



# 75 jaar autosnelweg



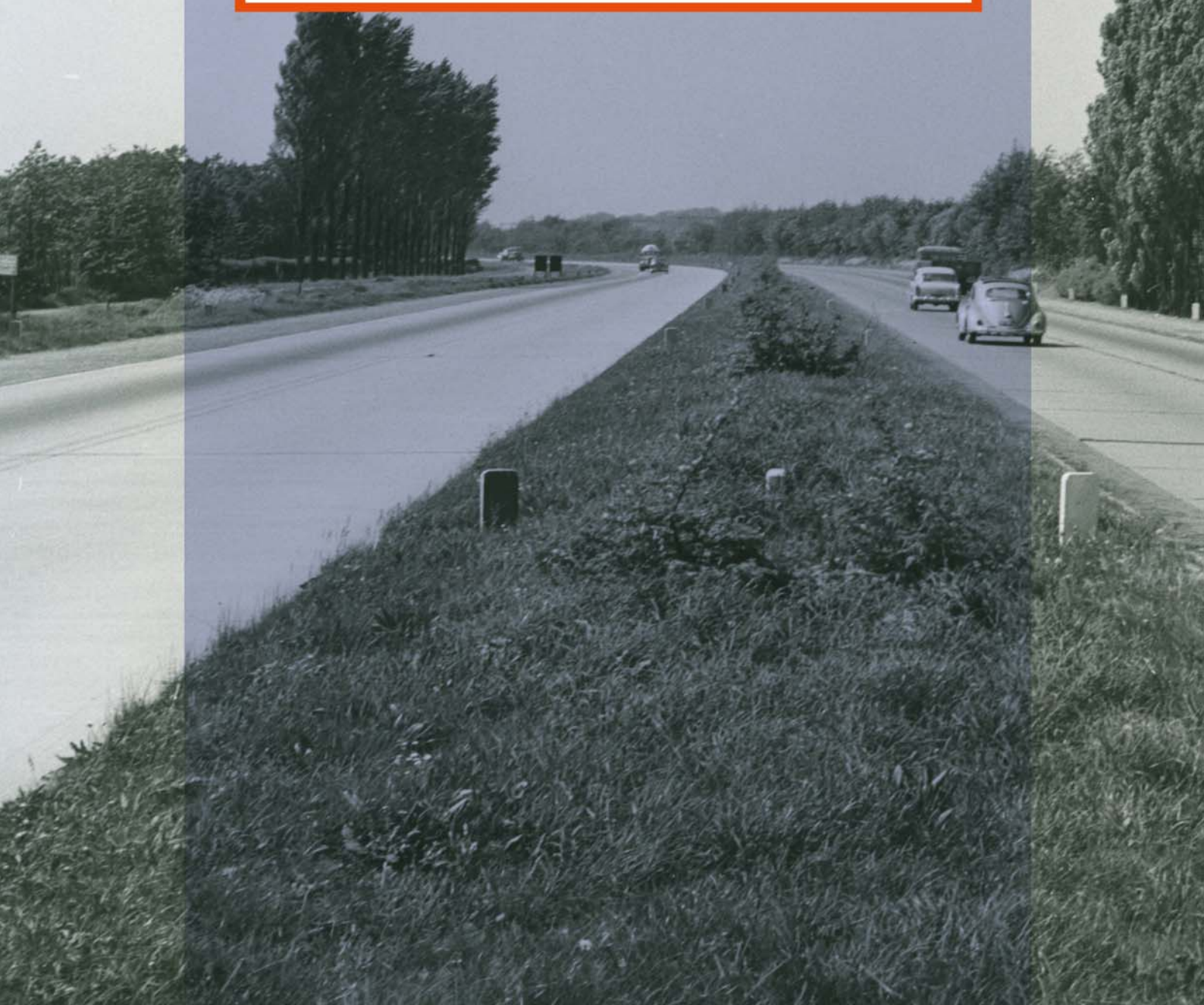




## Over de tentoonstelling

75 jaar geleden werd op 15 april 1937 het allereerste stuk autosnelweg van Nederland geopend: het twaalf kilometer lange tracé van rijksweg 12 tussen Voorburg en Zoetermeer. In de loop van de twee daarop volgende jaren zou het ene na het andere deel van deze weg geopend worden totdat Utrecht was bereikt. Rijksweg 12 was met zijn ongelijkvloerse kruisingen, geschieden rijbanen, middenberm en vluchtstroken de allereerste autosnelweg van Nederland.

Vanuit dit bescheiden begin is nu 75 jaar later een net van meer dan 2500 km gegroeid. De autosnelweg veranderde in deze periode. Van een relatief kale weg zonder veel voorzieningen, vrijliggend in het landschap tot een breed geoutilleerde infrastructuur omzoomd door vangrails, geluidsmuren en bedrijventerreinen. En de autosnelweg veranderde de Nederlandse samenleving. Honderdduizenden automobilisten maken er dagelijks gebruik van. Deze tentoonstelling geeft een overzicht hiervan.





# 3 Grootscheepse wegverbetering



Wachtende automobilisten en fietsers bij een kruising met een trambaan, 1930.

Het aantal auto's in Nederland groeide na de Eerste Wereldoorlog stormachtig. Iets meer dan de helft hiervan waren personenauto's. Opvallend was de sterke groei van het aantal vrachtauto's. In 1919 reden in Nederland 6000 auto's rond, drie later waren dit er al 19.000. In 1925 kende Nederland al 35.000 auto's. Daarnaast telde ons land drie miljoen fietsen.

De verkeersexplosie leidde tot discussies binnen Rijkswaterstaat en het door de ANWB opgerichte Nederlands Wegencongres over de manier waarop het Nederlandse wegennet moest worden aangepast. Wegbeheerders experimenteerden met nieuwe typen wegverhardingen als asfalt en beton. Pleidooien klonken om bestaande wegen te verbreden en soms ook nieuwe tracés aan te leggen.

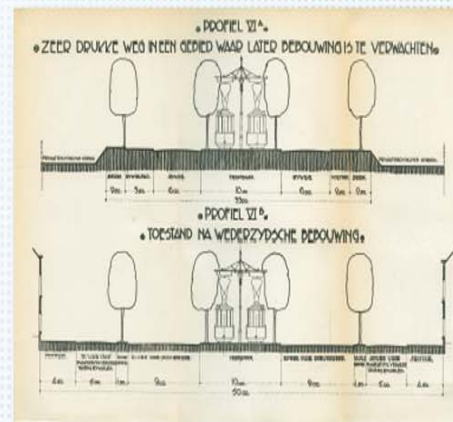
Met de vaststelling van het Wegenfonds, het Rijkswegenplan van 1927 en provinciale wegenplannen werden na 1927 in hoog tempo wegverbeteringen doorgevoerd. Bestaande rijkswegen werden verbreed, van nieuwe klinkerlagen voorzien en er werden vrijliggende trambanen en fietspaden. Het jaarlijkse bedrag dat het Rijk aan wegen besteedde, groeide van twee tot meer dan twaalf miljoen gulden per jaar.



Verbetering van rijksweg 5, Amsterdam-Haarlem. Ook in de jaren dertig leidden wegwerkzaamheden tot files.



Aanleg van een viaduct bij Overschie, onderdeel van rijksweg 13 Den Haag-Rotterdam, 1937 (Spoonrestad Photoarchieff).

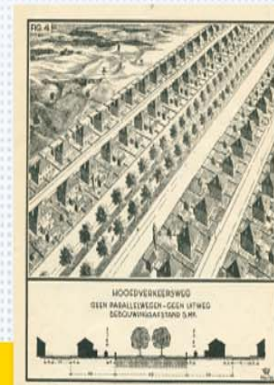


Bij 'n krachtmeling...

