

Van zandwegen en kasseienbanen

Ballingsweg en Rijksweg stevig op de schop

Oeps, dat is even slikken, als je langs het vliegveld van Gilze naar Rijen rijdt. ‘Werk in uitvoering’, staat er op de borden. Nou een stevige dan. Kaalslag op de Ballingsweg en op die oude vertrouwde Rijksweg. Alle bomen weg, het ‘normale’ beeld verdwenen. Nog zonder dat de beloofde verbindingsboog, het dubbele fietspad, de extra rijstroken en een nieuwe rotonde aangelegd zijn, werkt het nu al desoriënterend. Al zullen Gilze en Rijenaren de weg naar elkaar vast niet kwijtraken. Dat leerde het verleden al ooit. Wat meteen de vraag oproept, hoelang liggen die twee wegen er eigenlijk al? Wat is hun historie?

TEKSTREDACTIE: MARIËLLE VAN HEZEWIJK

FOTOREDACTIE: KEES VAN DER HEIJDEN

Natuurlijk, deze reconstructie dient het goede doel. Om de veiligheid en de doorstroming van het steeds drukker geworden verkeer te verbeteren. Denk alleen maar aan al die automobilisten die 's morgens dagelijks in de rij staan om vanuit Rijen de Rijksweg (N282) op te komen, en hoe moeilijk bijvoorbeeld oversteken is vanuit de Ballingsweg bij Hulten. Volgens een bericht in de Nieuwe Tilburgsche Courant werd daar in 1960 – toen de Ballingsweg nog Langenbergseweg heette – ook al op ingespeeld. Onder het kopje ‘Aansluiting Langenbergseweg – Rijksweg’ meldt de krant: ‘Het gemeentebestuur van Gilze-Rijen heeft opnieuw succes geboekt in zijn streven, de Rijense wegen welke uitkomen op de drukke rijksweg Breda-Tilburg, een beveiligde aansluiting te geven. Thans is de Langenbergseweg aan de beurt.’ Dus ook toen al.

Omweg



De naam Langenbergseweg dateert van 1948. Tot de Tweede Wereldoorlog was het een zandweg tussen Nerhoven in Gilze en de Rijksweg. Na de oorlog maakte de gemeente hier een verharde weg van als verbinding tussen Gilze en Rijen. Dat was nodig omdat de Duitsers het vliegveld tussen de twee dorpen hadden aangelegd en daarmee de Rijensedijk, de rechtstreekse weg tussen Gilze en Rijen, hadden afgesloten. Voor de inwoners betekende dit voortaan een flinke omweg om van het ene dorp naar het andere te komen.

Nieuwsblad van het Zuiden 2-4-1960

Dat omrijden moet nog steeds. Én samen met de spotters wachten voor de verkeerslichten op wat overvliegt. Die verkeerslichten stonden er overigens ook in 1960 al toen de weg een zogenaamde 'Run-over' kreeg. Om 'uitschietende straaljagers' (...!) ruimte te geven, zo meldt het Nieuwsblad van het Zuiden.

Te veel eer



Spotters aan de Langenbergseweg voor landende straaljager (1980);

In 1982 trok de Provincie de Langenbergseweg door tot Alphen. Medio jaren negentig knipte de nieuwe Burgemeester Letschertweg de weg in tweeën en daarom besloot de gemeente in 2005 het stukje van Letschertweg tot Rijksweg een nieuwe naam te geven en te vernoemen naar oud-burgemeester Ballings. Het zou de inmiddels overleden burgemeester vast goed hebben gedaan. Want had hij dit al niet ooit voorzien? Toen hij in 1983 met pensioen ging vertelde hij in een interview in Dagblad De Stem over een discussie in de jaren '70 in de gemeenteraad over de mogelijke komst van een tweede squadron naar de vliegbasis. Het was een rumoerige vergadering. Een groot aantal tegenstanders had zich verzameld op de publieke tribune. Ballings: "Op goed moment mengt ook iemand van het publiek zich in de discussie. Ik maande hem tot stilte, waarop hij een spandoek ontrolt: 'Ballings weg'. Nu wilde het toeval dat ik die middag net in Bladel (zijn vorige gemeente, red.) een straatnaambordje 'Ballingslaan' had mogen onthullen". Dus reageerde hij in de raad gevat: "Vanmiddag een Ballingslaan en nu een Ballingsweg. Dat is toch echt te veel eer!".

Kasseien

De historie van de Rijksweg tussen Breda en Tilburg gaat veel verder terug. Ruim tweehonderd jaar geleden, in 1822, werd na een sterke Tilburgse lobby met de aanleg daarvan begonnen. Een kasseienbaan, rechtstreeks van Breda naar Tilburg en ook de gemeente Gilze en Rijen werd aangedaan. De weg was onderdeel van de 'Grooten weg der eerste klasse no 8' die van Tholen naar Den Bosch en Nijmegen liep. In september 1825 was het stuk Breda – Tilburg klaar. En vijf jaar later kwamen de eiken- en beukenbomen aan weerszijden van de nieuwe weg te staan.

