

# **De schoonheid van de weg**

Hoe een monumentale benadering van infrastructuur onze blik op de weg kan veranderen

Bart van de Laak  
s4131347

---

## Inhoud

Inhoud	2
Inleiding	3
Probleemstelling	4
Status Quaestionis	6
Hoe ontstond de snelweg in de Nederlandse infrastructuur?	14
Welke rol speelde esthetiek in de ontwikkeling van de snelweg in Nederland?	21
Casus. De Duitse Autobahn: schoonheid boven efficiëntie	25
Casus. Route 66: geïnstitutionaliseerd, maar nog geen museum	28
Hoe komt 'nieuw erfgoed' in Nederland tot stand?	30
Valt de snelweg in te passen in het geïnstitutionaliseerd erfgoed?	33
Conclusie	40
Bronnen	41
Kranten	41
Websites	42
Literatuur	42

---

## Inleiding

De masteropleiding Actuele Geschiedenis bestudeert de wijze waarop het verleden zichtbaar is in het heden. Een andere beschrijving van de discipline luidt: 'de deconstructie van hedendaagse vanzelfsprekendheden'. Dat betekent dat het heden evenzeer als het verleden een belangrijk thema is. Mijn masterscriptie volgt die lijn. Deze thesis tracht namelijk geen historische vraag te beantwoorden, zoals dat wellicht gebruikelijk is bij andere geschiedkundige masterscripties, maar zoekt het antwoord op een actuele vraag:

Kan een monumentale benadering van infrastructuur bijdragen aan de manier waarop snelwegen vandaag de dag deel uitmaken van de Nederlandse openbare ruimte?

Deze scriptie raakt aan twee terreinen: het veld van de mobiliteitshistorici, en dat van het erfgoedonderzoek. Denkers over erfgoed houden zich bezig met de vraag wat erfgoed is, hoe populaire uitingen van het verleden in het heden tot stand komen. Wat is het uit de geschiedenis dat we koesteren en waarom koesteren we dat juist nu?

Nederlandse mobiliteitshistorici beschrijven de ontwikkeling van de mobiliteit in Nederland. De ligging van waterwegen, verkeerswegen en spoor hebben historische wortels. De technologische vooruitgang van vervoersmiddelen drukten ook een stempel op de historische geografie van Nederland.

In deze masterscriptie wil proberen beide terreinen met elkaar te verbinden. Kernbegrippen van erfgoed zijn historiciteit en esthetiek. Objecten zijn het behouden en beschermen waard vanwege de belangrijke rol die ze speelden in het verleden (historiciteit) of vanwege uitzonderlijke schoonheid (esthetiek). Zijn snelwegen ook op deze manier te benaderen? Welke rol speelden (snel)wegen in het ontstaan van het moderne Nederland?

Als snelwegen voldoen aan de voorwaarden voor een monumentale status, zou dat kunnen bijdragen aan de waardering van snelwegen in de openbare ruimte?

Bart van de Laak,  
6 augustus 2015

---

## Probleemstelling

Een week voor de Provinciale Statenverkiezingen van 18 maart 2015 liet het partijbureau van GroenLinks een proefballonnetje op. De Nederlandse snelweg was in de ogen van de partij een potentiële elektriciteitscentrale. Van de 2.300 kilometer snelweg in Nederland zou volgens GroenLinks de helft geschikt zijn om windmolens langs te plaatsen. Dat zou voldoende ruimte opleveren voor zo'n 1.500 molens.

Op de website van GroenLinks wordt het plan als volgt omschreven:

"Snelwegen doorsnijden het landschap en vormen daarmee een logische lijn waarlangs de molens geplaatst kunnen worden. Dat voorkomt verrommeling van het landschap. Om snelwegen ligt nu al een zone waarbinnen beperkingen gelden voor bewoning. Snelwegen maken immers lawaai, beduidend meer dan windmolens. Door op een strook van 100 meter breed langs de snelweg windmolens te plaatsen vallen ze binnen de hinderzone van de snelweg zelf."<sup>1</sup>

GroenLinks doet een aantal opmerkelijke aannames.

- Snelwegen zijn geen onderdeel van het landschap, zoals skylines of dorpsgezichten dat kunnen zijn, maar ze doorsnijden het.
- Als windmolens langs de snelweg geplaatst worden, voorkomt dat verrommeling.
- Wat langs de snelweg in de 'hinderzone' wordt geplaatst, vormt geen obstakel zolang het niet hinderlijker is dan de snelweg zelf.

De premissen van GroenLinks lijken te zeggen dat de snelweg als ruimtelijk element geen waarde vertegenwoordigt. Wat het behouden waard is en bescherming verdient, wordt door de snelweg juist doormidden gehakt. Zo beschouwd ontstaat een waardebalans van de ruimtelijke ordening. Aan de ene zijde het waardevolle dat beschermd dient te worden; de monumenten en monumentale landschappen, en helemaal aan de andere kant van de balans de snelweg.

Deze thesis draait om de vraag of dat terecht is. De krachtige ontwikkeling die het industrieel erfgoed doormaakte sinds de jaren '90 ondersteunt de stelling dat de waardering voor ruimtelijke elementen tijdgebonden is. Wat we nu lelijk vinden, kan over twintig jaar gekoesterd worden als onmisbaar onderdeel van de Nederlandse identiteit.

Kun je daar op anticiperen? Zien we iets over het hoofd? Snelwegen hebben een aanzienlijke bijdrage geleverd aan de economische ontwikkeling van Nederland in de 20e eeuw; aan historiciteit geen gebrek. Esthetische kwaliteit, naast historiciteit een ander kernbegrip van

---

<sup>1</sup> GroenLinks, '1500 extra windmolens langs snelwegen' <<https://groenlinks.nl/nieuws/1500-extra-windmolens-langs-snelwegen>>, [geraadpleegd op 31 maart 2015].

erfgoed, was ooit een veel belangrijker factor bij de aanleg van wegen dan het vandaag de dag is. Zijn snelwegen rijp voor een collectieve herwaardering?

De instantie die in Nederland over het geïnstitutionaliseerde erfgoed gaat, de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE), heeft geen eenduidige visie op de waardering van de snelweg in het landschap. In de brochure *Infrastructuur* stelt de RCE dat de aanwezigheid van infrastructuur ervoor zorgt dat ontwikkelingsgeschiedenis van een gebied 'leesbaar' is. Preciezer: "Infrastructuur is van grote invloed op de identiteit en ruimtelijke kwaliteit van het cultuurlandschap en heeft een educatieve betekenis."<sup>2</sup> Het hoofd 'Landschap' bij de RCE Henk Baas is echter een diametraal andere mening toegedaan en spreekt over Nederland als een cultuurlandschap dat door de aanleg van infrastructuur ernstig onder druk staat.<sup>3</sup>

Met enige creativiteit zou je kunnen stellen dat beide opvattingen een kern van waarheid bevatten. De lijnvormige elementen van de infrastructuur vertellen een verhaal, maar de esthetiek is zo bedroevend dat niemand erin geïnteresseerd lijkt zijn en het andere verhalen in de weg zit. Dat sluit aan bij de visie van hoogleraar Architectonische Vormgeving en Mobiliteitsesthetiek Francine Houben. Volgens haar heeft de onderwaardering van de snelweg geleid tot esthetisch ondoordachte wegen.<sup>4</sup> Houben hield pleidooien voor meer inmenging van (landschaps-)architecten bij de aanleg van nieuwe wegen, om de waardering voor de snelweg in de openbare ruimte omhoog te krijgen.

Houben kijkt slechts vooruit om haar doel te bereiken. Maar kun je hetzelfde ook bereiken door om te kijken? Wat zijn de consequenties als snelwegen onderdeel gaan uitmaken van het geïnstitutionaliseerde erfgoed? Kennis van de historiciteit en (historische) esthetiek van snelwegen helpen de openbare ruimte waarderen. Onbekend maakt immers onbemind. Waarom rijd je waar je rijdt? Waarom zie je wat je ziet? In deze studie begin ik met een evaluatie van de ontwikkeling die erfgoed maakte in de twintigste eeuw. Daarna wil ik een beknopt overzicht geven van de historische ontwikkeling van de snelweg in Nederland en de wijze waarop esthetiek bij die ontwikkeling een rol speelde. Mede aan de hand van voorbeelden uit het buitenland - de Duitse Autobahn en de Amerikaanse Route 66 - wil ik aanknopingspunten zoeken voor een monumentale benadering van snelweginfrastructuur in Nederland. De analyses maken het mogelijk om een richting te onderscheiden waarin toekomstige representaties van erfgoed zich in bewegen. Daarmee hoop ik antwoord te kunnen geven op de vraag of een monumentale benadering van infrastructuur kan bijdragen aan de wijze waarop snelwegen deel uitmaken van de openbare ruimte.

---

<sup>2</sup> Liesbeth van de Goor, *Infrastructuur*, brochure van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg (Zeist 2007) 3.

<sup>3</sup> Rijksdienst voor het cultureel erfgoed, 'Programmaliijn Levend Landschap: synergie tussen erfgoed, economie en ecologie' <<http://www.cultureelerfgoed.nl/dossiers/visie-erfgoed-en-ruimte/programmaliijn-levend-landschap-synergie-tussen-erfgoed-economie-en-ecologie>>, [geraadpleegd op 29 april 2015].

<sup>4</sup> De snelweg als cultureel erfgoed, *De Groene Amsterdammer*, 9 december 2000.

---

## Status Quaestionis

Erfgoed is een complex, maar vooral uitgebreid begrip. Exemplarisch is de inleiding van historicus Frans Grijzenhout in de bundel die de geschiedenis van het begrip beschrijft. In zijn poging het concept te definiëren, trekt hij het uit elkaar in twee delen: materieel en immaterieel erfgoed. Onder immaterieel erfgoed verstaat hij 'het geheel aan normen, waarden en culturele prestaties van een hele cultuur'.<sup>5</sup> Erfgoed is dus (onder meer) de complete onderlinge omgang tussen mensen in een maatschappij. Niet gering.

Deze status quaestionis richt zich alleen op de tastbare variant van erfgoed. Veel vooraanstaande denkers maakten die beperking niet toen ze spraken over erfgoed, patrimoine, Kulturerbe of heritage. Desalniettemin blijft de wetenschappelijke stand van zaken overeind wanneer je hun zijstappen richting het immateriële erfgoed buiten beschouwing laat.

Het academisch debat waarbinnen het begrip erfgoed valt, zou je kunnen omschrijven als de discussie omtrent het onderzoek naar de alledaagse omgang met het verleden. Onder aanvoering van Leopold Ranke werd geschiedenis in de negentiende eeuw het wetenschappelijk domein binnengeloodst. Voor historici binnen de muren van de universiteit bleef het terrein exclusief wetenschappelijk tot ver in de twintigste eeuw. Buiten de wetenschap presenteerde het verleden zich uiteraard ook. Maar de wijze waarop het verleden reflecteert in het heden, zoals erfgoed dat doet, was voor geschiedkundigen geen onderwerp van discussie. Erfgoed is op zichzelf immers geen geschiedenis. Hoogstens een afgeleide van geschiedenis; lange tijd te triviaal bevonden voor de wetenschap.

De meningen verschillen over het moment waarop historici ook de populaire interpretatie van het verleden gingen bestuderen. Volgens historicus Kees Ribbens nam in de jaren zeventig de aandacht voor het onderwerp sterk toe. Hij noemt historici Eric Hobsbawm en Rolf Schörken die in dit decennium tot de voorlopers behoorden die pleitten voor meer onderzoek. Schörken concludeerde in 1972 dat de geschiedbeleving van leken en wetenschappers niet parallel loopt.<sup>6</sup>

Historicus Rob van der Laarse kiest David Lowenthal als de eerste belangrijke propagandist van onderzoek naar de populaire geschiedbeleving.<sup>7</sup> Onmiskenbaar heeft Lowenthal in de jaren tachtig de belangrijkste patronen afgebakend waarlangs verder onderzoek verliep. Een belangrijke these die hij plaatst is dat erfgoed niet per se een verkeerde manier van omgaan met het verleden is, maar een andere. Lowenthal trekt daarom een scherpe lijn tussen geschiedenis en

---

<sup>5</sup> Frans Grijzenhout, 'Inleiding', in: Frans Grijzenhout (red.), *Erfgoed: de geschiedenis van een begrip*, (Amsterdam, 2007) 1-21, alhier 1.

<sup>6</sup> Kees Ribbens, *Een eigentijds verleden. Alledaagse historische cultuur in Nederland 1945-2000*, (Hilversum, 2002) 9.

<sup>7</sup> Rob van der Laarse, 'Erfgoed en de constructie van vroeger', in: Rob van der Laarse (red.), *Bezeten van vroeger. Erfgoed, identiteit en musealisering*, (Amsterdam, 2005) 1-29, alhier 10.

erfgoed: geschiedenis is het wetenschappelijke perspectief op het verleden en erfgoed is de populaire benadering.