Een klein Modelweg met enkele van MERCEDES-BENZ auto's en een tram. De MERCEDES-BENZ auto's zijn van verschillende typen, waaronder de Mercedes-Benz 1700, 1700 S, 1700 G, 1700 K, 1700 L, 1700 M, 1700 N, 1700 O, 1700 P, 1700 Q, 1700 R, 1700 S, 1700 T, 1700 U, 1700 V, 1700 W, 1700 X, 1700 Y, 1700 Z, 1700 AA, 1700 AB, 1700 AC, 1700 AD, 1700 AE, 1700 AF, 1700 AG, 1700 AH, 1700 AI, 1700 AJ, 1700 AK, 1700 AL, 1700 AM, 1700 AN, 1700 AO, 1700 AP, 1700 AQ, 1700 AR, 1700 AS, 1700 AT, 1700 AU, 1700 AV, 1700 AW, 1700 AX, 1700 AY, 1700 AZ, 1700 BA, 1700 BB, 1700 BC, 1700 BD, 1700 BE, 1700 BF, 1700 BG, 1700 BH, 1700 BI, 1700 BJ, 1700 BK, 1700 BL, 1700 BM, 1700 BN, 1700 BO, 1700 BP, 1700 BQ, 1700 BR, 1700 BS, 1700 BT, 1700 BU, 1700 BV, 1700 BW, 1700 BX, 1700 BY, 1700 BZ, 1700 CA, 1700 CB, 1700 CC, 1700 CD, 1700 CE, 1700 CF, 1700 CG, 1700 CH, 1700 CI, 1700 CJ, 1700 CK, 1700 CL, 1700 CM, 1700 CN, 1700 CO, 1700 CP, 1700 CQ, 1700 CR, 1700 CS, 1700 CT, 1700 CU, 1700 CV, 1700 CW, 1700 CX, 1700 CY, 1700 CZ, 1700 DA, 1700 DB, 1700 DC, 1700 DD, 1700 DE, 1700 DF, 1700 DG, 1700 DH, 1700 DI, 1700 DJ, 1700 DK, 1700 DL, 1700 DM, 1700 DN, 1700 DO, 1700 DP, 1700 DQ, 1700 DR, 1700 DS, 1700 DT, 1700 DU, 1700 DV, 1700 DW, 1700 DX, 1700 DY, 1700 DZ, 1700 EA, 1700 EB, 1700 EC, 1700 ED, 1700 EE, 1700 EF, 1700 EG, 1700 EH, 1700 EI, 1700 EJ, 1700 EK, 1700 EL, 1700 EM, 1700 EN, 1700 EO, 1700 EP, 1700 EQ, 1700 ER, 1700 ES, 1700 ET, 1700 EU, 1700 EV, 1700 EW, 1700 EX, 1700 EY, 1700 EZ, 1700 FA, 1700 FB, 1700 FC, 1700 FD, 1700 FE, 1700 FF, 1700 FG, 1700 FH, 1700 FI, 1700 FJ, 1700 FK, 1700 FL, 1700 FM, 1700 FN, 1700 FO, 1700 FP, 1700 FQ, 1700 FR, 1700 FS, 1700 FT, 1700 FU, 1700 FV, 1700 FW, 1700 FX, 1700 FY, 1700 FZ, 1700 GA, 1700 GB, 1700 GC, 1700 GD, 1700 GE, 1700 GF, 1700 GG, 1700 GH, 1700 GI, 1700 GJ, 1700 GK, 1700 GL, 1700 GM, 1700 GN, 1700 GO, 1700 GP, 1700 GQ, 1700 GR, 1700 GS, 1700 GT, 1700 GU, 1700 GV, 1700 GW, 1700 GX, 1700 GY, 1700 GZ, 1700 HA, 1700 HB, 1700 HC, 1700 HD, 1700 HE, 1700 HF, 1700 HG, 1700 HH, 1700 HI, 1700 HJ, 1700 HK, 1700 HL, 1700 HM, 1700 HN, 1700 HO, 1700 HP, 1700 HQ, 1700 HR, 1700 HS, 1700 HT, 1700 HU, 1700 HV, 1700 HW, 1700 HX, 1700 HY, 1700 HZ, 1700 IA, 1700 IB, 1700 IC, 1700 ID, 1700 IE, 1700 IF, 1700 IG, 1700 IH, 1700 II, 1700 IJ, 1700 IK, 1700 IL, 1700 IM, 1700 IN, 1700 IO, 1700 IP, 1700 IQ, 1700 IR, 1700 IS, 1700 IT, 1700 IU, 1700 IV, 1700 IW, 1700 IX, 1700 IY, 1700 IZ, 1700 JA, 1700 JB, 1700 JC, 1700 JD, 1700 JE, 1700 JF, 1700 JG, 1700 JH, 1700 JI, 1700 JJ, 1700 JK, 1700 JL, 1700 JM, 1700 JN, 1700 JO, 1700 JP, 1700 JQ, 1700 JR, 1700 JS, 1700 JT, 1700 JU, 1700 JV, 1700 JW, 1700 JX, 1700 JY, 1700 JZ, 1700 KA, 1700 KB, 1700 KC, 1700 KD, 1700 KE, 1700 KF, 1700 KG, 1700 KH, 1700 KI, 1700 KJ, 1700 KK, 1700 KL, 1700 KM, 1700 KN, 1700 KO, 1700 KP, 1700 KQ, 1700 KR, 1700 KS, 1700 KT, 1700 KU, 1700 KV, 1700 KW, 1700 KX, 1700 KY, 1700 KZ, 1700 LA, 1700 LB, 1700 LC, 1700 LD, 1700 LE, 1700 LF, 1700 LG, 1700 LH, 1700 LI, 1700 LJ, 1700 LK, 1700 LL, 1700 LM, 1700 LN, 1700 LO, 1700 LP, 1700 LQ, 1700 LR, 1700 LS, 1700 LT, 1700 LU, 1700 LV, 1700 LW, 1700 LX, 1700 LY, 1700 LZ, 1700 MA, 1700 MB, 1700 MC, 1700 MD, 1700 ME, 1700 MF, 1700 MG, 1700 MH, 1700 MI, 1700 MJ, 1700 MK, 1700 ML, 1700 MM, 1700 MN, 1700 MO, 1700 MP, 1700 MQ, 1700 MR, 1700 MS, 1700 MT, 1700 MU, 1700 MV, 1700 MW, 1700 MX, 1700 MY, 1700 MZ, 1700 NA, 1700 NB, 1700 NC, 1700 ND, 1700 NE, 1700 NF, 1700 NG, 1700 NH, 1700 NI, 1700 NJ, 1700 NK, 1700 NL, 1700 NM, 1700 NN, 1700 NO, 1700 NP, 1700 NQ, 1700 NR, 1700 NS, 1700 NT, 1700 NU, 1700 NV, 1700 NW, 1700 NX, 1700 NY, 1700 NZ, 1700 OA, 1700 OB, 1700 OC, 1700 OD, 1700 OE, 1700 OF, 1700 OG, 1700 OH, 1700 OI, 1700 OJ, 1700 OK, 1700 OL, 1700 OM, 1700 ON, 1700 OO, 1700 OP, 1700 OQ, 1700 OR, 1700 OS, 1700 OT, 1700 OU, 1700 OV, 1700 OW, 1700 OX, 1700 OY, 1700 OZ, 1700 PA, 1700 PB, 1700 PC, 1700 PD, 1700 PE, 1700 PF, 1700 PG, 1700 PH, 1700 PI, 1700 PJ, 1700 PK, 1700 PL, 1700 PM, 1700 PN, 1700 PO, 1700 PP, 1700 PQ, 1700 PR, 1700 PS, 1700 PT, 1700 PU, 1700 PV, 1700 PW, 1700 PX, 1700 PY, 1700 PZ, 1700 QA, 1700 QB, 1700 QC, 1700 QD, 1700 QE, 1700 QF, 1700 QG, 1700 QH, 1700 QI, 1700 QJ, 1700 QK, 1700 QL, 1700 QM, 1700 QN, 1700 QO, 1700 QP, 1700 QQ, 1700 QR, 1700 QS, 1700 QT, 1700 QU, 1700 QV, 1700 QW, 1700 QX, 1700 QY, 1700 QZ, 1700 RA, 1700 RB, 1700 RC, 1700 RD, 1700 RE, 1700 RF, 1700 RG, 1700 RH, 1700 RI, 1700 RJ, 1700 RK, 1700 RL, 1700 RM, 1700 RN, 1700 RO, 1700 RP, 1700 RQ, 1700 RR, 1700 RS, 1700 RT, 1700 RU, 1700 RV, 1700 RW, 1700 RX, 1700 RY, 1700 RZ, 1700 SA, 1700 SB, 1700 SC, 1700 SD, 1700 SE, 1700 SF, 1700 SG, 1700 SH, 1700 SI, 1700 SJ, 1700 SK, 1700 SL, 1700 SM, 1700 SN, 1700 SO, 1700 SP, 1700 SQ, 1700 SR, 1700 SS, 1700 ST, 1700 SU, 1700 SV, 1700 SW, 1700 SX, 1700 SY, 1700 SZ, 1700 TA, 1700 TB, 1700 TC, 1700 TD, 1700 TE, 1700 TF, 1700 TG, 1700 TH, 1700 TI, 1700 TJ, 1700 TK, 1700 TL, 1700 TM, 1700 TN, 1700 TO, 1700 TP, 1700 TQ, 1700 TR, 1700 TS, 1700 TT, 1700 TU, 1700 TV, 1700 TW, 1700 TX, 1700 TY, 1700 TZ, 1700 UA, 1700 UB, 1700 UC, 1700 UD, 1700 UE, 1700 UF, 1700 UG, 1700 UH, 1700 UI, 1700 UJ, 1700 UK, 1700 UL, 1700 UM, 1700 UN, 1700 UO, 1700 UP, 1700 UQ, 1700 UR, 1700 US, 1700 UT, 1700 UY, 1700 UZ, 1700 VA, 1700 VB, 1700 VC, 1700 VD, 1700 VE, 1700 VF, 1700 VG, 1700 VH, 1700 VI, 1700 VJ, 1700 VK, 1700 VL, 1700 VM, 1700 VN, 1700 VO, 1700 VP, 1700 VQ, 1700 VR, 1700 VS, 1700 VT, 1700 VU, 1700 VV, 1700 VW, 1700 VX, 1700 VY, 1700 VZ, 1700 WA, 1700 WB, 1700 WC, 1700 WD, 1700 WE, 1700 WF, 1700 WG, 1700 WH, 1700 WI, 1700 WJ, 1700 WK, 1700 WL, 1700 WM, 1700 WN, 1700 WO, 1700 WP, 1700 WQ, 1700 WR, 1700 WS, 1700 WT, 1700 WY, 1700 WZ, 1700 XA, 1700 XB, 1700 XC, 1700 XD, 1700 XE, 1700 XF, 1700 XG, 1700 XH, 1700 XI, 1700 XJ, 1700 XK, 1700 XL, 1700 XM, 1700 XN, 1700 XO, 1700 XP, 1700 XQ, 1700 XR, 1700 XS, 1700 XT, 1700 XU, 1700 XV, 1700 XW, 1700 XX, 1700 XY, 1700 XZ, 1700 YA, 1700 YB, 1700 YC, 1700 YD, 1700 YE, 1700 YF, 1700 YG, 1700 YH, 1700 YI, 1700 YJ, 1700 YK, 1700 YL, 1700 YM, 1700 YN, 1700 YO, 1700 YP, 1700 YQ, 1700 YR, 1700 YS, 1700 YT, 1700 YU, 1700 YV, 1700 YW, 1700 YX, 1700 YZ, 1700 ZA, 1700 ZB, 1700 ZC, 1700 ZD, 1700 ZE, 1700 ZF, 1700 ZG, 1700 ZH, 1700 ZI, 1700 ZJ, 1700 ZK, 1700 ZL, 1700 ZM, 1700 ZN, 1700 ZO, 1700 ZP, 1700 ZQ, 1700 ZR, 1700 ZS, 1700 ZT, 1700 ZU, 1700 ZV, 1700 ZW, 1700 ZX, 1700 ZY, 1700 ZZ.

