Lely opnieuw minister was geworden kwam hij met een wetsvoorstel om een speciaal fonds op te richten en daaruit de belangrijkste wegverbindingen te financieren. Voor de minister van financiën was dit voorstel onaanvaardbaar en daarom duurde het tot 1926 dat de Wegenbelastingwet werd ingevoerd. Deze wet belaste het rijden op openbare wegen en de binnengekomen gelden vloeiden in het Wegenfonds. Dit fonds diende om het onderhoud en de aanleg van wegen te financieren.

Toch was er in 1920 al enig initiatief om de Nederlandse wegen te verbeteren. In dat jaar organiseerde de ANWB en het Koninklijk Instituut voor Ingenieurs het eerste Nederlandse Wegencongres.

Binnen de Rijkswaterstaat was in 1923 het district Wegentechniek gevormd. Dit was de eerste centrale organisatie voor de technische alsook de maatschappelijke kanten van de wegenproblematiek. Het beleid werd gestoeld op mobiliteit en verkeersveiligheid. Tegenwoordig vormen deze uitgangspunten nog steeds de basis voor het Rijkswegenbeleid.

In 1927 werd het eerste Rijkswegenplan ontwikkeld. Dit plan voorzag in een stelsel van Rijkswegen, deels bestaande uit verbeterde bestaande wegen en deels in nieuw aan te leggen wegen. Dit zou in de komende dertig jaar gerealiseerd moeten worden. Het eerder genoemde Wegencongres had een belangrijke invloed op het tot stand komen van dit Rijkswegenplan. In 1927 richtte de Nederlandse Vereniging voor Autosnelwegen (NEVAS) zich op, waarvan S. Ten Bokkel Huinink bestuurslid werd. Deze organisatie heeft een belangrijke bijdrage geleverd in het ontwikkelen van Rijkswegen. De NEVAS wilde een consortium oprichten om autosnelwegen aan te leggen tussen de grote steden in Nederland en ook verbindingen te maken naar België en Duitsland. De financiering moest plaats vinden met particulier kapitaal, maar ook met gelden uit het Rijkswegenfonds.

Het Rijkswegenplan van 1927 bevatte een overzicht van het Nederlandse hoofdwegenstelsel voor doorgaand gemotoriseerd verkeer. Het vormde verbindingen tussen steden, maar niet langs steden. Voor het eerst werd hier een verbinding gelegd tussen Amsterdam en Leiden (de latere autosnelweg A44).

In 1929 besloot de minister een aantal geheel nieuwe verbindingen te bouwen en stelde hiervoor de tracés vast, inclusief een aantal grote brugverbindingen. De bouw van de Rijksweg A13 (Den Haag-Rotterdam) werd als één der eerste projecten op gang gebracht.

En toen kwam op donderdag 24 oktober 1929 de beurskrach in New York,

met als gevolg een jarenlange periode van economische stilstand. Ook in Nederland kregen de burgers te maken met bittere armoede: de zogenaamde crisistijd. De overheid moest de overheidsuitgaven sterk beperken, vanwege de veel lagere belastinginkomsten als gevolg van de crisis. Toch kon er aan het Rijkswegenplan worden voortgebouwd dankzij de beschikbare gelden uit het Rijkswegenfonds en de Werkgelegenheidsprojecten, die gezien werden als middel om uit de economische malaise te komen.

In 1932 werd het Rijkswegenplan herzien en kwamen er voor het eerst wegenknooppunten in plaats van stedelijke knooppunten in het plan voor. Bovendien werden de Rijkswegen met 500 km. uitgebreid. Geheel nieuw waren de dubbele rijwegen met gescheiden parallelwegen en fietspaden. Nog steeds was er echter veel weerstand tegen het aanleggen van speciale autowegen.

Toch werd in datzelfde jaar het werk aan de eerste autosnelweg ter hand genomen. Dit was de A12, die met 6.25 meter brede rijbanen, gescheiden door een middenberm, op- en afritten en voorzien van ongelijkvloerse kruisingen met andere wegen een nieuw fenomeen werd in Nederland. De slappe veenbodem waar de weg in het westen van het land op werd aangelegd zorgde voor veel constructieproblemen. Anders dan in het oosten van het land, waar de ondergrond uit zand bestaat wordt het landschap in het westen van het land gevormd door polders, waarom heen dijken zijn gelegd. Deze dijken vormden verbindingswegen tussen dorpen en steden. Door de afwatering en het feit dat de bodem op veel plaatsen te slap was, waren de dijken de plaatsen waar huizen gebouwd werden. Toen het gemotoriseerde verkeer steeds intensiever en de snelheden steeds hoger werden bleek al ras dat de wegen op de dijken te bochtig waren en dat de huizen zeer ernstige obstakels voor het verkeer vormden. Het moderne verkeer eiste andere wegen. En deze andere wegen vroegen om nieuwe constructiemethoden. Het tracé werd uitgegraven. Dit werd dus een soort kanaal, een cunet genaamd. In dit kanaal werkten baggermolens en trokken sleepbootjes zand- en modderschuiten op en neer. Het uitgegraven kanaal werd opgevuld met zand, waarop later de weg werd aangelegd. Omdat dit een kostbare manier van werken was en er bovendien door de voortdurende economische crisis relatief weinig geld beschikbaar was, leidde dit tot forse vertragingen in de aanleg van de A12, maar ook van andere wegen. In 1936 werd door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat de circulaire *betreffende autosnelwegen* uitgegeven. Hierin werd voor het eerst een definitie van het begrip autosnelweg gegeven: *een weg met gescheiden rijbanen, ongelijke kruisingen, vaste bruggen en weinig aansluiting met andere type wegen.*

Pas in 1938 werden autosnelwegen in het nieuwe Rijkswegenplan een integraal onderdeel van het wegennet in Nederland.