Erfgoed en de geschiedwetenschap hebben bovendien een verschillend objectief. Naar Rankiaans voorbeeld stelt Lowenthal dat professionele historici het verleden in haar eigen geest trachten te begrijpen. Met erfgoed probeert men daarentegen het verleden juist te verbinden aan de eigentijdse opvatting van overtuigingen en doelen. Erfgoed benadrukt het lovenswaardige en verzwijgt wat men niet wil zien. Daarom is erfgoed geen correcte afspiegeling van een verleden, maar 'een geloofsbelijdenis in een gewenst verleden'.<sup>8</sup>

Erfgoed heeft volgens Lowenthal een band met het verleden, maar die band is troebel en mist vaak de nodige context. Daarin schuilt volgens hem ook een gevaar. Wat tastbaar is, wordt vaak te gemakkelijk als waarheid aangenomen. Wat men kan zien, is geloofwaardiger dan wat men leest.<sup>9</sup> Die intrinsiek geachte waarheid in erfgoed maakt de betrokkenheid van historici volgens Lowenthal gewenst.

Want, zo laat hij zien, dient erfgoed geen wetenschappelijk doel, maar moet het een specifieke, zelfgekozen identiteit benadrukken en versterken.<sup>10</sup> Dat is het voornaamste punt waarin erfgoed verschilt van geschiedenis: vooringenomenheid. Lowenthal ontkent niet dat in elke omgang met het verleden een bepaalde subjectiviteit verborgen zit, maar waar historici die vooringenomenheid juist uit alle macht proberen te vermijden, werkt erfgoed juist als een versterkende factor.

Erfgoed heeft zo beschouwd twee gezichten: enerzijds belichaamd in de onschuld van een stadswandeling langs historische gebouwen en nationale herinneringsplaatsen, anderzijds kan hetzelfde erfgoed de katalysator zijn voor patriottisme, xenofobie en etnische spanningen.

Deze ambiguïteit in de beleving van erfgoed is geen dispuut tussen precieze historici en het rekkelijk publiek. Ook binnen het wetenschappelijke veld wordt er verschillend over gedacht. In Frankrijk wordt de omgang met het 'patrimoine' op academisch niveau veel minder geproblematiseerd dan bijvoorbeeld in Groot-Brittannië het geval is. Het lieux de mémoire-project van de Franse historicus Pierre Nora is in eigen land vrij onomstreden en heeft een uitgesproken nostalgisch karakter. Volgens Nora was het verleden te veel een afzonderlijke wereld geworden. Zijn lieux de mémoire gaven het publiek de mogelijkheid om die breuk te overbruggen.<sup>11</sup>

In Groot-Brittannië kijken vele historici juist met afkeer naar de erfgoedcultus die daar in de jaren zeventig ontstond. Britse historici als Patrick Wright, Julian Barnes en Robert Hewison schetsen het beeld van een eiland ondergedompeld in heimwee en nostalgie. Volgens hen is 's

---

<sup>8</sup> David Lowenthal, *The heritage crusade and the spoils of history*, (Cambridge, 1997) 14.

<sup>9</sup> David Lowenthal, 'Authenticity: rock of faith or quicksand quagmire?', *Conservation* 13 (1999) 5-8, alhier 6.

<sup>10</sup> David Lowenthal, *The past is a foreign country*, (Cambridge, 1985) 122.

<sup>11</sup> Ribbens, *Een eigentijds verleden*, 37.

werelds eerste industriële natie veranderd in een toeristische uitbater van zijn glorieus verleden. "Een land in coma, levend met de rug naar de toekomst, dat in zijn geheel onder een kaasstolp is geplaatst."<sup>12</sup>

Je kunt je overigens afvragen waar de Britse historici kritiek op hebben. De politieke teloorgang van een voormalige wereldmacht, of de mensen die strijden voor het conserveren van tastbare verwijzingen naar die voormalige wereldmacht? De stelling dat zowel de erfgoedfanatici als hun criticasters uit nostalgie handelen, is verdedigbaar.

Vanuit het gezichtspunt van de criticasters lijkt erfgoed een uitermate problematisch begrip waar een bepaald gevaar in schuilt. Een nostalgisch genotsmiddel dat alleen bij gematigde consumptie verantwoord is. Dat de erfgoedcultus grossiert in criticasters blijkt mooi uit het rijtje negatieve typering van erfgoed dat Ribbens onder elkaar zette. Hij kwam tot: egoïstisch, nostalgisch, escapistisch, triviaal, steriel, ignorant en anachronistisch.<sup>13</sup>

Desalniettemin zijn er ook historici die niet zoveel kwaad zien in erfgoed. Volgens historicus Willem Frijhoff ligt de betekenis van erfgoed niet in een correcte weergave van de historische werkelijkheid, maar in de bijdrage die het levert aan het identiteitsbesef.<sup>14</sup> Monumenten, maar ook immaterieel erfgoed zijn volgens Frijhoff tekenen van een gedeeld verleden. In deze functie dient erfgoed als legitimatie van een (veronderstelde) gemeenschap. Maatschappelijke individualisering versterkt die werking: Lowenthal noemt de vermeende afbraak van sociale cohesie als een stuwende kracht achter de erfgoedcultus.

In de opvatting van socioloog Warna Oosterbaan zijn monumenten en erfgoed handvatten voor identiteitsvorming. "We zijn een product van een collectief verleden, het kan bijna niet anders dan dat we daar allemaal de sporen van dragen. Dat is zo ongeveer de gedachte achter al die pogingen het erfgoed te laten spreken, plaatsen van herinnering te creëren en canons vast te stellen. In een tijd waarin menigeen zich zorgen maakt over sociale samenhang en er een grote belangstelling is voor identiteit, ligt het voor de hand dat het erfgoed wordt afgestoft."<sup>15</sup>

Oosterbaan concludeert daarom dat erfgoed niet zo'n gevaarlijk fenomeen is als wordt verondersteld. De zeggingskracht van erfgoed is namelijk niet eenduidig. Het tastbare en het zichtbare is onderdeel van een verhaal, maar het verhaal hoeft niet voor iedereen gelijk te zijn. De Amsterdamse grachtengordel kan een herinnering zijn aan de burgerlijke voorspoed van de Gouden Eeuw, maar ook een symbool van koloniale uitbuiting.<sup>16</sup>

---

<sup>12</sup> Van der Laarse, 'Erfgoed en de constructie van vroeger', 9.

<sup>13</sup> Ribbens, *Een eigentijds verleden*, 32.

<sup>14</sup> Frijhoff, *Dynamisch erfgoed*, 8.

<sup>15</sup> Warna Oosterbaan, *Ons erf. Identiteit, erfgoed en culturele dynamiek*, (Amsterdam, 2014) 80.

<sup>16</sup> Ibidem, 82.



Volgens Frijhoff is erfgoed daarom een dynamisch begrip. Erfgoed kan zijn zin verliezen, of juist in betekenis groeien.<sup>17</sup> Een goed voorbeeld daarvan is de negentiende-eeuwse uitvinding van de Gouden Eeuw. Het representeerde een bepaalde grootsheid waarmee men zichzelf wilde identificeren. Toen Jan Peter Balkenende zijn fameuze oproep deed tot een herwaardering van de VOC-mentaliteit, verduidelijkte hij dat direct door er aan toe te voegen: "over grenzen heen kijken!" Met die toevoeging trachtte hij te verduidelijken dat hij het had over de goede handels- en ondernemersgeest waarvan verondersteld wordt dat men die had in de VOC-tijd. Critici wezen direct op de slavernij, het geweld en de onderdrukking waar de VOC ook een symbool van is geworden. De historicus Balkenende werd zelf ingehaald door de geschiedenis. Hoewel de wetenschappelijke correctheid dicteert dat elke tijd op zijn eigen merites beoordeeld wordt, is dat geen wetmatigheid voor publieke opinie.

Ook de kritiek op het nostalgische element van erfgoed is niet onomstreden. Door te benadrukken dat erfgoed een opportuun gekozen verleden representeert en voor het publiek verzwijgt wat onwelgevallig is, stel je impliciet dat er ook een objectieve en onbetwiste verleden werkelijkheid bestaat die bewust verborgen wordt gehouden. Bovendien hebben criticasters weinig oog voor de ontvangers van nostalgische boodschappen. Het publiek wordt voorgesteld als een passieve massa die kritiekloos accepteert wat de zender hen voorschotelt. Een zienswijze die in de communicatietheorieën al decennia geleden onderuit werd gehaald.<sup>18</sup>

Belangrijk om op te merken is dat strijd vaak een factor is in de erfgoedcultus. Erfgoed wordt gepresenteerd als weerloze materie dat te vuur en te zwaard beschermd dient te worden tegen de moderne tijd. Niet voor niets heet het boek waarmee het begrip erfgoed in Nederland school maakte *Een eeuw strijd voor Nederlands cultureel erfgoed*. In dit werk uit 1975 omschreef Frederic Duparc cultureel erfgoed als "al wat het verleden, ook het allerjongste verleden, aan culturele goederen aan ons, het nageslacht heeft overgebracht."<sup>19</sup> Deze omvattende definitie koppelde voor het eerst erfgoed aan het begrip 'cultuur', waarbij de interpretatie van cultuur volgens Duparc sterk tijdgebonden is.

Duparc beschouwt zelf Victor de Stuers als grondlegger van het erfgoedbeleid in Nederland. De Stuers werd in 1875 aangenomen op het ministerie van Binnenlandse Zaken, op de toen nieuw opgerichte afdeling Kunst en Wetenschappen. Twee jaar voor zijn aanstelling schreef De Stuers het essay 'Holland op zijn smalst' in *De Gids* waarin hij de staat opriep tot behoud van monumenten. "Ook de verspreiding van de kennis onzer nationale historie is een staatsbelang. Want evenzeer als - zoo niet meer dan - taal, godsdienst of zeden, scheidt de geschiedenis den band die bevolkingen tot nationaliteiten verbindt en verbonden houdt. Die kennis der geschiedenis

---

<sup>17</sup> Frijhoff, *Dynamisch erfgoed*, 38.

<sup>18</sup> Connie de Boer en Swantje Brennecke, *Media en publiek. Theorieën over media-impact*, (Amsterdam, 2004) 17.

<sup>19</sup> Frederic Duparc, *Een eeuw strijd voor Nederlands cultureel erfgoed*, (Den Haag, 1975) XV.

zal het volk minder verkrijgen door lessen op scholen, die het niet bezoekt en door boeken, die het niet leest, dan wel door het zien van voorwerpen, welke of materieele getuigen van zekere historische feiten waren, of ter herinnering daaraan vervaardigd en tentoongesteld zijn. [...] Zoowel de monumenten die voor de kunst als die welke voor onze geschiedenis belangrijk zijn, behooren derhalve verzorgd te worden."<sup>20</sup>

Het erfgoed waar De Stuers op doelde was voornamelijk museaal van aard. Duparc geeft een complete verhandeling over de ontwikkeling die de rijksmusea doormaakten in de honderd jaar na het aantreden van De Stuers. Maar zoals Duparc in 1975 opmerkte is cultuur een tijdgebonden begrip dat inmiddels veel verder reikt dan het museum. Sindsdien heeft erfgoed zich volgens Lowenthal bewogen van het elitaire naar het alledaagse, van het verre verleden naar het recente verleden en van het materiële naar het immateriële.<sup>21</sup>

Frijhoff en Lowenthal zien beide een dynamisch begrip, maar baseren dat op andere gronden. Voor Frijhoff schuilt de dynamiek in erfgoed in de verschillende invullingen van de betekenis, afhankelijk van de beschouwer of de tijd. Voor Lowenthal is dynamiek het steeds ruimer definiëren van erfgoed en de verplaatsing van het aandachtspunt. Neem je beide visies in ogenschouw, dan kun je concluderen dat wat we nu in Nederland beschouwen als erfgoed, slechts een momentopname is. In de toekomst kan het erfgoedbestand groeien, krimpen, aan betekenis winnen of verliezen.

### **Erfgoed in de Nederlandse openbare ruimte**

In 1823 kon het Muiderslot vanwege de bouwvallige staat waarin het verkeerde niet langer als arsenaal voor het ministerie van Oorlog dienen. Het slot werd daarom overgedragen aan het departement Domeinen, dat het gebouw wilde slopen om de resten als bouwmaterialen te verkopen. Vanuit de burgerbevolking kwamen tegenstander van de sloop in opstand om het 'gedenkstuk van oude Hollandsche grootheid en geschiedenis' te redden. Onder druk van het publiek gelastte koning Willem I de afbraak van het slot uiteindelijk af.<sup>22</sup>

De redding van het Muiderslot is één van de vroegst bekende voorbeelden van het behoud van bouwkundig erfgoed. Bouwhistoricus Coert Peter Krabbe laat de ontwikkeling van het bouwkundig erfgoed een kleine twintig jaar later beginnen in de jaren veertig van de negentiende eeuw met de oprichting van de Maatschappij tot bevordering van de bouwkunst.<sup>23</sup>

De Maatschappij publiceerde in *Bouwkundige Bijdragen* regelmatig architectuurhistorische studies. De eerste voorzitter van de Maatschappij sprak over het belang van de historische

---

<sup>20</sup> Victor de Stuers, 'Holland op zijn smalst', *De Gids* 37 (1873) 320-403, alhier 324-325.

<sup>21</sup> Lowenthal, *The heritage crusade*, 14.

<sup>22</sup> Thomas von der Dunk, 'De redding van het Muiderslot. De plannen voor de bestemming van een Middeleeuws kasteel tot Nederlands-historisch museum tijdens koning Willem I', *Jaarboek Amstelodamum*, 82 (1990) 138-168, alhier 148.