Vrachtauto's en stoomtrams concurreerden in de jaren twintig om de beschikbare ruimte op de weg. Deze advertentie van Mercedes-Benz speelde erop in.

Bij de verbetering van het rijkswegenet, stond verbreding van de bestaande wegen centraal. Hierbij was het uitgangspunt dat iedere verkeerssoort zijn eigen rijstrook zou krijgen.

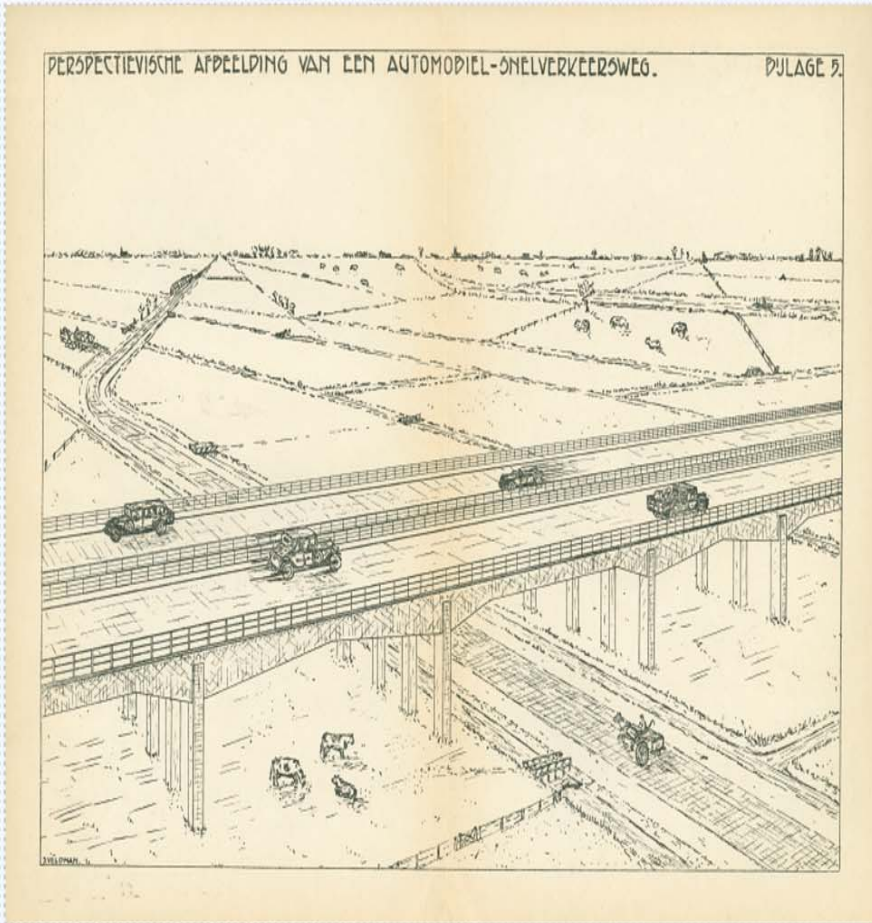


Wegenbouwers en planners hekelde de ontstane lintbebouwing langs doorgaande wegen. De Verordening tegen Lintbebouwing uit 1937 was bedoeld om dit soort ontwikkelingen te voorkomen.



# 4

# Autosnelwegen in Nederland?

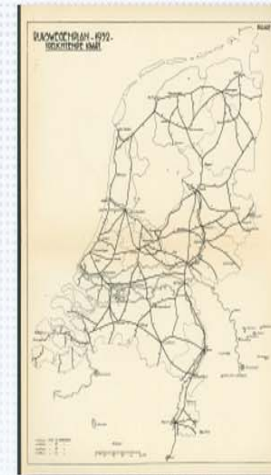


Visioen van aan te leggen autosnelweg uit de jaren twintig. Perspectiefekening uit de brochure 'Vrije baan voor de toekomst' van Anton Mussert, op dat moment Ingenieur bij provinciale waterstaat in Utrecht.

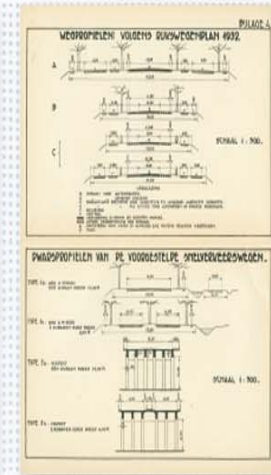
In 1921 lanceerde de Zandvoortse constructeur S. ten Bokkel Huinink het idee voor de aanleg van een speciaal op automobilisten gerichte weg van Amsterdam via Schiphol en de Haarlemmermeer naar Den Haag en Rotterdam. Hij ontwierp de weg als doorlopend viaduct van gewapend beton rustend op bogen van gemiddeld veertig meter. Hij stelde voor de weg 's avonds en 's nachts te verlichten. In familiekring stond Ten Bokkel Huinink bekend als 'Sam met de grote plannen'. De kosten van deze weg zouden volgens het toenmalige prijspeil veertig miljoen gulden bedragen. Ten Bokkel Huinink hoopte de kosten terug te kunnen verdienen met de exploitatie van autobusdiensten op de weg. Toestemming van Rijkswaterstaat bleef echter uit.

De in 1927 opgerichte 'Nederlandse Vereniging voor Autosnelwegen' (NEVAS) omarmde het plan voor een snelle verbinding tussen Amsterdam, Den Haag en Rotterdam en voegde er pleidooien voor de aanleg van andere snelwegen in het dicht bevolkte westen van Nederland aan toe. De NEVAS kende opvallend veel aannemers als leden, maar ook de ANWB, de KNAC en de Bond van Bedrijfswagenhouders (BBN) traden toe als lid.

De centrale persoon achter het Rijkswegenplan van 1927 ir. G.J. van den Broek, keerde zich tegen de aanleg van autosnelwegen. Hij vond de verkeerintensiteit nog niet groot genoeg. Op dat moment reden in Nederland 68.000 auto's rond op een bevolking van 7,8 miljoen. En hij was tegen particuliere exploitatie gekant. De NEVAS kreeg geen voet aan de grond.