De kosten voor het wegenonderhoud waren hoog en daarom werd er van 1826 tot 1872 tol geheven. Op het grondgebied van onze gemeente gebeurde dat bij Tol no. 2, het tolhuis aan de Haansberg bij Hulten.

Postkoets en pleisterplaatsen

Met de Rijksweg kwam ook de postkoets in beeld. Een paar keer per week reden particulieren met een beurtkar (voermannen reden om de beurt) de route Breda – Den Bosch. Stopplaats in onze gemeente was Hulten bij het café van de familie Anssems. Behalve passagiers namen de voerlui ook goederen, brieven, geld en dergelijke mee. Na 1863 – toen

het spoortraject Breda – Tilburg geopend werd - kwam voor het postvervoer de trein steeds meer in beeld.

En niet alleen het café van Anssems floreerde dankzij de Rijksweg. Plaatselijke ondernemers ontwikkelden in de loop der jaren allerlei pleisterplaatsen langs de weg. Café Planken Wammes onder Molenschot bijvoorbeeld, op de plaats waar nu Outdoor en Caravanbedrijf Linberg ligt. En ter hoogte van Rijen, op de hoek van de Oosterhoutseweg verrees in 1905 Herberg Heidezicht, later bekend onder de namen Kampzicht, Ponderosa, De Herbergh en La Cicogne. Tegenover de Julianastraat kwam in 1880 Hotel Café Halfweg, later 't Hoekske en nu 't Vermaeck. En ook nog steeds in beeld is Stad Parijs in Hulten. Na twee generaties Schellekens, inmiddels gerund door de vierde generatie De Kort. In 1827 heette het 'Parijs herberg', later 'Stad Parijs'.



Café 't Hoekske aan de Rijksweg (1948)

'Kuilen van 40 centimeter diep'

De Rijksweg die in 1825 opgeleverd werd was er een met kasseien. Op den duur was dat met de opkomst van auto en fiets niet echt comfortabel. Voor de veiligheid van de fietsers kwam er in 1902 op verzoek van de ANWB om te beginnen een rijwielpad bij, vermoedelijk van steenslag. Een ware primeur, want het was het eerste rijwielpad in Nederland. En voor de automobielen werden de kasseien in 1915 vervangen door een steenslagverharding. Maar ook dat was geen succes. In 1926 al kaartten ANWB en KNAC bij de Minister 'den zeer slechten toestand van den rijksweg van Breda naar Tilburg' aan en noemden de 'kuilen van 30 á 40 cm diep' als voorbeeld. Drie jaar later kwam er een nieuw wegdek van asfaltbeton en de rijbaanbreedte ging van 5 naar 6 meter. De fietspaden ernaast kregen een betonnen wegdek. Minpuntje was wel dat bij sneeuw en ijs het wegdek veranderde in een glijbaan. Een nieuwe toplaag moest wat verbetering brengen.

Dodenweg

Goed of slecht weer, er deden zich op de rijksweg Breda – Tilburg sowieso veel ernstige ongelukken voor. Er kwamen steeds meer auto's en motoren met onervaren bestuurders, de kwaliteit van de voertuigen was niet best en er waren grote snelheidsverschillen. Motorvoertuigen, paard en wagen, venters met handkarren, boeren met vee, het reed er allemaal. Geen verkeerslichten en straatverlichting, weinig verkeersregels en veel kruispunten; tel uit je winst.



Figuur 1 Rijksweg in 1939

Een derde rijstrook in de jaren '50 leverde de Rijksweg de naam Dodenweg op. Het was een middenbaan waar automobilisten uit beide richtingen konden inhalen. Levensgevaarlijk, met vele doden en gewonden tot gevolg. En het aantal verkeersdeelnemers bleef maar toenemen.

De komst van de nieuwe autosnelweg A58 tussen Breda en Tilburg bracht in 1971 verlichting. De oude Rijksweg was geen hoofdverbindingsweg meer. De verkeersaantallen daalden fors en het aantal rijstroken ging terug van drie naar twee.

Tweehonderd jaar

De oude Rijksweg Breda – Tilburg bestaat intussen al tweehonderd jaar. En dat hij aan een flinke reconstructie toe is, dat zien en ervaren we iedere dag. Het zal even wennen zijn, als we van het ene dorp naar het andere rijden, maar daar staat meer veiligheid en een goede doorstroming tegenover. En de bomen? Die worden allemaal gecompenseerd garanderen provincie en gemeente. Ruim 540 bomen zijn als bos aan de A58 aangeplant, er komt een deel aan de Broekdijk en een deel aan de N282 zelf. Maar dat compenseert vast niet de ongeveer elfhonderd bomen die in 1999 aan weerskanten van de Rijksweg werden geplant. Het 'normale' beeld krijgen we niet meer terug.

Bronnen

Thema-Mulder - Grooten weg der eerste klasse no.8 - Walter de Vet; Mulder nr. 72 – Jan de Vet; www.tijdmachinegilzerijen.nl; Weekblad Gilze en Rijen 2024, weken 6 en10; Nieuwe Tilburgsche Courant 6-1-1960; Nieuwsblad van het Zuiden 2-4-1960; Dagblad De Stem 19-2-1983.