<sup>23</sup> Coert Peter Krabbe, 'Monumenten: architectonische overblijfselen', in: Frans Grijzenhout (red.), *Erfgoed, de geschiedenis van een begrip*, (Amsterdam, 2007) 151-174, alhier 155-156.

bouwkunst als 'de raadgevende stem der geschiedenis.' Anders dan wat De Stuers voor ogen had met cultureel erfgoed, namelijk de educatie van het volk, was het documenteren van bouwkundig erfgoed voornamelijk een bezigheid van architecten en enkele geïnteresseerde intellectuelen. Architecten werden geacht de bouwstijlen en hun kenmerken te doorgronden om ze te kunnen integreren in nieuwe ontwerpen. De Maatschappij hield bovendien al vroeg pleidooien voor de bescherming van historische gebouwen. Aanvankelijk alleen nog voor objecten die historiciteit bezaten vanwege gebeurtenissen die er in het verleden hadden plaatsvonden. Esthetische kwaliteit werd daar in het midden van de 19e eeuw aan toegevoegd. In 1854 stelde architect Willem Rose op een bijeenkomst van de Maatschappij voor om te komen tot 'een verdeling in gedenkteekenen van geschiedkundige, en in gedenteekenen van kunstwaarde.'<sup>24</sup>

Hoewel het Muiderslot eerder dan 1854 van de sloop gespaard werd, was dat niet vanwege de bouwhistorische waarde. Men wilde het gebouw voornamelijk beschermen omdat schrijver Pieter Cornelis Hooft als drost van Muiden ooit in het kasteel woonde. Dat blijkt ook uit de plannen die volgden op de officiële redding door Willem I. Slechts korte tijd later werd het plan geaccepteerd om het meest bouwvallige deel van het slot alsnog te slopen. De voormalige woonvertrekken van P.C. Hooft werden immers niet aangetast. In 1881 werd het kasteel toch als geheel gerestaureerd.<sup>25</sup>

Het industrieel erfgoed ontwikkelde zich volgens eenzelfde patroon. Na het buiten gebruik nemen van stoomgemaal De Cruquius in Haarlem in 1933 verzette een groep liefhebbers en ingenieurs zich tegen de sloop ervan. De eerste roep tot behoud was net zoals bij de geplande sloop van het Muiderslot dus een publieke wens en geen wetenschappelijke of politieke. In 1936 werd het gebouw op de Voorlopige Lijst van Monumenten van Geschiedenis en Kunst geplaatst, wat het gemaal volgens historicus Karel Loeff het oudste industriële monument ter wereld maakt.<sup>26</sup>

Het beschermen van het stoomgemaal betekende echter niet dat het industrieel erfgoed als erfgoedcategorie was 'ontdekt'. De wetenschappelijke interesse kwam veel later en van onderaf, zo blijkt ook uit de titel van het periodiek waarin midden jaren vijftig het eerste artikel verscheen over industrieel erfgoed: *The amateur historian*. Auteur Michael Rix noemde het overigens toen nog 'industrial archeology'. Rix definieerde het begrip als volgt: "Industrial archeology is that particular branch of archeology that deals with the constructs and processes of human industrial organization and labor."<sup>27</sup>

---

<sup>24</sup> Willem Rose, 'Welken weg moet men inslaan om onze Middeleeuwsche gebouwen te doen herstellen?' *Bouwkundige Bijdragen* vol. 9 (1856) 48.

<sup>25</sup> Von der Dunk, 'De redding van het Muiderslot', 159.

<sup>26</sup> Karel Loeff, *Industrieel erfgoed. Van buitenbeentje in de monumentenzorg naar boegbeeld van de erfgoedzorg*, (Leiden, 2013) 23.

<sup>27</sup> Michael Rix, 'Industrial archeology', *The amateur historian* 2 (1955), 225-226.

Het onderzoeksgebied concentreerde zich in Engeland aanvankelijk rond de vroegste sporen van industrialisering en de oude mijnindustrie in Cornwall. Dat maakt het ook niet verwonderlijk dat juist Engeland als eerste industriële natie met een sterke cultuur van erfgoedbehoud het industrieel erfgoed omarmde. In Nederland had men het naast de 'industriële archeologie' ook over 'monumenten van bedrijf en techniek'. Beide termen zijn in onbruik geraakt na 1996, het Jaar van het Industrieel Erfgoed.<sup>28</sup>

Industrieel erfgoed is van nature gekoppeld aan professionaliteit. Professionaliteit heeft hier geen kwalitatieve waarde, maar een descriptieve. Monumenten ter herinnering aan bijvoorbeeld een staatsman of oorlogsheld werden opgericht om te worden gekoesterd door het volk. Fabrieken en industrieën werden in beginsel niet opgericht om te worden gekoesterd, maar kregen op termijn wel de waardering van hen die er werkten of zij die er om technische redenen mee bezig waren; het professionele veld. Het eerste Nederlandse congres over industriële archeologie in 1974 vond niet plaats op instigatie van het volk, noch was het een initiatief van professionele historici. De organisatie was in handen van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs en de Technische Hogeschool in Delft.

Professionele historici zijn dus zelden pioniers in het behoud van nog niet onderkende categorieën erfgoed. Desalniettemin pleit Loeff voor een actievare taak voor de historicus. Volgens hem dienen erfgoeddeskundigen zich te buigen over problemen waarover het grote publiek nog niet heeft nagedacht. "Met betrekking tot behoudsvraagstukken strijden in de huidige maatschappij 'deskundigheid' en 'de stem van het publiek' [...] om het primaat",<sup>29</sup> stelt hij. Een opdracht die haaks staat op de geschiedenis van bottom-up-ontwikkelingen zoals die zichtbaar zijn bij het industrieel erfgoed en zoals ze voorafging aan de institutionalisering van erfgoed in de negentiende eeuw.

Over de esthetische en historische waarde van infrastructuur en snelwegen in het bijzonder bestaat in Nederland niet veel literatuur. Opmerkelijk is dat ook hier de eerste publicatie niet uit de geschiedkundige hoek komt. De lijvige catalogus van de Rotterdamse architectuurbiënnale over Mobiliteits esthetiek uit 2002 bevat een aantal artikelen over schoonheid in de ontstaangsgeschiedenis van de Nederlandse snelweg.<sup>30</sup> Vervolgpublicaties hebben voornamelijk betrekking op esthetiek in de hedendaagse wegenbouw en hebben weinig oog voor de historische zijde. Wellicht is dat op te vatten als een teken dat erfgoeddeskundigen weinig waarde zien in de historische esthetiek van de snelweg.

Een uitzondering daarop is het werk van architectuurhistorici Wim Nijenhuis en Wilfried van Winden. Hun belangrijkste vraag in *De diabolische snelweg* uit 2007 luidt: 'Welke representaties zouden de in cultureel opzicht verwaarloosde ruimten van de snelweg onder de aandacht kunnen

---

<sup>28</sup> Loeff, *Industrieel erfgoed*, 36.

<sup>29</sup> Ibidem, 13-14.

<sup>30</sup> Francine Houben e.a. (red.), *Mobility. A room with a view*, (Rotterdam, 2002)

brengen en ons oog ontvankelijk kunnen maken voor hun esthetische kwaliteiten?'<sup>31</sup> Het onderzoek deden zij in de 'gebrekkige archieven van Rijkswaterstaat en Staatsbosbeheer', aangevuld met interviews met betrokken wegenbouwers. Van Winden en Nijenhuis pleiten net als Francine Houben voor de terugkeer van landschapsarchitecten in het wegontwerp om waardering te creëren. Hoewel zij uit het verleden putten om hun standpunt te onderbouwen, is de historiciteit van snelwegen geen factor van belang in het boek. Een omissie die wellicht voortkomt uit het feit dat beide auteurs architect zijn met een historische belangstelling, in plaats van andersom.

De historiciteit van wegen is het domein van mobiliteitshistorici. Auke van der Woud is daarin de meest prominente historicus, hij specialiseerde zich vooral in de negentiende-eeuwse ontwikkeling van het Nederlandse wegennet. Gijs Mom schreef recent een zeer uitgebreide geschiedenis van de Nederlandse mobiliteit in de twintigste eeuw. Hoewel Van der Woud zich wel regelmatig heeft uitgelaten over het Nederlands erfgoedbeleid, geeft hij geen visie op een eventuele inpassing van (snel)wegen. Mom's werk beschrijft de politieke ontwikkelingen achter de wegenbouw, maar hij heeft geen speciale aandacht voor een erfgoedkundige benadering van de weg.

In het buitenland is de historiciteit en esthetiek van de snelweg omvattender beschreven. Historici als Thomas Zeller en Jorg Rekitke hebben bijvoorbeeld de ontstaansgeschiedenis van de Duitse Autobahn uitvoerig onderzocht en beschreven. Daarbij moet wel opgemerkt worden genomen dat de eerste snelwegen exclusief voor gemotoriseerd vervoer in Europa - de Italiaanse Autostrada en de Duitse Autobahn - opgenomen zijn in het grotere vertoog van de Tweede Wereldoorlog en de aanloop daarnaartoe.

Van één snelweg is bekend dat deze het tot geïnstitutionaliseerd erfgoed heeft geschopt. De Amerikaanse Route 66 geniet bescherming van de federale overheid. Verschillende onderzoekers hebben geschreven over de unieke status van de weg. Peter Dedek laat in *Journeys on the mother road* zien dat representaties van de snelweg gelijkenissen vertonen met de definitie van erfgoed volgens Lowenthal; de populaire uitingen tonen een bewust gekozen deeltje uit een veel groter geheel. Een deeltje met een sterke nostalgische inslag en gebaseerd op een mythisch verleden. Vrijtijdswetenschappers Kellee Caton en Carla Almeida Santos onderzochten de wijze waarop toeristen Route 66 beleven. Hun belangrijkste aanbeveling is om Route 66 levend te houden. Omdat toeristen juist de continuïteit waarderen, zouden winkels, hotels en pompstations in bedrijf moeten blijven. Hoewel historici pleiten voor bescherming van het oorspronkelijke wegdek, wordt dat door Caton en Santos juist afgewezen.

---

<sup>31</sup> Wim Nijenhuis en Wilfried van Winden, *De diabolische snelweg. Over de traditie van de mooie weg in het Nederlandse landschap en het verlangen naar de schitterende snelweg in de grote stad*, (Rotterdam, 2007) 9.

---

## Hoe ontstond de snelweg in de Nederlandse infrastructuur?

De belangrijkste publicaties over de vroege Nederlandse infrastructuur komen van de Groningse historicus Auke van der Woud. In zijn proefschrift *Het lege land* omschrijft hij de hoe de Nederlandse landwegen zich ontwikkelden tussen 1798 en 1848. Van der Woud rekent daarin af met de stelling dat de landwegen in de 19e eeuw in een erbarmelijke conditie verkeerden omdat de waterwegen zo goed waren.

De kwaliteit van de waterwegen was ten eerste niet zo goed als lange tijd werd aangenomen. Waterwegen waren bijvoorbeeld slecht bruikbaar in tijden van vorst en droogte. De onverharde landroutes verdroegen dooi en regen weer moeilijk. Volgens Van der Woud waren het land- en waterverkeer twee volkomen verschillende transportsystemen met verschillende functies die zich tot elkaar verhielden zoals de bus en de trein nu.<sup>32</sup> Vergelijken is volgens hem niet zinvol omdat er geen causaal verband is tussen de ontwikkeling van de twee.

De bewering die met deze betwiste stelling samenhangt, is dat het waternet zo goed was, dat er geen noodzaak was voor een samenhangend wegenplan. Van der Woud bestrijdt dat door te wijzen op de jaagpaden die aangelegd werden langs de trekvaarten. Deze werden niet alleen door de paarden van de trekschuiten benut, maar ook door bijvoorbeeld wandelaars en postkoetsen. Uit discussies of dijken ook als wegverbinding gebruikt mochten worden en de afkondiging van een gestandaardiseerde asbreedte voor rijtuigen om de wegen te beschermen, leidt Van der Woud af dat er wel degelijk sprake was van een georganiseerd wegenbeleid in Nederland.

Heel overtuigend is dat niet. Hoewel het laat zien dat wegen op de agenda stonden van het landsbestuur, toont het niet per se aan dat er een samenhangend plan was. Nog het meest op een plan gelijkend was de voortzetting van Napoleons classificatie van wegen uit 1811. De wegen die belangrijk waren voor troepenverplaatsingen behoorden tot de eerste categorie: de routes impériales. Het tracé van Parijs via Antwerpen, Breda en Utrecht tot Amsterdam werd aangeduid als route impériale no. 2. Delen uit het traject tussen Amsterdam en Utrecht vormen nu de snelweg A2.