Het rijkswegenplan uit 1932 was een antwoord op alle kritiek die het rijkswegenplan uit 1927 had opgeroepen. Zo omvatte het nieuwe plan ideeën om doorgaande wegen buiten steden om te leiden.



Scheiding van verkeerssoorten stond bij het rijkswegenplan 1932 voorop.



Aanleg van rijksweg 4, ten westen van Delft in 1937 (Spaarnestad Photoarchief)



Titelpagina van een brochure van de Nederlandse Vereniging voor Autosnelwegen. Kern van het plan van deze vereniging was de aanleg van autosnelwegen die de vier grote steden in het westen met elkaar en met het buitenland zouden verbinden.



5

# Italië als voorbeeld

De eerste autosnelwegen ter wereld werden in Noord-Italië aangelegd. In 1922 richtten twee Italiaanse ondernemers de 'Societa anonima Auto-Strada' op. In december 1924 werden de eerste wegen tussen Milaan en Como en Varese in het merengebied ten noorden van de stad geopend. Het waren tolwegen, uitsluitend toegankelijk voor automobilisten. Zelfs motorrijders werden niet toegelaten.

In 1926 bezocht een Nederlandse delegatie de Italiaanse Autostrada tijdens het Vijfde Internationale Wegencongres. Het idee van autosnelwegen op zich vonden de vertegenwoordigers van Rijkswaterstaat goed, zowel vanwege de veiligheid, als vanwege de economische voordelen die uitgingen van sneller verkeer dankzij de afwezigheid van overig verkeer en kortere afstanden.

Het Italiaanse voorbeeld wekte echter weerstand. De financiële rentabiliteit was onduidelijk, terwijl de Nederlandse delegatieleden de kaarsrechte, in het landschap ingegraven wegen saai vonden en de reclameborden langs de weg vonden detoneren. Tijdens een excursie van het in Italië gehouden internationale Wegencongres bleken de chauffeurs van de touringcars met de deelnemers tijdens de lunch ruim van de wijn te drinken. 'waardoor verschillende daarvan in een zoodanige overmoedige stemming waren gekomen, dat de tocht voor een groot deel ontaardde in een race van een 70 á 80 autobussen met een snelheid van 80 tot zelf 90 km. Het zal u niet verwonderen, dat de als reclame voor de autostrada bedoelde tocht toch een jammerlijk fiasco is geworden', aldus H.W.O. de Bruijn, secretaris van de wegcommissie van de ANWB en KNAC.

land ook niet aanbevelenswaard. Ze zijn ter weerszijden geheel afgesloten door ijzerdraadafsluitingen of dichte heggen; aan alle toegangen zijn barrières met tolbazen.

Alle kruisingen à niveau met spoor- en andere wegen zijn vermeden, waardoor niet minder dan 229 viaducten en tunnels nodig waren.

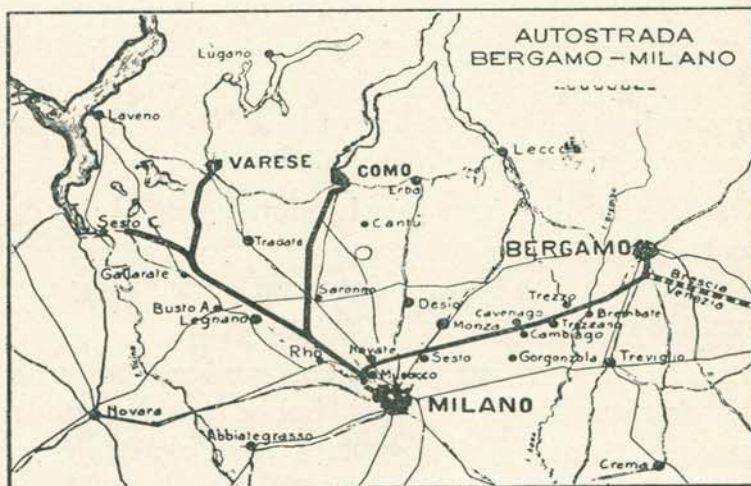


Fig. 1.

Overzicht van de in de jaren twintig gebouwde Autostrada ten noorden van Milaan.

Het doorsneden gebied is rijk aan industrie



Fig. 3.



Fig. 4.

Beeld van de eerste Italiaanse Autostrada. De Autostrada waren nog geen echte autosnelwegen, omdat een middenberm nog ontbrak en op veel plaatsen gelijkvloerse kruisingen aanwezig waren.



Internationale wegencongressen waren de plekken waar experts kennis uitwisselden over wegverbetering. Ook de aanleg van de Autostrada werd hier besproken.

49243



## 6 Duitsland als voorbeeld

In de tweede helft van de jaren twintig werden in Duitsland verschillende plannen gelanceerd voor de aanleg van autosnelwegen. Anders dan in Italië, gingen de meeste voorstellen niet uit van tolheffing. In 1928 begon de bouw van een autosnelweg tussen Bonn, Keulen en Düsseldorf. Het was een initiatief van lokale overheden in Rijnland. In 1932 werd de weg geopend.

Na de machtovername door de nationaal-socialisten in 1933 namen de nazi's veel bestaande regionale plannen voor autosnelwegen over en integreerden ze deze in één nationaal plan, de Reichsautobahn.

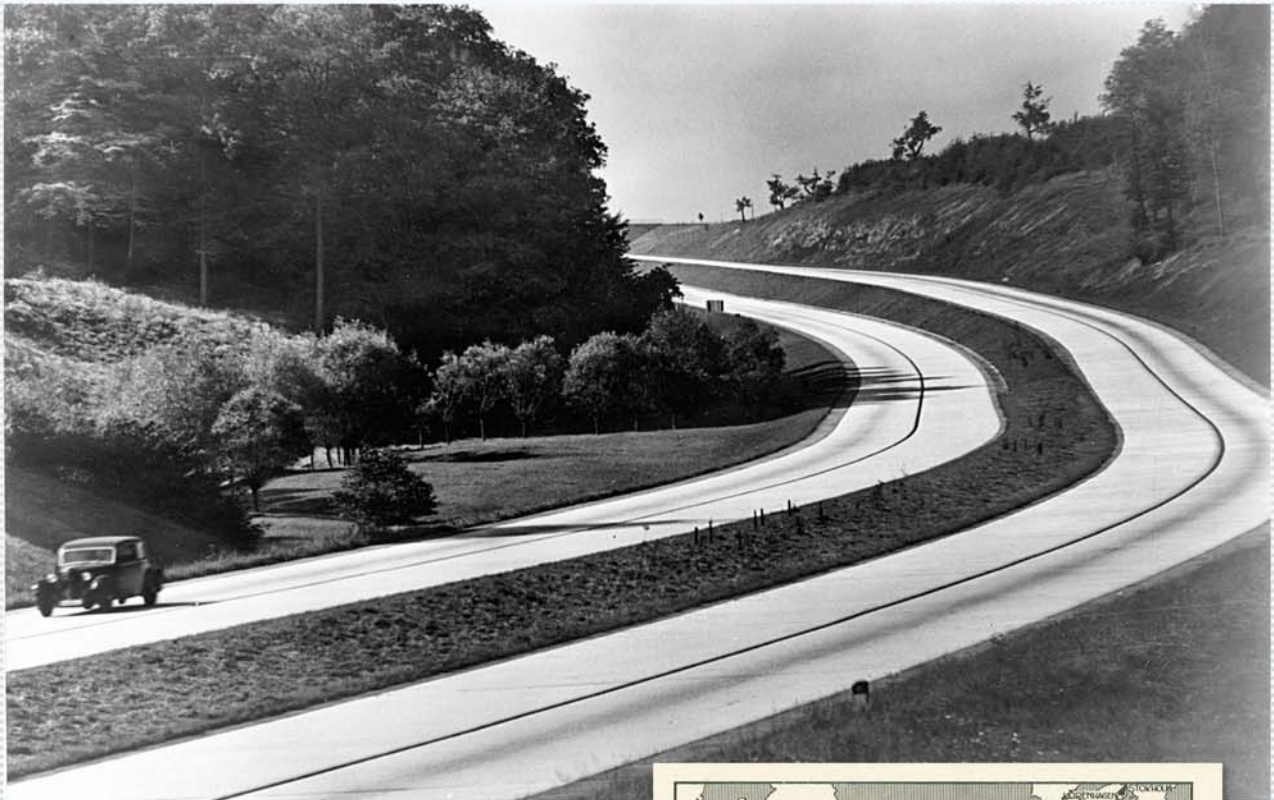
Vanaf 1935 legden ze dit net in hoog tempo aan. Eind 1936 telde Duitsland al meer dan 100 km Autobahn, twee jaar later was dit al 1938 km. De bouw was gericht op een toekomst met massaal autobezit. De autodichtheid in Duitsland gaf nog geen aanleiding ervoor.