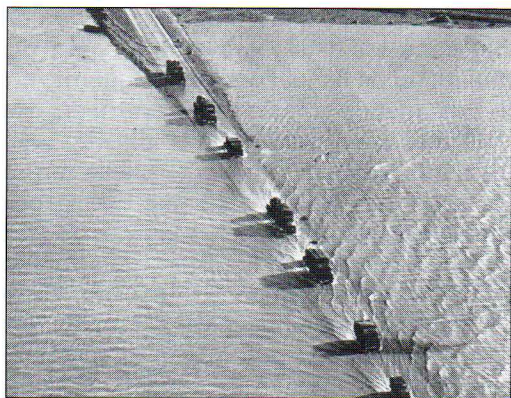
Door oorlogshandelingen in mei 1940 ontstond in Nederland grote schade

aan het wegennet. Dit leidde er toe dat in de eerste oorlogsjaren veel moest worden geïnvesteerd in herstel, waardoor de bouw van nieuwe wegen nagenoeg stil kwam te liggen. Toch wilde de Duitse bezetter dat er voortgebouwd werd aan het Rijkswegennet en dan vooral uit strategische overwegingen. De beperkte beschikbaarheid van materiaal en vooral de afvoer van grote aantallen arbeiders voor de Arbeitseinsatz maakte dat hier weinig van terecht kwam. Ook het verloop van de oorlog had hier uiteraard invloed op.

Na de overgave van de Duitsers bleef Nederland gedesoriënteerd en ernstig vernield achter. Het eerste dat aangepakt moest worden was de wederopbouw en herstel van de aangebrachte schade. Het kostte vele jaren en grote inspanningen om Nederland er weer bovenop te krijgen.

Toen de oorlog begon reden er in Nederland 100.000 automobielen rond. Na de oorlog was dit getal gezakt naar 23.000. Al tijdens de oorlog was er een benzinedistributie ingesteld en die zou nog tot 1946 voortduren. Ook andere artikelen waren schaars. De bandendistributie zou pas in 1948 worden opgeheven en tot in 1950 gold er een rijverbod op zon- en feestdagen.

Omdat er voortdurend gebrek aan geld was om alle werken te bekostigen stelde de Koninklijke Nederlandse Automobiel Club (KNAC) in 1949 voor om de Marshallhulp ook voor de wegebouw aan te wenden. In ieder geval was het zo dat de inkomsten uit het autoverkeer, de wegebelasting, de uitgaven aan het wegennet in die tijd verre overtroffen. Om een voorbeeld te geven: in 1949 werd 125 miljoen gulden (= 56,5 miljoen euro) ontvangen, terwijl er maar 33 miljoen gulden (= 15 miljoen euro) werd uitgegeven aan herstel, onderhoud en aanleg. Overigens speelde in deze tijd natuurlijk ook nog de politionele acties in Nederlands-Indië, die ook hun tol vroegen.



Na de ramp in 1953 stonden veel wegen in Zeeland onder water.

Foto van onbekende herkomst.

Het openbaar vervoer speelde in die tijd een grote rol, omdat de bevolking geen geld had om te investeren in eigen vervoermiddelen. Dit veranderde in de loop van de jaren vijftig, maar het zou nog tot de jaren zestig duren dat er in Nederland meer autokilometers dan treinkilometers gemaakt werden.

Deze situatie maakte dat er ook weinig prioriteit aan de aanleg van het Rijkswegennet gegeven werd. In 1948 kwam minister Vos uit

het kabinet Beel met een nieuw Rijkswegenplan, dat echter nauwelijks verschilde met het plan uit 1938. Pas onder minister Algera in de kabinetten Drees zou het tempo van aanleg en uitbouw van de Rijkswegen fors toenemen.

Helaas werd Nederland in die jaren getroffen door een nieuwe ramp. Op 1 februari 1953 overstroomden grote delen van het zuidwesten van het land, waardoor opnieuw grote inspanningen moesten worden verricht om alle schade te herstellen. Omdat de hulpverlening de hoogste prioriteit had werd alles in het werk gesteld de verloren gegane wegverbindingen te herstellen. En door de aanleg van de Deltawerken ontstond er wel een nieuwe mogelijkheid om dit gebied met Rijkswegen te ontsluiten.

Bronnen

www.autosnelwegen.nl

Een eeuw wijzer, 100 jaar ANWB 1883-1983, ANWB en Oosthoek's Uitg.bv. Den Haag 1983
Shell Journaal van Oude en Nieuwe wegen, Rotterdam 1968.

Leonard de Vries, De dolle entree van automobiel en velocipee, Unieboek bv. Bussum, 1973