Een trede daaronder zaten de routes départementales, waar Nederland er ook één van bezat onder Napoleon. Deze no. 19 vertakte in Breda van de route impériale en liep verder via 's-Hertogenbosch naar Nijmegen, Arnhem en Zwolle tot het eindpunt in Groningen. De chemins vicinaux behoorden tot de derde categorie. Napoleons classificatie was echter niet meer dan een

---

<sup>32</sup> Auke van der Woud, *Het lege land. De ruimtelijke orde van Nederland 1798-1848*, (Amsterdam, 1987) 146.

naamsverandering. Nieuwe wegdelen hoefden er in Nederland amper voor aangelegd te worden; in een keizerlijk decreet wordt slechts gesproken over het 'opvullen van lacunes'.<sup>33</sup>

In Van der Wouds *Een moderne wereld* beschrijft hij de ontwikkeling van de ruimtelijke ordening vanaf 1848. Tussen 1850 en 1880 werd een grootschalig project voltooid om de rijkswegen te verbeteren. Dat betekende overigens geen extra noch bredere wegen, maar alleen een verharding van het bestaande wegdek. Een ontwikkeling die Van der Woud opmerkelijk genoeg laat beginnen bij Napoleon en 'de systematische productie van kunstwegen die zijn ambtenaren introduceerden'.<sup>34</sup>

Met kunstwegen worden wegen bedoeld die zijn aangelegd door de mens. Tot Napoleon hadden wegen voornamelijk een geologisch oorsprong, ooit gevormd door de loop van rivieren, of de migratiepatronen van grote grazers naar doorwaadbare plekken van de waterwegen. De kunstwegen verbonden de economische en politieke knooppunten met elkaar. Tijdens de verhardingsslag uit de tweede helft van de 19e eeuw, werden deze wegen voornamelijk met grind verhard. Het grind werd met zand of leem vermengd en in een brede sleuf gestort. De veel bekendere straatwegen werden met klinkers verhard. Deze wegen vormden maar een beperkt deel van het verharde wegennet. Omdat alleen de duurste kwaliteit klinkers voor de straatweg geschikt waren en de aanleg ervan arbeidsintensief was, bleven de grindwegen een populairder alternatief.

De verbetering van de wegkwaliteit zorgde voor een enorme economische impuls voor Nederland. Voorheen waren de wintermaanden structureel maanden van achteruitgang omdat onbegaanbare wegen de regionale en internationale handel hinderden.<sup>35</sup> De opkomst van de tram en de fiets vanaf de jaren '70 van de negentiende eeuw zijn volgens Van der Woud grotendeels toe te schrijven aan de ontwikkeling van de weg.<sup>36</sup> Goede wegen zuigen volgens hem verkeer aan. Vlak voor het begin van de twintigste eeuw kwam daar de automobiel bij. Een ontwikkeling die heel nieuwe eisen ging stellen aan de weg en de regels op de weg.

In februari 1899 diende minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid Cornelis Lely een wetsontwerp in voor algemeen geldende verkeersregels. Het ontwerp stuitte op grote weerstand in de Tweede Kamer. Verkeersregels, of liever verkeersgebruiken, werden tot het begin van de twintigste eeuw regionaal of lokaal bepaald. Tot 1902 werd tegemoetkomend verkeer in Limburg bijvoorbeeld geacht links te houden. De wet van Lely zou een einde maken aan de verschillende lokale gebruiken. De Kamer zag een dergelijke inperking van de regionale autonomie niet zitten. Bovendien was de noodzaak niet groot. Het grootste deel van de weggebruikers bestond uit lokaal

---

<sup>33</sup> Van der Woud, *Het lege land*, 149.

<sup>34</sup> Auke van der Woud, *Een nieuwe wereld. Het ontstaan van het moderne Nederland*, (Amsterdam, 2006) 386.

<sup>35</sup> Van der Woud, *Het lege land*, 143.

<sup>36</sup> Van der Woud, *Een nieuwe wereld*, 406.

verkeer. Doorgaand verkeer was er amper. Vervoer over lange afstanden geschiedde vrijwel uitsluitend per trein.<sup>37</sup>

Lely bleef een belangrijke factor in het scheppen van goede condities voor de geslaagde introductie van de auto. In zijn tweede termijn als minister van Waterstaat installeerde hij een Rijkswegencommissie. Een commissie die de regering moest adviseren over de te verwachten toename van het fiets- en autoverkeer. Toen drie jaar later de Eerste Wereldoorlog ten einde was, werd de waarde van deze commissie duidelijk. Veel rijdend materieel dat overbodig was geworden na de oorlog, werd tegen dumprijzen in Nederland verkocht. Tegen deze zware voertuigen waren de bestaande grindwegen niet bestand. Vanwege het rubbertekort in Duitsland reden afgedankte Duitse legerwagens zelfs met stalen wielen over de kwetsbare wegen. In meerdere steden legde men het gebruik van deze voertuigen aan banden, al verschilden de regels. In de ene stad werd een hoger maximumgewicht toegestaan dan in de andere stad.<sup>38</sup> De bestaande wegen waren gebouwd voor paardentraction. Om gemotoriseerd vervoer te kunnen verdragen, waren beter gefundeerde en beter verharde wegen nodig. Vrijwel geen enkele gemeente of provincie had hier geld voor beschikbaar. Sommige provincies hadden weggeld geheven om verhardingsprojecten te bekostigen, maar dat was ontoereikend voor een heel nieuw systeem. Een centrale aanpak was vereist.

De erbarmelijke toestand op de Nederlandse wegen leidde tot de organisatie van het eerste Nederlandse Wegencongres in 1920. Daar kwam naar voren dat enkel verbreding en verharding van het bestaande wegennet ontoereikend zou zijn om de ontwikkelingen bij te houden. Onder druk van belangengroepen als de ANWB werd in 1927 het eerste rijkswegenplan gepresenteerd. Het wegenplan voorzag in de aanleg van nieuwe wegen, maar ook in de verbreding en verharding van bestaande wegen.

Hoewel er snel grote vorderingen gemaakt werden na de presentatie van het eerste wegenplan, bleef er veel politieke kritiek op de uitvoering. Die uitvoering verliep buiten de Randstad voorspoediger dan erbinnen. De wegen in de provincies verkeerden al in betere staat dan in de Randstad en bovendien was de ondergrond in de Randstad drassiger en daardoor moeilijker te bebouwen. Omdat meer dan de helft van de automobilisten uit de Randstad kwam, ontstond het beeld dat er amper vooruitgang werd geboekt.<sup>39</sup>

Het is belangrijk om te benadrukken dat de nieuwe wegen nog zeker geen snelwegen waren. De trajecten liepen meestal dwars door steden en woonkernen heen en waren zowel toegankelijk voor gemotoriseerd als niet-gemotoriseerd verkeer. Het beperkte autobezit onder de bevolking maakte dat er weinig steun was voor 'speciale autowegen' zoals snelwegen destijds werden genoemd. De plannen waren er echter wel.

---

<sup>37</sup> Gijs Mom, *Van transport naar mobiliteit. De mobiliteitsexplosie 1895-2005*, (Zutphen, 2005) 86.

<sup>38</sup> Mom, *Van transport naar mobiliteit*, 180.

<sup>39</sup> Ibidem, 185-186.



Een consortium van wegenbouwers onder leiding van de Zandvoorste ondernemer S. Ten Bokkel Huinink presenteerde in 1923 een ambitieus plan voor een verhoogde snelweg van Amsterdam naar Rotterdam, met aftakkingen naar Den Haag en Scheveningen. De hele weg zou op pijlers en boogconstructies gebouwd worden, als talloze aaneengeschakelde bruggen die de natuur overspannen. Om de kosten terug te verdienen, stelde Ten Bokkel Huinink voor om 150 luxe bussen te exploiteren die tussen de drie grote steden op en neer zouden reizen. Juist vanwege het idee om de weg op pijlers te bouwen liepen de geschatte kosten van het plan op tot 55 miljoen gulden. Vanwege de hoge kosten en de bedreiging die een dergelijke wegverbinding voor de spoorwegen vormde, werd het plan van Ten Bokkel Huinink in de politiek afgeschoten.

Elders in Europa werden tegelijkertijd plannen gemaakt voor de aanleg van snelwegen. In Italië ontwikkelde bouwondernemer Piero Puricelli het plan om Milaan per snelweg te verbinden met de Noord-Italiaanse meren met als doel het autoverkeer te bevorderen. Hoewel de bezwaren in Italië vergelijkbaar waren met die in Nederland, had dictator Benito Mussolini de macht om het plan toch uit te voeren.<sup>40</sup> Tijdens het internationale wegencongres van Milaan in 1926 kon Mussolini zo 133 kilometer kaarsrechte *Autostrada* laten zien aan de aanwezige wegenbouwers.

Waar in Nederland de Eerste Wereldoorlog als katalysator had gefungeerd voor de ontwikkeling van een Rijkswegenplan, speelde het fascisme een voorname rol in de acceptatie van de autosnelweg in Europa. De ontwikkeling van de *Autobahn* in Duitsland kwam tot stand door de acceptatie van het project door Adolf Hitler. In 1925 bestond er al een Verein zur Vorbereitung der Autostrasse Hansestädte-Frankfurt-Basel, (HAFRABA) die de plannen voor een Duits snelwegennet voorbereidden. Het plan kon aanvankelijk niet op veel steun rekenen.

De NSDAP zag HAFRABA als een kapitalistische samenzwering, een speeltje voor de elite. Toen Hitler echter aan de macht kwam, werden de plannen van HAFRABA tot beleidsprogramma gepromoveerd, een project om de werkloosheid het hoofd te kunnen bieden. Het Duitse Autobahn-project had plannen voor ruim 7.000 kilometer snelweg, waarvan 3.625 werkelijk was gebouwd toen het project in 1941 beëindigd werd.<sup>41</sup> Onder de indruk van de plannen van HAFRABA richtte de groep rond Ten Bokkel Huinink in 1927 de *Nederlandsche Vereeniging voor Auto Snelwegen* (NEVAS) op.<sup>42</sup>

NEVAS maakte een alternatief plan voor het Rijkswegenplan uit 1927 dat in Nederland op de steun van Anton Mussert kon rekenen (toen nog ambtenaar van de Provinciale Waterstaat Utrecht). Het NEVAS-plan voorzag in een heel nieuw wegennet, alleen bestemd voor gemotoriseerd vervoer. In Musserts brochure *Vrije baan voor de toekomst* wenste hij een breuk

---

<sup>40</sup> Mom, *Van transport naar mobiliteit*, 192.

<sup>41</sup> Meer over de Duitse Autobahn in de casus *Autobahn: schoonheid boven efficiëntie*.

<sup>42</sup> Wilfried van Winden, 'De ontwikkeling van esthetische paradigma's in het Nederlandse snelwegontwerp van 1915 tot heden', in: Wim Nijenhuis en Wilfried van Winden (red.), *De diabolische snelweg*, (Rotterdam, 2007) 69-83, alhier 69.

met het historisch gegroeide verleden, waarin het centrale gezag de koers liet bepalen door elkaar tegenwerkende krachten. Als bewonderaar van het Napoleontische wegennet pleitte hij voor orde en centralisatie in de wegenbouw.<sup>43</sup> Musserts ideeën werden omarmd door de Nederlandsche Maatschappij voor Nijverheid en Handel, maar Rijkswaterstaat wees de plannen van Mussert en NEVAS af, volgens mobiliteitshistoricus Gijs Mom opnieuw door een sterke spoorweglobby.<sup>44</sup>

Hoe kon het dan dat in 1937 toch de eerste snelweg in Nederland werd geopend? De eerste factor van belang was veiligheid. Het aantal ongelukken tussen gemotoriseerd vervoer en fietsers en voetgangers nam enorm toe. Voorstanders van de 'speciale autoweg' pleitten voor gescheiden infrastructuurnetten, zoals ook trein, boot en vliegtuig die hadden. De tweede factor die daarmee samenhangt, was de ontwikkeling van het bestaande rijkswegenplan. Naast de oude wegen, werd een nieuw net aangelegd. Van dat nieuwe net vermoedde men al dat het voornamelijk door gemotoriseerd vervoer gebruikt ging worden. Het aanleggen van nog een derde niveau van wegen alleen voor gemotoriseerd verkeer, zou economisch onverantwoord zijn. Daarom werd besloten om de nieuwe wegen uit het rijkswegenplan als snelweg in te richten. Met gescheiden rijbanen en een aparte route voor fietsers en voetgangers. Toen in 1938 in Den Haag het Internationale Wegencongres werd gehouden, werd voor het eerst door alle delegaties erkend dat wegen exclusief bestemd voor gemotoriseerd vervoer uit het oogpunt van veiligheid, snelheid en capaciteit de beste oplossing was voor verkeer over lange afstanden.<sup>45</sup>

In de eerste decennia na de Tweede Wereldoorlog veranderde manier waarop Nederlanders met mobiliteit omgingen. Voor de oorlog waren trein en tram de belangrijkste middelen van vervoer, vanaf 1950 werd die rol overgenomen door voertuigen in persoonlijk bezit. Eerst de bromfiets, later de auto. Die persoonlijke vrijheid in mobiliteit zorgde er ook voor dat mensen zich vaker en over grotere afstanden gingen verplaatsen dan voorheen. De gemiddeld dagelijks afgelegde afstand per hoofd van de bevolking nam tussen 1950 en 1980 toe met een factor 5.<sup>46</sup>

Rijkswaterstaat volgde de mobiliteitsontwikkelingen vertraagd. Vlak na de oorlog lag de prioriteit bij de wederopbouw van huizen, industrieën en spoorwegen. Een verzoek van de Koninklijke Nederlandsche Automobielen Club (KNAC) om ook de wegenbouw te bekostigen uit de tegoeden van de Marshallhulp, werd niet gehonoreerd.<sup>47</sup> Daarna waren de hoge kosten een pijnpunt; in de jaren vijftig kreeg het dure Deltaplan voorrang op de wegenbouw. De voorstellen die er wel kwamen, waren uitgekleden versies van bestaande, vooroorlogse wegenplannen. Een

---

<sup>43</sup> Anton Mussert, *Vrije baan voor de toekomst* (Den Haag 1931) 53.

<sup>44</sup> Mom, *Van transport naar mobiliteit*, 193-194.

<sup>45</sup> Ibidem, 194-196.

<sup>46</sup> Mom, *Van transport naar mobiliteit*, 265.