Veel werk maakten de Duitse ontwerpers van de landschappelijke inpassing van de Autobahn. De wegen werden zo ontworpen dat automobilisten een goed zicht op het omringende landschap zouden hebben.

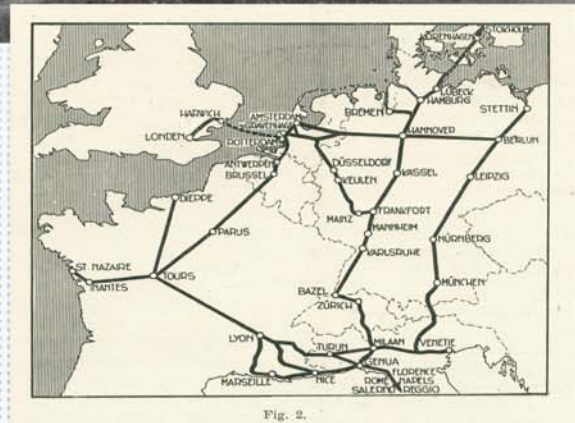
Internationaal trokken de Duitse autosnelwegen veel aandacht. Duitsland was het tweede land ter wereld waar autosnelwegen werden aangelegd en de omvang van het net overtrof dat van Italië al snel vele malen. Het Hitler-regime maakte veel propaganda met het nieuwe Autobahnnet, hoewel het concept niet van de nazi's zelf kwam.



Tijdens het zevende internationale wegecongres in München trok de bouw van de Reichsautobahn veel aandacht.



Beeld van één van de eerste Autobahnen in Duitsland met twee rijbanen in beide richtingen, een middenberm en betonplaten als wegverharding. Vluchtstroken waren nog niet aanwezig.



Plan voor een internationaal net van autosnelwegen uit 1929. De uitbouw van de autosnelwegen in Europa zou echter per land plaats vinden. Italië, Duitsland, Nederland en België begonnen al voor de Tweede Wereldoorlog. Frankrijk en Groot-Brittannië volgden pas in de jaren vijftig.

Fig. 2.



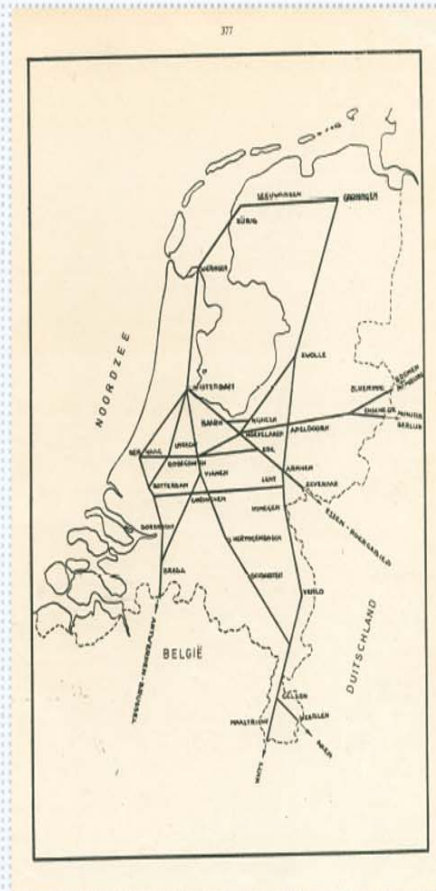
# 7 De eerste autosnelweg

De rijkswegenplannen van 1927 en 1932 gingen uit van een gelijkmatige verbetering van alle rijkswegen. Er klonk veel kritiek op deze aanpak. Rijkswaterstaat zou te veel tegelijk aanpakken en wegen verbeteren die niet te verbeteren waren. De ANWB en KNAC pleitten in 1929 voor een onderscheid tussen lokale wegen en hoofdwegen. Ingenieurs wilden hoofdverbindingen buiten de bebouwde kom leiden.

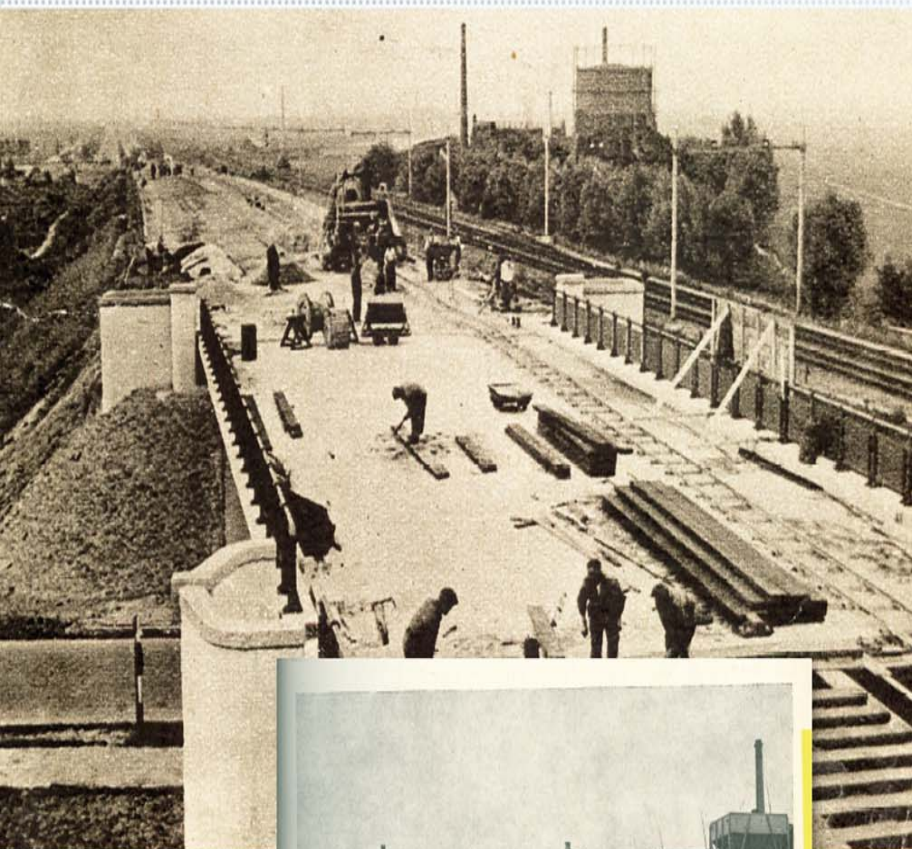
In 1929 besloot de minister van Waterstaat een rechtstreekse weg tussen Den Haag en Utrecht aan te leggen die anders dan de bestaande verbinding Utrecht via Gouda en Leiden naar Den Haag bestaande kernen zou vermijden. De bestaande rijksweg via Leiden voerde over amper te verbreden dijken en gold als erg gevaarlijk.

Toen in 1932 belangenorganisatie een grootscheeps offensief voor autosnelwegen opzetten, ontstond bij Rijkswaterstaat geleidelijk draagvlak hiervoor. Tegelijkertijd lieten de NEVAS en andere propagandisten het idee los dat autosnelwegen als tolweg zouden moeten worden aangelegd. Rijkswaterstaat omarmde de aanleg van autosnelwegen tussen de vier grote steden, maar wilde dit nieuwe wegtype geleidelijk, stap voor stap, aanleggen. Niet alle gelijkvloerse kruisingen zouden vermeden kunnen worden.

Het eerst werd het principe van de autosnelweg toegepast op de nieuwe rijksweg 12, de verbinding Den Haag - Utrecht. Aanvankelijk was deze bedacht als een zes meter brede weg. Na kritiek van de vervoersbonden voerde Rijkswaterstaat hier gescheiden rijbanen door. Rijksweg 12, de tegenwoordige A12, is hiermee de eerste autosnelweg van ons land.



Door de minister van Waterstaat goedgekeurd schema met aan te leggen autosnelwegen uit 1936.



Bouw van het viaduct in rijksweg 12 over de Vliet bij Voorburg in 1938. Op de achtergrond de gasfabriek van de gemeentelijke gasfabriek. Na voltooiing van dit viaduct startte de nieuwe autosnelweg aan de rand van het centrum van Voorburg. (Gemeentearchief Leidschendam-Voorburg)



Tijdelijke toegangsweg te Voorburg tot het blaasstoel open te stellen zijden de Voorburg-Zoetermeer van den Rijksweg No. 12.

De aanvankelijke toegang tot rijksweg 12 bij Voorburg in 1937. De aansluiting van rijksweg 12 op het lokale net liet aanvankelijk te wensen over.