<sup>47</sup> 'KNAC vraagt Marshallhulp voor wegenbouw', *Nieuwe Leidsche Courant*, (24 september 1949) 5.

bijkomend probleem was de gedecentraliseerde wijze waarop de wegenbouw in Nederland werd aangestuurd. De provincies kregen elk een jaarlijks bedrag van de centrale overheid om de bouw van wegen mee te bekostigen. Niet alleen vonden de provincies dat zij structureel te weinig ontvingen, op het gebied van wegenbouw hadden zij ook andere prioriteiten dan het Rijk. De centrale overheid had behoefte aan interprovinciale verbindingen, terwijl de provincies de knelpunten juist zagen op microniveau.<sup>48</sup>

Behalve de goed in kaart gebrachte primaire, secundaire en tertiaire wegen, bleken er ook vele duizenden kilometers aan slecht gedocumenteerde quataire wegen te bestaan. Dit waren voornamelijk onverharde wegen die boerderijen en lokale industrieën op het platteland met elkaar verbonden. Wegen die evenmin bestand waren tegen de toenemende druk van het gemotoriseerd verkeer en dan met name de steeds zwaarder wordende landbouwtrekkers.

Op het Nederlands Wegencongres van 1960 betoogde directeur van het Nederlands Economisch Instituut L.H. Klaassen dat de investeringen in wegenbouw achterliepen bij de toename van het verkeer. Het was de aanleiding voor de wegenbouwsector om zich te verenigen en actief te gaan lobbyen bij het kabinet om een zogenaamd Wegenfonds op te richten. In 1964 was dat fonds een feit. De doelstelling van het instituut was om eind jaren zeventig het Nederlandse snelwegnet uitgebreid te hebben tot ongeveer 3.000 kilometer, afhankelijk van de toenemende behoefte. Om het plan te financieren zou de overheid een jaarlijkse bijdrage doen, aangevuld met opcenten op de motorrijtuigenbelasting. De verdeelsleutel was aanvankelijk 2/3 overheid, 1/3 automobilist.

In 1966 werd duidelijk dat het verkeer rond de grote steden in de Randstad zo veel sneller groeide dan verwacht, dat de inkomsten van het Wegenfonds onvoldoende waren om alle voorgenomen projecten te realiseren. Knooppunten, of in wegenbouwersjargon ook wel kunstwerken genoemd, vormden de grootste kostenpost. Waar bijvoorbeeld relatief goedkope klaverblad-knooppunten gepland stonden, verwachtte het fonds nu de veel duurdere maar efficiëntere ster-knooppunten te moeten bouwen. Behalve de toegenomen verkeersdruk werd ook een verkeerde inschatting gemaakt van materiaal- en loonkosten. Het tekort werd begin 1966 geraamd op bijna 15 miljoen gulden.<sup>49</sup>

De oprichting van het Wegenfonds had er volgens Mom toe geleid dat de wegenbouwers sterk anticipeerden op grote opdrachten en daarom veel geld investeerden in modernere machinerie. De bouwverwachtingen werden echter niet waargemaakt en de wegenbouwers bleven zitten met een enorme overcapaciteit. Net als de automobilisten (KNAC, ANWB) verenigden de aannemers zich in een belangenorganisatie en voerden zo de druk op om het tempo van de wegenbouw hoog te houden. Het leidde er zelfs toe dat minister van Verkeer Jan de Quay de

---

<sup>48</sup> Mom, *Van transport naar mobiliteit*, 312.

<sup>49</sup> 'Rijkswegenfonds heeft tekort van f15 mln', *Nieuwsblad van het Noorden*, (27 mei 1966), 2.

lobbyisten ocriep om wat gas terug te nemen.<sup>50</sup> De ministers waren volgens hem doordrongen van de noodzaak om door te bouwen, maar er was nu eenmaal te weinig geld.

Desalniettemin bleef de Nederlandse Vereniging van Wegenbouwers de druk op de overheid groot houden. In de eerste vijf bestaansjaren van het Wegenfonds zou tussen de 500 en 800 kilometer aan nieuwe wegen worden aangelegd. In het tempo waarop men begonnen was, zou de nieuwbouw uitkomen tussen de 200 en 300 kilometer, schatte de voorzitter van de branchevereniging ir. Prins op een congres in Scheveningen.

Opnieuw was er gesteggel over de financiering. Volgens de minister werd er veel meer aan wegen uitgegeven dan het autoverkeer aan belastingen en accijnzen binnenbracht. De verdeelsleutel was toen al meermalen aangepast in het nadeel van de automobilist. Prins noemde dat op het congres misleidend gegoochel. De overheid zou waterpartijen en groenstroken meerekenen in de uitgaven voor rijkswegen. Volgens Prins bracht het verkeer miljarden meer op dan de wegenbouw kostte.<sup>51</sup> Onafhankelijk van de vraag wie er gelijk had, is het ten eerste opmerkelijk dat de wegenbouwers de aanleg van begroeiing langs de wegen dus niet zagen als kosten voor de aanleg van de weg. Dat roept de vraag op in hoeverre zij zich betrokken voelden bij een goede vormgeving van de weg.

De vermeend zware heffing van de automobilisten had echter wel het financiële probleem opgelost. De inkomsten uit wegenbelasting stegen sindsdien mee met de toename van de mobiliteit en de gestage bouw van wegen zou in de volgende decennia niet meer op noemenswaardige financiële problemen stuiten.<sup>52</sup>

---

<sup>50</sup> 'Streven drukgroepen haalt weinig uit, ministers weten wel dat nood groot is', *Het Vrije Volk*, (13 april 1966), 2.

<sup>51</sup> 'Wegenbouwers luiden alarmklok', *De Waarheid*, (29 augustus 1966), 2.

<sup>52</sup> Delen van deze passage verschenen eerder in mijn onderzoek: *'Wie betaalt het asfalt? Over het draagvlak voor de financiering van wegen in de jaren 60'*

---

## Welke rol speelde esthetiek in de ontwikkeling van de snelweg in Nederland?

De centrale stelling van Paul Meurs' artikel *Parkways and polderways* luidt dat de explosieve inmenging van de auto in de Nederlandse leefomgeving heeft geleid tot een getroebleerde verhouding tussen het wegennet, het landschap en de dynamiek van de stad.<sup>53</sup> "[...] autowegen en hun omgeving, die gedurende tachtig jaar voornamelijk als landschappelijk element werden beschouwd, zijn onopgemerkt uitgegroeid tot de ruggengraat van moderne stedelijke ontwikkeling. [...] 'De weg in het landschap' veranderde langzaam in 'het landschap van de weg', een zelfstandige nieuwe wereld die bewust als zodanig wordt vormgegeven."

Wat Meurs beschrijft in zijn artikel is een duidelijke rise and fall van esthetiek in het wegontwerp. Meurs laat het moment waarop de esthetiek het aflegt tegen de functionaliteit rond het einde van de jaren zestig vallen. Een periode waarin de bouw van nieuwe snelwegen sterk achterbleef bij de toename van de mobiliteit. Efficiëntie en spaarzaamheid van middelen zorgden er volgens Meurs voor dat de esthetica naar de achtergrond verdween.

Architectuurhistoricus Wilfried van Winden herkent dezelfde neergaande trend, maar is van mening dat de teloorgang van de esthetiek in de wegenbouw veel recenter heeft plaatsgevonden. Sinds de jaren twintig gaf Staatsbosbeheer adviezen aan Rijkswaterstaat over het rooien van bestaande begroeiing en het aanbrengen van nieuwe beplantingen langs de rijkswegen. Op deze manier moest de eenheid in het wegennet worden bewaakt. De afdeling Verkeerswegen bij Staatsbosbeheer groeide zo in enkele decennia uit tot het expertisecentrum voor het ontwerp van de weg. In 1997 werd de afdeling bij Staatsbosbeheer echter opgeheven en stond Rijkswaterstaat voor het eerst op eigen benen in het ontwerp van nieuwe wegen en wegvlakken.<sup>54</sup>

Volgens Van Winden was Rijkswaterstaat allerm minst voorbereid op de taak om de eenheid in het wegontwerp te bewaken. Het verlies van waardevolle kennis kon niet worden opgevangen en bureaucratie nam volgens hem de plaats in van professionaliteit.<sup>55</sup> De latere benoeming van Francine Houben als hoogleraar Mobiliteitsesthetiek aan de TU Delft (2000), de beleidsnota *Route-ontwerp A12* (2000) en het rapport *De Koers voor het Route-ontwerp* (2004) waarin nieuwe standaarden en aanbevelingen werden gedaan over het snelwegontwerp, omschrijft Van Winden als lapmiddelen met goede bedoelingen maar zonder veel daadkracht.

Over de opkomst van de snelwegesthetiek zijn beide historici het wel eens. De esthetische principes die de Amsterdamse ir. Overdijkink beschreef in 1941 in het boek *Langs onze wegen* zijn jarenlang leidraad geweest voor Nederlandse route-ontwerpers. Wegen maakten volgens hem

---

<sup>53</sup> Paul Meurs, 'Parkways and polderways', in: Francine Houben (red.) *Mobility. A room with a view*, (Rotterdam, 2002) 419-431, alhier 428.

<sup>54</sup> Van Winden, 'De ontwikkeling van esthetische paradigma's', 69.

<sup>55</sup> Ibidem, 70.

onverkort deel uit van het landschap, "[...]door zijn richting, door zijn breedte, zijn hoogteligging, zijn indeeling, zijn karakter. Dit zijn factoren, welke ieder op zich zelf schoonheidselementen bevatten. [...] Helaas zijn veel verbeteringen in ons wegennet wel wat eenzijdig in verkeerstechnische richting opgezet. [...] Geleidelijk wordt men zich echter meer en meer bewust, dat een dergelijke opzet te beperkt is en dat men het schoonheidselement eveneens moet laten wedervaren."<sup>56</sup> Wat volgt is een uitgebreide verhandeling over de inpassing van de weg in het landschap, gebaseerd op de Duitse principes van de Autobahn.

Na de oorlog maakten de ingenieurs van Staatsbosbeheer, waaronder ook Overdijkink, vele werkreizen naar Duitsland. Daar werden ze ontvangen door Hans Lorenz en Alwin Seifert, respectievelijk een civiel ingenieur en een landschapsarchitect die carrière maakten in de Nationalsozialistischen Bund Deutscher Technik (NSBDT). Hoewel het ontwerp van de Autobahn zo steeds meer het model werd voor de Nederlandse aanpak, werd dat vanwege de gevoeligheden uit de oorlog niet zo gecommuniceerd. Liever werd gerefereerd aan de Amerikaanse parkways als inspiratiebron voor de wegenbouw. Parkway's zijn volgens Van Winden als begrip echter slecht gedefinieerd. In omschrijvingen verschillen deze nauwelijks van de boulevard, avenue of een met bomen verfraaide straatweg, en kunnen dus vrijwel alles betekenen.<sup>57</sup> Francine Houben interpreteerde uit dat gegeven dat mobiliteits esthetiek in Nederland na de oorlog van de agenda verdween vanwege de connotatie met de Duitse Autobahn.<sup>58</sup> Het onderzoek van Van Winden toont echter aan dat dit onwaarschijnlijk is, gezien de vele contacten die de wegenbouwers na de oorlog bleven onderhouden met de Duitse snelwegontwerpers.

Een ander belangrijk werk over de esthetica van wegen werd in 1959 geschreven door ir. H. Bakker in zijn hoedanigheid als 'adviseur voor de esthetische verzorging van de rijkswegen'. In het boek *De schoonheid van de weg* karakteriseert Bakker de wegenbouw als een synthese van drie technieken: de techniek van de constructie, de techniek van de doelmatigheid, en de techniek van schoonheid.<sup>59</sup> Met het oog op de toename van het wegverkeer waarschuwde Bakker het belang van esthetiek in de wegenbouw niet uit het oog te verliezen. "Hoewel het niet mogelijk of nodig is van alle wegenbouwers artiesten te maken, is het op zijn minst nodig, dat zij allen doordrongen worden van de noodzaak tot esthetische verzorging."<sup>60</sup>

Vooruitstrevender was het ANWB-plan *Hollands Groene Zone* uit 1961. Bermtoerisme was in korte tijd een algemeen geaccepteerde vorm van ontspanning geworden. In de weekenden parkeerden vele gezinnen de auto in de berm van de autoweg om daar te recreëren. Hoewel

---

<sup>56</sup> Gerard Overdijkink, *Langs onze wegen*, (Amsterdam, 1941) 25.

<sup>57</sup> Van Winden, 'De ontwikkeling van esthetische paradigma's', 82.

<sup>58</sup> Francine Houben, 'Holland avenue', in: Francine Houben (red.) *Mobility. A room with a view*, (Rotterdam, 2002) 22-78, alhier 69.

<sup>59</sup> H. Bakker, *De schoonheid van de weg*, (Den Haag, 1959) 7.

<sup>60</sup> Ibidem, 8.

bermrecreatie in 1965 verboden zou worden, was de ANWB vier jaar eerder nog overtuigd dat dit de meest moderne vorm van ontspanning zou worden.

Steeds meer mensen hadden de beschikking over een auto en waren zo in staat om het platteland te ontdekken op een dagtrip. De invoering van de vijfdaagse werkweek had mensen de vrijheid gegeven om er in het weekend op uit te trekken. Parkeren in de berm van een snelweg werd door de ANWB echter te gevaarlijk geacht. De bond dacht daarom niet aan een verbod, maar aan een nieuw soort wegen. J. Bijhouwer, hoogleraar aan de Landbouwschool Wageningen, tuinarchitect J. Vallen en hoofdingenieur van Staatsbosbeheer J. Zaaijer bedachten daarom *Hollands Groene Zone*.<sup>61</sup> Een toeristenweg van Amsterdam naar Rotterdam, dwars door het Groene Hart. Een weg helemaal zonder rechte stukken, waar over vrijwel de gehele lengte groene vluchtstroken voor recreatie aangelegd moesten worden. De tussenberm die de rijbanen naar het zuiden en het noorden zou scheiden moest elke 1.000 tot 1.500 meter worden onderbroken zodat automobilisten na hun picknick langs de weg niet ver hoefden te rijden om terug te keren naar huis. Het bleef bij niet meer dan een plan. Volgens Meurs markeert *Hollands Groene Zone* het einde van een periode waarin mobiliteit primair vanuit esthetisch oogpunt benaderd werd.<sup>62</sup>



Afbeelding: Ontwerp van de toeristenweg voor georganiseerde bermrecreatie in *Hollands Groene Zone*.

<sup>61</sup> J. Bijhouwer, J. Vallen, J. Zaaijer, *Hollands groene zone*, (Den Haag, 1961)

<sup>62</sup> Meurs, 'Parkways and polderways', 426.

Opmerkelijk is dat de historici die de esthetiek en de wegenbouw behandelen, dat voornamelijk doen vanuit landschappelijk oogpunt. De curve van de weg in de natuur, de beplanting langs de weg of juist het gebrek aan begroeiing. De historische achtergrond van de weg blijft achterwege. Treffend voorbeeld daarvan is het interview dat Van Winden en Nijenhuis hielden met een ingenieur van Rijkswaterstaat. Daarin wordt de noordelijke randweg A20 bij Rotterdam een esthetisch ongeval genoemd; het verst mogelijk verwijderd van een parkway als mogelijk.<sup>63</sup> Onder druk van de toegenomen verkeersintensiteit heeft de randweg vele esthetisch ondoordachte aanpassingen gekregen.

Het is de vraag hoe relevant die houding van zowel de ingenieurs als historici is. Ringwegen zijn in Nederland pas vanaf de jaren zestig aangelegd, daarvoor mondden snelwegen nog uit in het stadshart vanwaar het verkeer zich verder verspreidde. Om deze randwegen aan te leggen, waren landschapsarchitecten van weinig nut; de weg ontstond in verstedelijkt gebied.

De Duitse Autobahn mag voor ingenieurs als model gediend hebben voor de aanleg van Nederlandse wegen, in de praktijk heeft het snelwegennet in Nederland een heel ander karakter. De Duitse wegen konden in ongerepte natuur worden aangelegd zonder dat zij gehaast werden door de toenemende verkeersdruk. Daardoor konden de Duitsers alle zorg en aandacht besteden aan het snelwegontwerp in de breedste zin.

De Nederlandse wegen werden wel gebouwd vanuit een verkeersvraag. De verstedelijking van Nederland in de Randstad en de historische verkavelingen van grond in de landelijke gebieden, gaven amper ruimte voor grote gebiedsomvattende wegontwerpen. De organische wijze waarop bijvoorbeeld de genoemde Rotterdamse randweg tot stand kwam, is een veel beter voorbeeld voor het wegennet dan een perfect in het landschap gedrapeerde Autobahn. Vanuit historisch oogpunt vertellen de stedelijke snelwegtracés bovendien meer over de sociaal-historische ontwikkelingen van het landschap dan een weg waarvan de krommingen enkel om esthetische redenen zijn aangelegd.

---

<sup>63</sup> Van Winden, 'De ontwikkeling van esthetische paradigma's', 82.



---

## Casus. De Duitse Autobahn: schoonheid boven efficiëntie

De Duitse Autobahn had voor de oorlog bewonderaars in Nederland. Na de oorlog gingen Nederlandse ingenieurs nog regelmatig op studiereis naar Duitsland om daar te leren van wegebouwers. Hoe kwam de Duitse weg tot stand en waarin verschilt het van het Nederlandse wegontwerp?

Hoewel Hitler en de nazi's vaak als grondleggers van de Autobahn worden genoemd, waren zij zeker niet de uitvinders van de snelweg. Vanaf de machtsovername maakten zij de aanleg van het wegennet wel tot prioriteit. Daar was enige omwenteling voor nodig. De vroege plannen voor een snelweg van Frankfurt naar Basel konden aanvankelijk rekenen op stevige oppositie van de NSDAP. De snelweg zou onderdeel zijn van een kapitalistische samenzwering en was daarom 'cultureel verwerpelijk'.<sup>64</sup>

Pas toen de crisisjaren aanhielden en de erts-, staal- en cementindustrie steeds verder in de problemen kwamen, werd wegebouw als grootschalig werkgelegenheidsproject omarmd. De Autobahn was niet langer een duur project voor een paar bevoorrechte auto-eigenaars, maar een project dat de kracht van het Duitse volk moest laten zien.

In tegenstelling tot de Nederlandse ontwikkeling van het wegennet, werd de Autobahn niet gebouwd om verkeersproblemen het hoofd te bieden. De bouw was primair bedoeld voor een eventuele toekomstige verkeersvraag. Ook de aanname dat Hitler de wegen ontwierp voor troepenverplaatsingen is volgens historici niet juist. Hoewel projectleider Fritz Todt verklaarde dat 100.000 voertuigen en 300.000 manschappen in twee nachten tijd van de oostgrens naar de westgrens konden reizen, heeft de Autobahn nooit een militaire rol vervuld. Troepenverplaatsingen vonden in Nazi-Duitsland voornamelijk plaats per trein. Hoge Duitse militairen hebben zelfs gewaarschuwd dat de Autobahn geallieerde bommenwerpers te gemakkelijk richting de grote steden zou leiden. Om dat te voorkomen werd vanaf 1937 een donkerder cementsoort gebruikt dan het lichte beton dat tot dan toe gebruikelijk was.

Omdat er geen urgente vervoersdruk was op de Duitse wegebouwers, kregen ze de ruimte om veel aandacht te besteden aan het esthetische aspect van de weg. Sterker nog, volgens Todt was het creëren van een verkeersoplossing niet het hoofddoel van het Duitse wegennet. De weg moest een voorbeeldige uitdrukking zijn van het Duitse landschap en identiteit. Of zoals een van Todts architecten zei: "Snelwegen zouden niet de kortste, maar de meest elegante verbinding tussen twee punten moeten zijn."<sup>65</sup> Om dat voor elkaar te krijgen waren er bij de wegebouwers van de Nationalsozialistischen Bund Deutscher Technik (NSBDT) dertig *Landschaftsanwälte* aangesteld. Deze groep medewerkers bestond volledig uit landschaps- en tuinarchitecten en had

---

<sup>64</sup> Jörg Rekitke, 'Straight-curve-straight or the undulated line - the dilemma of rationality and aesthetic dogma', in: Francine Houben (red.), *Mobility. A room with a view*, (Rotterdam 2002) 385-396, alhier 387.

<sup>65</sup> Rekitke, 'Straight-curve-straight or the undulated line', 390.

officieel vetorecht op voorgestelde tracés. Hun doel was volgens historicus Thomas Zeller het creëren van een modern, Duits transportlandschap.<sup>66</sup>

De architecten van de NSBDT baseerden zich volgens historicus Wilfried van Winden op het 19e eeuwse handboek voor de aanleg van parken, geschreven door Hermann Fürst von Pückler-Muskau. Fürst was fel tegenstander van recht aangelegde wegen. Die zouden volgens hem het landschap in twee ruimtes verdelen waar de mens tussenin staat, terwijl de curve een telkens een ander perspectief toont en de bezoeker het gevoel geeft te bewegen in de ruimte.<sup>67</sup> De wegenbouwers legden bovendien links en rechts naast de Autobahn 40 meter brede stroken bebossing aan. Deze naar Fürst vernoemde Pücklerstreifen moesten de industrie aan het oog onttrekken en op deze plekken de illusie van het Duitse woud creëren.

Aan het eind van de jaren dertig was de Duitse Autobahn het domein geworden van de personenauto. Autotoerisme was het belangrijkste doel geworden en werd ook wel 'Autowandern' genoemd. De wegenbouw die nog volop bezig was, liet zich als gevolg van die ontwikkeling nog meer leiden door de esthetiek. De propaganda bleef niet achter. Volgens Todt was de excursie naar de open natuur een erfelijke drang van het Germaanse ras. "Zelfs de kleine man die vanuit zijn achtergrond ongeschikt is al groot veroveraar, wordt in staat gesteld om zijn eigen kleine expedities te ervaren."<sup>68</sup>

Een ander punt waarop de Autobahn verschilde van de Nederlandse speciale autoweg, was de manier waarop ze steden verbonden. In Nederland werden nieuwe doorgaande wegen verknoopt met de stadscentra waar ze naartoe liepen. In Duitsland koos men voor de periferie; de Autobahn bleef op enkele kilometers afstand van het stadshart. Daarmee werden dure en impopulaire sloopprogramma's vermeden.

Na de oorlog werd de Autobahn een problematisch begrip. De connotatie met Hitlers snelwegpropaganda lag bij velen nog vers in het geheugen. Volgens Zeller was dat een voorname reden waarom esthetiek in de verdere ontwikkeling van het Duitse wegennet gemarginaliseerd werd. Efficiëntie en een zo wetenschappelijk mathematische benadering van wegenbouw werd door naoorlogse ingenieurs tot een soort ideologische tegenhanger van de Romantiek als leitmotiv in de constructie gemaakt. In publicaties over de wegenbouw uit de jaren vijftig werd de rol van HAFRABA bij de ontwikkeling sterk benadrukt, om Hitlers betrokkenheid te kunnen minimaliseren.<sup>69</sup> De verandering die de Autobahn maakte van nationaal-socialistisch icoon tot symbool van de gemotoriseerde vooruitgang, veranderde zo de visie op de relatie tussen transport en landschap. Op vele plaatsen moesten vooroorlogse wegdelen verlegd worden, bijvoorbeeld

---

<sup>66</sup> Thomas Zeller, *Driving Germany. The landscape of the German Autobahn 1930-1970*, (Oxford 2008) 242.

<sup>67</sup> Wilfried van Winden, 'De ontwikkeling van esthetische paradigma's in het Nederlandse snelwegontwerp van 1915 tot heden', in: *De diabolische snelweg*, (Rotterdam 2007) 71.

<sup>68</sup> Zeller, *Driving Germany*, 392.

<sup>69</sup> Ibidem, 236.

waar de weg om esthetische redenen over een berg gelegd was in plaats van door het dal. Personenauto's konden dat aan, maar de zware vrachtwagens uit de jaren vijftig kwamen de berg maar moeizaam op.<sup>70</sup>

Toen in de jaren zestig uit veiligheidsoverwegingen bomen langs de Autobahn gekapt werden, beargumenteerden voorstanders dat de bomen overblijfselen waren van een premoderne maatschappij die verwijderd dienden te worden. Duitse ilieuactivisten die in de jaren zeventig tegen de nieuwe aanleg van wegen protesteerden, deden dat niet vanwege verpesting van het landschap, maar vanwege ecologische fragmentatie en de schade die dat aan de natuur zou toebrengen.<sup>71</sup>

Deze voorbeelden tonen aan dat spreken over de schoonheid van de weg in na-oorlogs Duitsland problematisch was. Zeller betoogt dat esthetiek daarom vervangen werd door strikt rationele keuzes in het wegontwerp, maar die stelling wankelt. Het feit dat dezelfde ingenieurs uit de NSBDT na de oorlog op hun plek bleven zitten, doet vermoeden dat de esthetica niet ineens vaarwel werd gezegd om plaats te maken voor de efficiëntie. De Nederlandse studiereizen door de ingenieurs en ontwerpers die belast waren met de uiterlijke verschijning van snelwegen, geven ook aan dat esthetiek ook in Duitsland een rol van betekenis bleef spelen.

---

<sup>70</sup> Rekkittke, 'Straight-curve-straight or the undulated line', 396.

<sup>71</sup> Zeller, *Driving Germany*, 245.

---

## Casus. Route 66: geïnstitutionaliseerd, maar nog geen museum

De Amerikaanse Route 66 is een uniek voorbeeld van een snelweg die het wel tot geïnstitutionaliseerd erfgoed schopte. De iconische waarde van de weg is aanwezig in vrijwel alle denkbare vormen van populaire cultuur. Nat King Cole en the Rolling Stones zongen over de weg, het was het hoofdthema in John Steinbecks *Grapes of Wrath*, en het zwart-witte schildje met het wegnummer is als logo wereldberoemd.

In Europa bestaan geen vergelijkbare wegen. Alleen de Franse N7, de oude route van Parijs richting Zuid-Frankrijk, is wellicht enigszins met Route 66 te vergelijken. Oude muurschilderingen, garages en hotels langs de route worden gekoesterd, maar geïnstitutionaliseerd erfgoed is de weg niet. Bovendien worden grote segmenten van Route 66 vrijwel alleen gebruikt door toeristen die de snelweg als doel van hun reis hebben, terwijl de N7 voor lokaal en regionaal verkeer nog steeds in gebruik is.