Opening van een nieuw deel van rijksweg 12 bij Bleiswijk in februari 1939. (Spaarnestad Photoarchief)



## 8 De uitvoering van rijksweg 12

In 1929 koos de minister van Waterstaat ter vervanging van de bestaande weg Gouda-Leiden-Den Haag voor de aanleg van een tracé dat tussen Gouda en Den Haag de spoorlijn zou volgen. Rijkswaterstaat plande de weg op minstens dertig meter van het spoor zodat automobilisten geen last hadden van de rook van passerende stoomtreinen.

Aanvankelijk ontwierp Rijkswaterstaat de weg met één rijstrook in iedere richting. De rijksdienst hield rekening met een latere verbreding tot negen meter, waardoor er ruimte zou komen voor een derde rijstrook in het midden. Onder druk van de voornaamste adviescommissie van de minister van Waterstaat in december 1933, liet Rijkswaterstaat dit idee los. Ze voorzag de weg daarop van twee rijbanen van elk zes meter, waardoor in elke richting een rijstrook en inhaalstrook beschikbaar zou komen.

De viereenhalf meter brede middenberm werd beplant met een heg. De ontwerpers hoopten dat de heg zo snel zou groeien dat de verblinding door de lichten van tegenliggers in donker vermeden zou worden. Nieuw was ook de zogenoemde 'parkeerberm', een doorlopende verharde strook parallel aan de rijbanen met een breedte van 2,5 meter. Deze was een primeur. In Duitsland en Italië konden automobilisten alleen uitwijken naar parkeerplaatsen.

De weg kende diverse bruggen om vaarwegen op het tracé ongelijkvloers te kruisen, waardoor de weg enigszins golfde.



Werkzaamheden bij de brug van de Hofpleinlijn over rijksweg 12. (Spaarnestad Photoarchief)



Het viaduct bij Zoetermeer in rijksweg 12. Rechts op de achtergrond de geëlektrificeerde spoorlijn Den Haag - Gouda.



De nieuwe autosnelweg kende betonnen rijbanen, klinkers op op- en afritten, een middenberm en als eerste verbinding ter wereld doorlopende vluchtstroken. (Spaarnestad Photoarchief)



## 9 Nieuwe ervaringen

Automobilisten die over de autosnelweg reden, waren onder de indruk. De nieuwe weg ademde rust en ruimte. Automobilisten kwamen er geen gespannen wagens, fietsers of trams tegen zoals op veel van de bestaande doorgaande wegen. Daarnaast kende de nieuwe weg geen aanliggende bebouwing zoals veel van de oude rijkswegen. Automobilisten hadden op de nieuwe autosnelweg een weids uitzicht op het omringende landschap.

De ANWB was blij met de consequente toepassing van de principes van de autosnelweg en vond de hoogteverschillen die hierdoor ontstonden was ook uit toeristisch oogpunt aantrekkelijk. De Autokampioen roemde het 'ruimer en perspectief meer voldoening gevend uitzicht op het omringende landschap'.

De nieuwe autosnelwegen trokken niet alleen de aandacht van automobilisten, maar ook van omwonenden. Toen in de jaren vijftig op mooie zon- en feestdagen de eerste files ontstonden, trokken deze veel bekijks. Auto's kijken was een belevens van de eerste orde.



Het drukke pinksterverkeer trok eind jaren vijftig veel toeschouwers.



Viaducten boden een goed overzicht op de nieuwe infrastructuur.



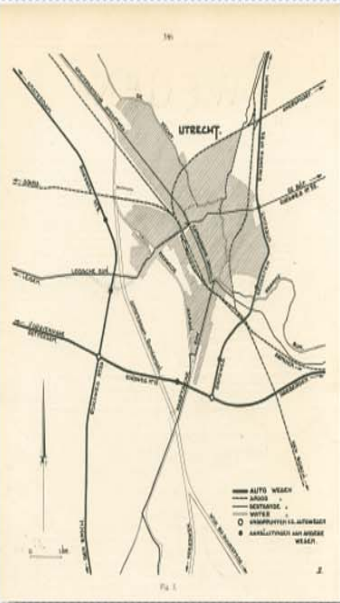
Drukke op rijksweg 12, eind jaren vijftig.



De nieuwe autosnelwegen boden nieuwe mogelijkheden voor lifers. De vluchtstrook was een ideale opstelplaats.



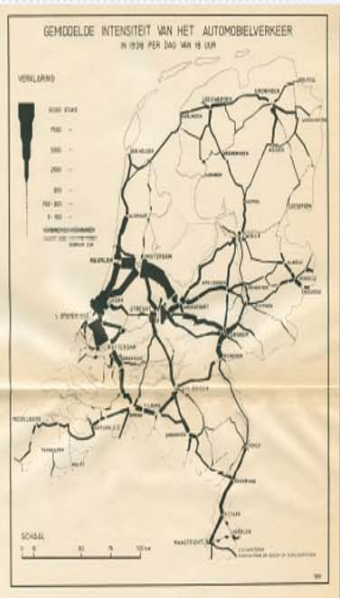
# Fragmentarische uitbouw



Met de aanleg van het autosnelwegennet groeide Utrecht tot het centrale schakelpunt. Het in 1939 geopende verkeersplein Oudenrijn was het eerste kruispunt van autosnelwegen in Nederland.



Op voltooide delen van het autosnelwegnet gold tot 1974 in principe geen maximumsnelheid.



Overzicht van de verkeersintensiteit op rijkswegen in 1938. Opvallend is de grote drukte op de ring Rotterdam – Den Haag – Leiden – Haarlem – Amsterdam – Amersfoort.



Autosnelwegnet anno 1946. Het net was brokkelig en fragmentarisch.

In 1936 publiceerde de minister van Waterstaat een eerste schema met in Nederland aan te leggen autosnelwegen. Na koortsachtige bouwactiviteiten in de late jaren dertig, werd in de jaren veertig en vijftig slechts mondjesmaat aan de uitbouw van het net gewerkt. In deze periode werd rijksweg 12 afgebouwd totdat de Duitse grens bereikt was en werd rijksweg 2 Amsterdam-Utrecht als autosnelweg uitgevoerd. Op het kruispunt van beide wegen ontstond het eerste autosnelweg kruispunt van Nederland: Oudenrijn. Pas in de jaren zestig zou Rijkswaterstaat in een hoger tempo aan autosnelwegen gaan werken. Per jaar groeide in deze periode het net met meer dan 100 km. De bouwactiviteiten bereikten begin jaren zeventig een piek. De kern van het Nederlandse autosnelwegennet stamt uit deze periode.



De aanleg van bruggen over de grote rivieren was een belangrijk onderdeel van de Rijkswegenplannen.



Feestelijke opening van een nieuw deel van rijksweg 13, late jaren vijftig.



# 11 De afbouw van rijksweg 12

Aan rijksweg 12 is ook tijdens de Duitse bezetting doorgewerkt. Het was de enige autosnelweg waaraan tot 1944 werd gebouwd. In dat jaar werd Bunnik bereikt. In de volksmond heette de verbinding wel het hazenpad. De autosnelweg zou de Duitsers de gelegenheid geven zich snel naar Duitsland terug te trekken. In de naoorlogse periode werd rijksweg 12 in oostelijke richting afgebouwd tot de Duitse grens was bereikt. Rijkswaterstaat besteedde veel aandacht aan inpassing van de weg in het landschap. Rijksweg 12 was ook de eerste autosnelweg die van parkeerplaatsen werd voorzien. Rijkswaterstaat realiseerde hier de eerste drie pleisterplaatsen van Nederland tussen Driebergen en Veenendaal. Ze waren voorzien van zitbanken en vuilnisbakken. Dagrecreatie was er niet toegestaan, net zo min als ijscoکارren.

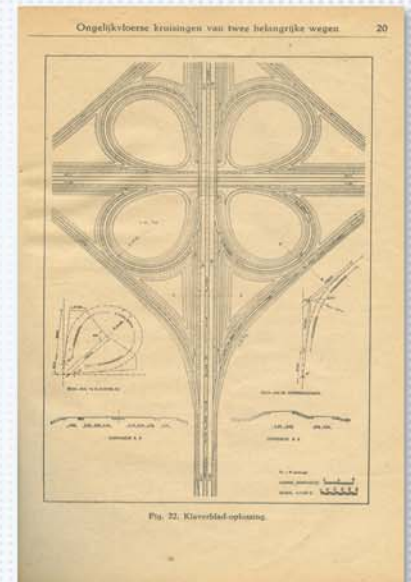
Tot in de vroege jaren zeventig begon rijksweg 12 in Voorburg. Ten westen van het centrum verzorgde een rotonde de aansluiting op lokale wegen. De aanleg van een nieuw viaduct in Voorburg en de Utrechtse Baan in de jaren zeventig zou de autosnelweg rechtstreeks in Den Haag brengen. In dezelfde periode werd ook het Prins Claus Plein aangelegd dat de A12 met de A4 verbindt.