Route 66 werd in 1926 opgeleverd en verbond Chicago met Los Angeles over een afstand van bijna 4.000 kilometer. De weg werd aanvankelijk voornamelijk gebruikt door migranten onderweg naar de westkust en soldaten. Later werd de weg steeds meer de route voor vakantiegangers met een auto.<sup>72</sup> De hoogtijdagen beleefde Route 66 in de jaren vijftig. Het autobezit in de Verenigde Staten nam exponentieel toe en de weg werd steeds populairder onder vakantiegangers.

De eerste stappen richting verval waren toen echter al ingezet. President Dwight Eisenhower was tijdens de Tweede Wereldoorlog onder de indruk geraakt van de Duitse Autobahn en was voornemens een dergelijk efficiënt snelwegennetwerk ook in de VS aan te leggen.<sup>73</sup> Anders dan Route 66 zouden de nieuwe Interstate Highways een zeer beperkt aantal op- en afritten krijgen, om verkeersopstoppingen te voorkomen en zo een hogere snelheid te kunnen bewerkstelligen. Route 66 werd op verschillende trajecten overvleugeld door snellere verkeersaders, tot het in 1985 niet langer als een federale hoofdroute werd beschouwd.

Al enkele jaren voor Route 66 de status van hoofdroute verloor, verschenen belangenverenigingen die zich sterk maakten voor het behoud van Route 66.<sup>74</sup> Deze bottom-up initiatieven vonden goed gehoor in de de politiek. In 1990 gaf het Amerikaanse Congres opdracht om te laten onderzoeken of de snelweg 'geschikt was voor conservatie'. Na advies van de National Park Service (NPS) werd Route 66 in 1999 tot National Historic Corridor uitgeroepen.

---

<sup>72</sup> Kellee Caton, Carla Almeida Santos, 'Heritage tourism on Route 66. Deconstructing nostalgia', *Journal of travel research*, vol. 45, mei 2007, 371-386.

<sup>73</sup> Michael Wallis, *Route 66. The Mother Road*, (New York 2001) 25.

<sup>74</sup> Caton, Santos, 'Heritage tourism on Route 66', 373.

De monumentenstatus gaf de snelweg geen uitgebreide bescherming. De corridors vallen onder de National Heritage Areas (NHA), dat zijn gebieden waar natuurlijke, culturele en historische elementen gecombineerd een uniek landschap vormen dat door het Congres van nationaal belang wordt geacht.<sup>75</sup> Het NHA-programma adviseert lokale gemeenschappen over behoudsvraagstukken en geeft subsidies voor restauratie en conservering.

Eigenaren van objecten of grond binnen een National Heritage Area, krijgen advies over het toeristisch vermarkten van hun bezit. De monumentenstatus is in zo bezien voornamelijk een historische legitimatie van een toeristische bezienswaardigheid. De verbeelding van Route 66 sluit daar op aan en appelleert aan de nostalgische gevoelens van de toerist. Volgens historicus Peter Dedek is nostalgie de belangrijkste reden achter de aantrekkingskracht van Route 66. Het erfgoed van de snelweg verwijst voornamelijk naar het beeld dat Amerikanen hebben van de jaren vijftig.<sup>76</sup>

Dedek deed ook onderzoek naar de taalgebruik in tijdschriftartikelen over Route 66 en concludeerde dat daar ook structureel een conservatieve, nostalgische ondertoon vanuit gaat. De populaire artikelen zijn volgens hem odes aan een mythisch verloren tijdperk, eenvoudiger en onschuldiger dan de huidige tijd, een periode vol van 'zalige ontwetendheid' over de problemen van gemarginaliseerde sociale groepen, zoals zwarte Amerikanen en vrouwen.<sup>77</sup>

Vrijtijdswetenschappers Caton en Santos onderzochten de intenties van bezoekers van Route 66. Zij concluderen echter dat de beweegredenen van toeristen om de weg te bezoeken veel complexer zijn dan de nostalgische 'trip down memory lane'. Sterker nog, nostalgische verstrooiing of iets vergelijkbaars van strekking wordt door geen van de participanten in de interviews genoemd. In hun aanbevelingen wijzen Caton en Santos belanghebbenden erop om ook oog te hebben voor de niet-economische waarden van bouwwerken en landschappen langs de snelweg. De subsidies zouden volgens de onderzoekers besteed moeten worden aan het openhouden van voorzieningen langs de route, in plaats van het musealiseren van deze gebouwen.<sup>78</sup> Het belangrijkste vonden de toeristen de mogelijkheid om zelf met de auto over Route 66 te rijden. Daarom zijn Caton en Santos tegen het afsluiten van bepaalde delen voor gemotoriseerd verkeer om het originele wegdek te beschermen tegen slijtage. Volgens Caton en Santos zou deze optie die door erfgoedexperts wordt bepleit het toerisme meer kwaad dan goed doen. Opmerkelijk is dat snelweg-erfgoed door het publiek anders wordt beleefd dan de intenties van historici. Niet monumentale conservering zoals de erfgoedexperts het voor ogen staat wordt gewaardeerd, maar juist de continuïteit ervan.

---

<sup>75</sup> National Park Services, 'How do communities benefit from the National Heritage Area designation?' <<http://www.nps.gov/heritageareas/faq>>, [geraadpleegd op 19 juli 2015]

<sup>76</sup> Peter Dedek, *Journeys on the Mother Road: interpreting the cultural significance of U.S. Route 66*, (Murfreesboro 2002) 230-231

<sup>77</sup> Ibidem, 247.

<sup>78</sup> Caton, Santos, 'Heritage tourism on Route 66', 384-385.

---

## Hoe komt 'nieuw erfgoed' in Nederland tot stand?

Op verzoek van de Nederlandsche Oudheidkundige Bond (NOB) werd in 1903 een commissie opgericht om een inventarisatie te maken van de 'Nederlandsche monumenten van geschiedenis en kunst'. Het was de opmaat voor de monumentenzorg in Nederland. Pas dertig jaar later, in 1933, resulteerde dat in een voorlopige lijst. Door onenigheid over beperking van de eigendomsrechten van particulieren en over de potentiële nieuwe machtsverhouding die zou ontstaan tussen staat en kerk, bleef wetgeving uit.

Pas in 1950 kwam de Tijdelijke Wet Monumentenzorg tot stand. Alle gebouwen op de voorlopige lijst uit 1933 mochten niet worden gesloopt zonder het fiat van de minister zelf. In 1961 volgde de eerste volwaardige Monumentenwet. Slechts gebouwen van minstens 50 jaar oud die van belang waren vanwege hun schoonheid, hun betekenis voor de wetenschap of hun volkskundige waarde konden de status van monument krijgen. Uit het feit dat schoonheid in de wet als eerste wordt genoemd, leidt Ribbens af dat schoonheid een belangrijker criterium was dan historiciteit.<sup>79</sup>

De Monumentenwet was overigens geen absolute garantie dat monumenten bewaard konden blijven. In de jaren zeventig werden vele oude stadskernen met bijbehorende monumenten afgebroken om plaats te maken voor verkeer en vernieuwing. Tijdens de toewijzingsfase van de Monumentenwet stuitte de overheid ook op weerstand. Veel gemeenten en particulieren tekenden met succes bezwaar aan tegen het stempel van rijksmonument dat hen werd opgedrongen. Ze deden dat vooral uit angst om te worden belemmerd in hun ruimtelijke plannen. De Monumentenwet uit 1961 legde de verantwoordelijkheid voor het behoud en de bescherming van monumenten bij de rijksoverheid. Vanwege de spanningen waarin dat resulteerde, werd in 1988 besloten om de monumentenzorg grotendeels te decentraliseren. Gemeenten werden verantwoordelijk voor het toekennen van vergunningen voor restauraties en het verlenen van subsidies.

De overgrote meerderheid van de rijksmonumenten bestond in 1988 uit woonhuizen. Boerderijen, molens, kerkgebouwen en de zogeheten 'grote monumenten' als verdedigingswerken en kastelen, vormden een klein deel van de lijst. Industrieel erfgoed maakte vrijwel geen onderdeel uit van dit geïnstitutionaliseerde erfgoed, vanwege de geringe esthetische waarde die er destijds aan werd toegekend. Ook dat veranderde in 1988. Niet alleen de esthetische waarde werd meegewogen, maar sinds dat jaar ook de cultuurhistorische waarde. Dat betekende vooral dat

---

<sup>79</sup> Ribbens, *Een eigentijds verleden*, 76.

monumenten behalve in hun historische en architectonische context, ook in de sociaal-economische context begrepen moesten worden.<sup>80</sup>

Momenteel wordt er onderscheid gemaakt in drie verschillende soorten monumenten:

#### - **Rijksmonumenten**

De grootste categorie. In februari 2015 hadden in Nederland 61.822 gebouwen de status van rijksmonument. Nieuwe aanwijzingen vinden plaats door de RCE. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor onderhoud en bescherming.

#### - **Provinciale monumenten**

Monumenten die op regionaal niveau van belang worden geacht. Alleen de provincie Drenthe en Noord-Holland hebben monumenten in deze categorie.

#### - **Gemeentelijke monumenten**

Monumenten die op lokaal niveau van belang worden geacht. In 2010 waren ongeveer 41.000 gebouwen aangewezen als gemeentelijk monument. Nieuwe aanwijzingen vinden plaats door de gemeente zelf.

### **Oprekking van het begrip**

Al voor de eerste Monumentenwet van 1961 een feit was, werd er gediscussieerd over de omvang van een te beschermen gebied. De Bond Heemschut verkondigde al in 1947 dat een monumentaal pand niet op zichzelf staat, maar onderdeel is van de samenhang met straat, gracht, marktplein of de gehele dorpskern.<sup>81</sup> De oproep wordt gehoord en opgenomen in de eerste Monumentenwet.

Een beschermd stads- of dorpsgezicht bestaat volgens de wettekst uit onroerende zaken, waarvan minimaal één monument, die van algemeen belang zijn vanwege hun schoonheid, hun onderlinge ruimtelijke of structurele samenhang of vanwege hun wetenschappelijke of historische waarde. Deze bepaling heeft als doelstelling het behoud van een karakter, maar laat wel voldoende ruimte voor vernieuwing.

Beschermd stads- en dorpsgezichten werden populair. In 2014 telde Nederland 465 beschermde gebieden. Volgens Ribbens is dat een reactie op de stadsvorming die in de wederopbouw en de periode daarna op gang kwam. Ribbens vraagt zich echter bezorgd af waar de grens ligt van een monument en 'de bijbehorende entourage'. Volgens hem proberen erfgoedbeschermers het gebied zo ver mogelijk op te rekken. Ribbens pleit daar niet voor.

---

<sup>80</sup> Andries van den Broek, Frank Huysmans en Jos de Haan, *Cultuurminnaars en cultuurmijders. Trends in de belangstelling voor kunsten en cultureel erfgoed*, (Den Haag, 2005), 10.

<sup>81</sup>Ribbens, *Een eigentijds verleden*, 79.

"Wanneer eigentijdse en oude bebouwing steeds losser van elkaar komen te staan, lijkt het alsof het verleden kan worden losgeweekt van het heden, alsof het verleden zou kunnen voortleven in een soort reservaat."<sup>82</sup>

De vrees voor reservaatvorming is begrijpelijk. Waar Ribbens op doelt wordt door andere historici ook wel disneyficatie of in inventief Nederlands de eftelingisering van binnensteden genoemd. De historische centra van steden met een rijk verleden als Brugge, Venetië of Praag hebben nauwelijks meer een andere functie dan het vermaak van toeristen. Ergens schuilt er echter iets hypocriets in het argument. Wat voor een beschermd dorpsgezicht geldt, is namelijk ook van toepassing op losstaande monumenten. Ribbens noemt in dezelfde passage het element verandering 'een wezenskenmerk van de geschiedenis'. Als bevrozing optreedt, is verandering inderdaad niet meer zichtbaar.

De Monumentenwet zou voor zowel stad- en dorpsgezichten wat minder stringent opgevat kunnen worden. Geen ijzeren wet waarmee één ogenblik uit het verleden van een monument als meest karakteristiek wordt gemarkeerd en waardoor het vervolgens tot in de eeuwigheid als zodanig bewaard wordt. Je zou de wet ook op kunnen vatten als reden tot een verplichte periode van bezinning waarin politiek en bevolking na kan denken over de gevolgen van renovatie, herbestemming of sloop.

Een soepeler omgang met erfgoed zou ook (een deel) van het geldprobleem op kunnen lossen waar veel gemeenten mee te maken hebben. Historicus Auke van der Woud vindt dat de selectiecriteria voor monumenten jarenlang veel te soepel zijn geweest.<sup>83</sup> Daardoor moet het beschikbare geld voor onderhoud en restauratie over te veel monumenten verdeeld worden, waardoor het betere erfgoed moet lijden onder de zorg voor minder speciale monumenten.

Momenteel rust er een moratorium op de aanwijzing van monumenten van voor 1940. Alleen als het gaat om een zogeheten topmonument met een onmisbare ijkwaarde ten opzichte van het overig bouwbestand, kan van de stop worden afgeweken. Een gebouw uit de wederopbouw kan nog wel als rijksmonument worden opgenomen, mits ze 'behoort tot de ongeveer 100 meest waardevolle monumenten die gebouwd zijn in de periode 1940 tot en met 1958'.<sup>84</sup>

---

<sup>82</sup> Ibidem, 81.

<sup>83</sup> VPRO, *De slag om Nederland*, uitgezonden op 24 september 2012.

<sup>84</sup> 'Tijdelijke beleidsregel aanwijzing beschermde monumenten', *Staatscourant*, 20 juni 2007, 8.