Aanleg van een nieuwe viaduct bij Voorburg, midden jaren zeventig. De bouw van dit viaduct maakte ongelijkvloerse doortrekking van de A12 naar Den Haag mogelijk. (Gemeentearchief Leidschendam-Voorburg)



Rijksweg 12 bij Houten in 1959. De rijstroken rechts zijn al geasfalteerd, links liggen nog betonnen rijstroken.



Ontwerp van een klaverblad uit de jaren dertig. In 1968 zou verkeersplein Oudenrijn als klaverblad worden uitgevoerd. Tot dat moment was het een rotonde.



De Utrechtse Baan, 1978.



De bouw van het verkeersknooppunt Leidschendam, het latere Prins Claus Plein in 1974/75.



Aanleg van Rijksweg 12 over de Veluwe, 1956.



## 12 Nieuwe voorzieningen

Wegrestaurants en motels kende Nederland halverwege de jaren zestig slechts mondjesmaat: negen motels, tien wegrestaurants en drie zogenaamde pleisterplaatsen voor beroepsvervoer. Motels en wegrestaurants in Nederland hadden geen directe toegang tot de autosnelweg, in tegenstelling tot de Raststätten langs de Duitse Autobahn.

Onder druk van de ANWB zette Rijkswaterstaat een beleid op om per tien kilometer een pleisterplaats met voorzieningen voor personenauto's, om de twintig kilometer een benzinstation, om de 30 kilometer een wegrestaurant en om de 70 tot 80 kilometer een pleisterplaats voor vrachtauto's aan te leggen.

Tot 1966 was het op Nederlandse autosnelwegen en autowegen toegestaan op vluchtstroken te parkeren. Op mooie dagen stonden sommige stukken langs autosnelwegen vol met geparkeerde auto's en recreërende automobilisten. Picknicken langs de autosnelweg was bijzonder populair.

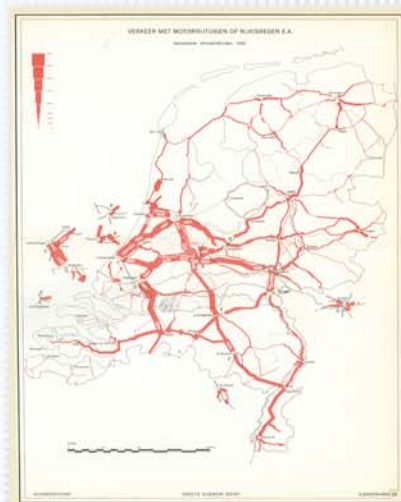
Hierdoor ontstonden gevaarlijke situaties. Daarom kondigde de rijksoverheid in 1965 een algeheel verbod af op stoppen op vluchtbermen. Vanaf dat moment mochten automobilisten alleen nog stoppen in noodgevallen. Sanitaire stops behoorden daar niet toe. Het stopverbod maakte nieuwe voorzieningen voor automobilisten noodzakelijk. Rijkswaterstaat stelde een plan op voor de aanleg van honderd parkeer- en picknickplaatsen, aanvankelijk ontbraken toiletten. Rijkswaterstaat wist nog niet hoe hier mee om te gaan. In het buitenland vervuilden toiletgebouwen bijzonder snel. Automobilisten konden altijd gebruik maken van toiletten in benzinstations, ook als ze er geen benzine kochten, zo hield de ANWB zijn leden voor in de Kampioen. Daarom was de ANWB voorstander van pleisterplaatsen vlakbij benzinstations.



Aan de vormgeving van de eerste benzinstations werd veel aandacht besteed. Architect Willem Dudok ontwierp dit station voor Esso.



Aan de plaatsing van benzinstations ging uitgebreid overleg tussen Rijkswaterstaat, de ANWB en de benzinemaatschappijen vooraf.



Overzicht van de verkeersintensiteit op de rijkswegen in 1960. Wanneer we het patroon vergelijken met dat uit 1938 (paneel 10), valt op hoe gelijkmatiger de drukte inmiddels over het land was verspreid.



Speciaal ontworpen wegrestaurants langs autosnelwegen kent Nederland pas sinds in de jaren zestig. Wegrestaurant De Lucht aan de A2 geldt als het oudste wegrestaurant van Nederland.



Pinksterdrukte op rijksweg 12 in 1963. (Spaarnestad Photoarchief)





*Sloop van een betonnen rijstrook, rijksweg 12, jaren zestig. De vervanging van beton door asfalt op de Nederlandse autosnelwegen duurde meer dan 10 jaar.*



*Lichtmasten langs rijksweg 13 in de jaren zestig.*



*Deus-chevaux met picknickende bestuurder aan rijksweg 12. Uit het oogpunt van verkeersveiligheid gold vanaf 1966 een verbod op 'stoppen zonder noodzaak' op de vluchstrook.*



*Rijksweg 12, ter hoogte van afslag Bodegraven.*

Het verbod uit 1966 om te stoppen op vluchstroken sloot aan bij de toenemende aandacht voor verkeersveiligheid op de autosnelweg.

Tot in de jaren zestig waren autosnelwegen voorzien van betonplaten en waren op- en afritten voorzien van klinkers. Inklinking van de bodem leidde echter tot veel verzakkingen en scheuren. Dit vergrootte de kans op ongelukken als het verlies van lading of zelfs het kantelen van vrachtwagens. Daarom begon Rijkswaterstaat het wegdek van de autosnelwegen rond 1960 van asfalt te voorzien.

In dezelfde periode werden ook de middenbermen uitgerust met steviger afscheidingen tussen de rijrichtingen. Regelmatig gebeurde het dat auto's door de middenbermen heen schoten. Vaak waren de gevolgen ernstig. Van de 2000 verkeersdoden die in 1962 vielen, waren 250 te wijten aan 'middenbermperforaties'. Om dit te voorkomen ging Rijkswaterstaat over op het plaatsen van zogenaamd olifantdraad, aarden wallen en metalen rails. De Duitse Autobahnen werden in deze periode van een metalen rail voorzien. Deze voorkwam weliswaar dat auto's door de middenberm schoten, maar van de auto en hun inzittenden bleef na de confrontatie met een dergelijke rail niet veel over. Daarop ontwikkelde de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid in Nederland een vangrail die meegaf. Rijksweg 12 kreeg in 1966 de primeur voor een dergelijke SWOV-rail.



*Constructie van een vangrail. Rijksweg 12 kende in 1966 de primeur met dergelijke vangrails.*



*Dagrecreatie langs de autosnelweg was in de jaren zestig bijzonder populair.*



## 14 Geleiding van het verkeer

Geleiding van het verkeer op de nieuwe autosnelwegen bleek al snel noodzakelijk. Vanaf de late jaren vijftig regelden politieagenten het verkeer tijdens drukke pinksterdagen op verkeersplein Oudenrijn. In 1964 werden hier verkeerslichten geplaatst. Een verkeersstoren zorgde voor het overzicht. Porsches van de rijkspolitie speurden naar files op het uitbreidende autosnelwegennet.

Met het drukker worden van de autosnelwegen in de jaren zeventig ontwikkelde Rijkswaterstaat elektronische hulpmiddelen om het verkeer op afstand te regelen. De eerste plek waar de rijksdienst matrixborden plaatste, was de A16 bij Zwijndrecht in 1974. Detectielussen in het wegdek rapporteerden er over de verkeersintensiteit.

Sindsdien bouwde Rijkswaterstaat een systeem op met een centraal controlecentrum in Utrecht en vijf regionale centra waarmee het hele Nederlandse autosnelwegennet in de gaten werd gehouden. Matrixborden en lichtbakken geven sindsdien de Nederlandse automobilist aanwijzingen over de te volgen routes en handhaven snelheid.



Matrixborden geleiden het verkeer.



Bedieningspaneel in een politie-seinkamer.



Waarschuwingssysteem voor files (rijksweg 13, rond 1970).





## 15 Uitbouw in de jaren '80 en '90



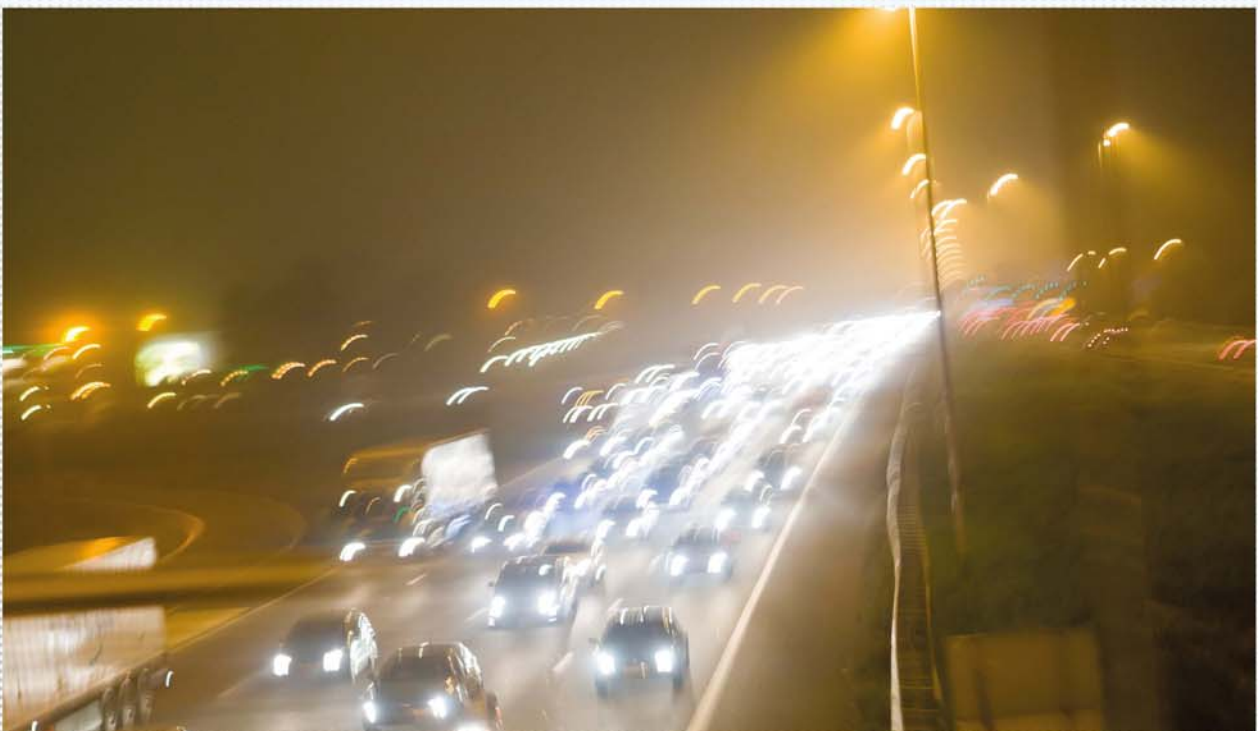
In de jaren '80 werden enkele ontbrekende schakels in het opengesteld, waaronder omstreden verbindingen als de A27 bij Utrecht en de A28 bij Zeist. De laatste belangrijke uitbreiding was de openstelling van de A73 in Limburg in 2008. Bij al deze verbindingen was inpassing van de weg een belangrijk element, bijvoorbeeld met verdiepte aanleg en geluidsmuren.

Een aantal andere, eerder geplande verbindingen zoals de A3 (door het Groene Hart) en de A11 zou niet meer worden aangelegd. Hoewel na 1980 het net nog met meer dan 600 km groeide tot meer 2500 km in 2012, was de tijd van de grote uitbreidingen voorbij.

Kenmerkend voor deze tijd was de aandacht voor de betere benutting van het bestaande net. Zo ging Rijkswaterstaat ertoe over om vluchtstroken open te stellen wanneer de verkeersdruk hiertoe

aanleiding gaf. In 1996 werd tussen De Uithof en Den Dolder de eerste spitsstrook opengesteld. Om de 500 tot 1000 meter legde Rijkswaterstaat pechhavens aan die de functie van vluchtstroken overnamen. Daarnaast werden op sommige tracés rijstroken versmald om in de spits over extra rijstroken te kunnen beschikken.

Daarnaast startte Rijkswaterstaat met de verbreding van wegen. Met de aanleg van extra rijbanen werd de capaciteit van de A12 en van andere autosnelwegen vergroot. Veel verbindingen werden van drie rijstroken in elke richting voorzien, sommige zelfs van vier stroken in elke richting. De A2 spande de kroon. Tussen Utrecht en Amsterdam kreeg deze autosnelweg na 2007 vijf rijstroken.





# Naar een robuust wegennet



Beeld van de A12, vangrails en geluidschermen markeren tegenwoordig de oudste autosnelweg van Nederland. (Bruno van den Eshout)



Luchtfoto van het Prins Clausplein. Niet het meest complexe, maar misschien wel het mooiste verkeersknooppunt van Nederland. (Bruno van den Eshout)

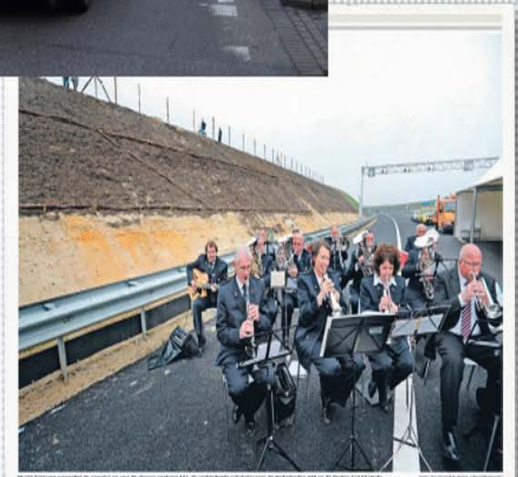
De autosnelweg veranderde de afgelopen 75 jaar, het gebruik ervan ook. Honderdduizenden weggebruikers nu benutten dagelijks het meer dan 2500 km lange Nederlandse autosnelwegennet. Het gebruik van het net is zeer veel intensiever dan de ontwerpers 75 jaar geleden hadden kunnen vermoeden. Het draagt een ander karakter dan verdacht. Terwijl de ontwerpers de autosnelwegen ontwierpen met het langeafstandsverkeer in gedachten hadden, wordt een groot deel van het net wordt benut voor ritten over relatief korte afstanden, tot 40 km. Met name rond de grote steden is het daardoor erg druk op de autosnelweg.

Om de capaciteit van de snelwegen te vergroten, startte Rijkswaterstaat met het ontvlechten van verkeersstromen. Als eerste paste Rijkswaterstaat dit toe op de A12 ten zuiden van Utrecht. Op rijksweg 12 werden in 1960 hier 30.000 auto's per etmaal geteld. In 1976 waren het al 100.000 en in 1980 al 120.000. Rijkswaterstaat ontwierp een breivak om alle verkeersstromen uit elkaar te houden. Ten oosten van verkeersknooppunt Oudenrijn bouwde de rijksdienst extra rijstroken met een vlechtwerk met ongelijkvloerse kruisingen dat in 1976 klaar was.

ANWB pleit voor een robuust wegennet. De toeristenbond wil niet alleen een scheiding van lokaal en doorgaand verkeer, maar vooral ook een beter gebruik van het onderliggende wegennet zodat automobilisten minder snel gebruik maken van de autosnelwegen. En de ANWB pleit voor meer overstapmogelijkheden op andere vervoermiddelen. De kern is om de reiziger meer keuzemogelijkheden te bieden om zich te verplaatsen en zo het verkeer in het dichtbevolkte stedelijke gebieden van Nederland in beweging te houden.



Oprijt van de A12 bij Voorburg, 2011. (Bruno van den Eshout)



Mondjesmaat wordt het Nederlandse autosnelwegennet nog uitgebreid. Artikel uit de Volkskrant, april 2012.

## Na dertig jaar 2,5 kilometer erbij

Van de oorspronkelijke 2500 kilometer is er nu 2525 kilometer. Het Nederlandse autosnelwegennet is daarmee 2,5 kilometer groter. Dit is een klein aantal kilometers, maar het is wel een groei. De ANWB pleit voor een robuust wegennet, dat betekent dat er ook meer aandacht moet worden besteed aan het wegennet onder de autosnelwegen. Dit kan bijvoorbeeld door meer overstapmogelijkheden te bieden op andere vervoermiddelen. De kern is om de reiziger meer keuzemogelijkheden te bieden om zich te verplaatsen en zo het verkeer in het dichtbevolkte stedelijke gebieden van Nederland in beweging te houden.

## NRC biedt excuses aan na artikel over Friso

NRC heeft zich onvoldoende excuus aangeboden voor een artikel over Friso. Het artikel had geleid tot een grote toename van de verkeersdrukte op de A12. De ANWB pleit voor een robuust wegennet, dat betekent dat er ook meer aandacht moet worden besteed aan het wegennet onder de autosnelwegen. Dit kan bijvoorbeeld door meer overstapmogelijkheden te bieden op andere vervoermiddelen. De kern is om de reiziger meer keuzemogelijkheden te bieden om zich te verplaatsen en zo het verkeer in het dichtbevolkte stedelijke gebieden van Nederland in beweging te houden.