---

## Valt de snelweg in te passen in het geïnstitutionaliseerd erfgoed?

De eerste vraag die je kunt stellen is of Nederland niet al over gemonumentaliseerde wegen beschikt. In het monumentenregister is onder de hoofdcategorie '*weg- en waterbouwkundige werken*' de subcategorie '*weg*' opgenomen. In deze lijst staan twee verkeerswegen vermeld. In Oost-Groningen is een deel van J. Buiskoolweg beschermd, voornamelijk om cultuurhistorische redenen. In de waardering staat dat de weg van belang is vanwege de historische relatie met de jonge veenontginningen in Westerwolde en als herinnering aan de werkverschaffing. De weg zelf is geasfalteerd, de feitelijke bescherming behelst de aanplanting langs de weg.<sup>85</sup>

In Oudorp is het Stroomerlaantje beschermd. Al kun je uit de omschrijving opmaken dat het hier eigenlijk gaat om een honderd meter lang grindpad dat de openbare weg met St. Laurentiuskerk verbindt. De waarde moet volgens de omschrijving gezocht worden in het feit dat het pad een historisch functioneel onderdeel uitmaakt van het kerkcomplex. De weg is niet toegankelijk voor openbaar verkeer.<sup>86</sup>

De 35 overige rijksmonumenten in deze categorie maken onderdeel uit van andere monumenten of zijn zogeheten 'kunstwerken'. Zo staan er bijvoorbeeld twee oprijlanen met toegangshek omschreven. In de beschrijving komt echter naar voren dat de beschermde status vooral het toegangshek aangaat. De achterliggende laan maakt daar onderdeel van uit, maar het is niet waarschijnlijk dat de laan beschermd zou zijn zonder het 19e eeuwse gietijzeren hek.<sup>87</sup> Kunstwerken zijn wegebouwersjargon voor bijzondere objecten in de route. Denk aan viaducten, tunnels of knooppunten. Hoewel deze gebouwen onderdeel zijn van de weg, is het niet de weg zelf die de monumentenstatus geniet, maar de architectuur van een heel specifiek onderdeel.

Bij de RCE heeft archeologe Lonneke van de Goor zich al eens gebogen over het beschermen van 'lijnvormige elementen' in de infrastructuur. In de publicatie *Infrastructuur* uit 2007 spreekt ze haar verbazing uit dat wegen nog geen onderdeel uitmaken van het geïnstitutionaliseerde erfgoed. Ze vraagt zich af waarom het monument op de Afsluitdijk en het sluizencomplex wel beschermd zijn, maar de dijk zelf niet. Volgens Van de Goor zijn er meerdere redenen om wegen, maar bijvoorbeeld ook kanalen en spoortrajecten, bij het geïnstitutionaliseerde erfgoed te betrekken.<sup>88</sup>

De eerste is het stempel dat infrastructuur heeft gedrukt op de ontwikkeling van Nederland. De cultuurhistorische waarde van de Middeleeuwse hessenwegen richting Duitsland, de Napoleonswegen richting Frankrijk of de limes langs de toenmalige Rijn zijn minstens zo groot als

---

<sup>85</sup> Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, Rijksmonumentenregister, inv. nr. 520943

<sup>86</sup> RCE, Rijksmonumentenregister inv. nr. 524953

<sup>87</sup> RCE, Rijksmonumentenregister inv. nr. 516229

<sup>88</sup> Liesbeth van de Goor, *Infrastructuur*, (Zeist 2005) 5.

de monumenten die langs deze lijnen worden beschermd. De zichtbaarheid van deze lijnelementen vindt Van de Goor momenteel te klein. De tweede reden om infrastructureel erfgoed te beschermen, is het samenspel dat wegen vormen met het mobiele erfgoed. Wegen vormen het decor voor historische voertuigen enerzijds, maar anderzijds wordt de belevingswaarde van historische infrastructuur ook groter als deze kan worden benut door historische voertuigen. De functionele en ruimtelijke relatie tussen mobiel erfgoed en infrastructuur kan volgens Van de Goor worden aangeduid als de 'ensemblewaarde'. De laatste reden voor behoud is de verbindende factor die wegen vormen voor andere monumenten. Vaak zouden de andere monumenten niet gebouwd zijn zonder de historische lijnelementen en verliezen dus vrijwel alle context buiten de weg, het spoor of kanaal.

Van de Goor betoogt dat de beste manier om waardevolle infrastructuur te beschermen in de eerste plaats via provinciale en regionale bestemmingsplannen is. Daarmee kunnen grote historisch-geografische elementen in het landschap behouden blijven. Toch zouden de meest waardevolle structuren volgens de historica ook wettelijke bescherming verdienen, bijvoorbeeld middels de Monumentenwet.<sup>89</sup> Daar zit echter een aantal praktische bezwaren aan. Infrastructuur is in de loop der tijd vaak meerdere keren aan de verkeersbehoefte aangepast. Van de oorspronkelijke weg is vaak weinig meer herkenbaar, terwijl herkenbaarheid van groot belang is voor het toekennen van de monumentenstatus. Tot 2012 gold bovendien de bepaling dat een object alleen monument kon worden als het vijftig jaar of ouder was, waardoor wegen vrijwel automatisch uitgesloten werden. Inmiddels is die bepaling verdwenen. Een andere complicerende factor is dat wegen vaak de dorps- of provinciegrenzen overschrijden. De aanwijzing en kosten van bescherming en onderhoud moeten dan door vele overheidslagen geregeld worden.

Hoewel Van de Goor het niet zo expliciet noemt, draait de problematische verhouding tussen erfgoed en infrastructuur niet zozeer om onwillige overheden of herkenbaarheid, maar om de vraag wat de weg precies is. Wat is het dat het beschermen waard is? Is dat het wegdek en het wegmeubilair, de route van de weg in het landschap, of is dat het zicht dat je hebt wanneer je over de weg rijdt? Zoals Van de Goor ook vaststelt, is van de weg zelf in materiële zin weinig herkenbaar. Op één van de oudste stukken snelweg in Nederland, de A44 tussen Amsterdam en Oegstgeest, is niet veel meer terug te zien van de oude weg. Hooguit enkele smalle viaducten herinneren aan de vroegste jaren van de route. Van het zicht dat men ervaart van de snelweg, is echter al wel eens werk gemaakt.

In het rapport *Zicht op mooi Nederland, een structuurvisie op de snelwegomgeving* (2008) werden door het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) aanbevelingen gedaan om de 'belevingswaarde van snelweg te verhogen'.<sup>90</sup> De provincies en gemeenten werden bijvoorbeeld aangespoord om snelwegpanorama's aan te wijzen. Het

---

<sup>89</sup> Van de Goor, *Infrastructuur*, 6.

<sup>90</sup> Ministerie van VROM, *Zicht op mooi Nederland. Een structuurvisie voor de snelwegomgeving*, (2008) 34.

ministerie definieerde dat als volgt: "Een snelwegpanorama is een open gebied langs een snelweg met als kwaliteit de zichtbaarheid, herkenbaarheid en beleving van bijzondere landschappelijke en cultuurhistorische waarden." Om het goede voorbeeld te geven, had het rijk alvast negen panorama's aangewezen.



Afbeelding: Nationale snelwegpanorama's uit het rapport *Zicht op mooi Nederland*.

In het rapport werden bovendien een aantal suggesties gedaan voor provinciale uitzichtplaatsen langs de snelweg. Het ministerie maakte vijf categorieën van mogelijke snelwegpanorama's.<sup>91</sup>

1. Het unieke landschap

Een uitzicht dat nergens anders voorkomt. Bijvoorbeeld de snelweg A7 over de Afsluitdijk.

2. Het gevarieerde landschap

Het landschap dat een bijzondere variatie vertoont. Bijvoorbeeld de snelweg A348 die uitkijkt over de meanderende IJssel.

3. Het veranderende landschap

Het landschap dat bijzonder is omdat het een overgang van de natuur laat zien. Bijvoorbeeld de A12 vanuit Duitsland tot Zevenaar.

4. Het bijzondere landschap in de context

Landschappen die niet bijzonder zijn, maar wel zo worden ervaren omdat ze bijvoorbeeld het laatste stukje open zicht zijn in dicht bebouwd gebied. Bijvoorbeeld de A13 tussen Rotterdam en Delft.

5. Het object-specifieke landschap

Landschappen die niet bijzonder zijn, maar dat worden vanwege de gebouwen die er langs geplaatst zijn. Bijvoorbeeld de A12 waar de snelweg de Molenviergang passeert.

De snelwegpanorama's werden geïntroduceerd onder PvdA-minister Jacqueline Kramer. Sinds 2010 is Melanie Schultz van Haegen minister van Infrastructuur en Milieu. In een interview met de Volkskrant kondigde ze in 2011 aan de snelwegpanorama's weer af te zullen schaffen. Volgens de VVD'er Schultz zijn de panorama's niets meer dan ongewenste overheidsbemoeienis.<sup>92</sup> Vier jaar later zijn ze echter niet afgeschaft. De negen door de overheid aangewezen panorama's vallen als gebied allemaal binnen de zogeheten Nationale Landschappen, stukken land die - niet verrassend - over belangrijke landschappelijke of cultuurhistorische waarden beschikken en dus sowieso al enige bescherming genieten.<sup>93</sup> De terugtrekking van het rijk betekent overigens niet het einde van

---

<sup>91</sup> Maarten Piek, Niels Sorel, Manon van Middelkoop, 'Preserving panoramic views along motorways through policy', in: *Research in Urbanism*, Vol. 2 (2011) 261-275, alhier 269-270

<sup>92</sup> 'Mooi decor vindt Schultz geen overheidstaak', *de Volkskrant*, (15 juni 2011), 4.

<sup>93</sup> Servicenet Nationale Landschappen, 'Statuut' <<http://www.nationalelandschappen.nl/doelstelling>> [ geraadpleegd op 17 juli 2015].

het snelwegpanorama. Het staat lagere overheden dan het rijk nog steeds vrij om open landschappen langs de snelweg aan te wijzen voor bescherming.<sup>94</sup>

De snelwegpanorama's zijn te vergelijken met de beschermde dorps- of stadsgezichten. Niet één specifiek object wordt beschermd, maar de samenhang van een veel groter terrein. In de gebieden mogen wel ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden, maar alleen als die het unieke karakter van de omgeving niet aantasten. Op die manier maken snelwegen dus al enigszins deel uit van het geïnstitutionaliseerde erfgoed. De weg zelf blijft zogezegd buiten beschouwing. Is daar met het oog op het verleden wel ruimte voor?

### **Een nieuwe categorie erfgoed**

In de status quaestionis heb ik een overzicht gegeven van de chronologische ontwikkeling die het erfgoed doormaakte sinds Victor de Stuers. David Lowenthal karakteriseerde de ontwikkeling (op Europees niveau) als een proces van het elitaire naar het alledaagse, van het verre verleden naar het recente verleden en van het materiële naar het immateriële. Dat patroon geldt ook voor Nederland. Parallel aan dat patroon, kun je de erfgoedontwikkeling ook in een ander perspectief plaatsen. Zoals Lowenthal en Willem Frijhoff hebben laten zien, wordt erfgoed gezocht in het verhaal van de geschiedenis waarmee men zichzelf wil identificeren. In de periode van natievorming waren dat monumenten die bijdroegen aan de het gemeenschapsgevoel van de natie. Toen De Stuers pleitte voor de 'verspreiding van kennis onzer nationale historie', wilde hij dat bereiken met het erfgoed uit de Gouden Eeuw. Als begrip op zichzelf een negentiende-eeuwse uitvinding.

Toen de nationalistische geschiedschrijving na de Tweede Wereldoorlog uit de gratie raakte, moesten andere objecten en ankerpunten gevonden worden waarmee men zich identificeren kon. Ankerpunten die naar de huidige maatstaven als eervol of deugdzaam worden gezien. De naoorlogse welvaartsgroei en de Koude Oorlog maakten dat het besmette nationalistische erfgoed plaatsmaakte voor wat je zou kunnen noemen 'kapitalistisch erfgoed'. Niet langer staat de mythische ontstaansgeschiedenis van een volk centraal in het erfgoedbeleid, maar een mythische geschiedenis van de welvaart.

Belangrijk om op te merken is dat het niet alleen een verschuiving richting het materieel kapitalistisch erfgoed betreft, zoals fabrieksgebouwen industriële monumenten werden. Ook bedrijven waarvan het verleden onderdeel is van de Nederlandse welvaartsontwikkeling, mogen tot het kapitalistisch erfgoed gerekend worden. Dat is mede zichtbaar aan het verzet dat ontstaat wanneer 'oerhollands' geachte bedrijven ten prooi dreigen te vallen aan buitenlandse bedrijven of investeerders. Denk aan América Móvil en Air France die zich in meer of mindere mate stukbeten op respectievelijk KPN en KLM. De zichtbaarheid van dergelijke Nederlandse bedrijven blijkt toch

---

<sup>94</sup> Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, *Historische wegen*, 2012, 7.

een bepaalde gevoelswaarde te bevatten, ongeacht in welk kantoorgebouw de directie zetelt of op welke locatie het personeel werkt.

Bedrijven zijn noch materieel noch immaterieel erfgoed. Als beursgenoteerde ondernemingen kunnen KLM en KPN als erfgoed ogenschijnlijk niet geïnstitutionaliseerd en beschermd worden. De overname van KPN werd echter tegengehouden door een stichting die 'de continuïteit en identiteit van het bedrijf moet behouden'.<sup>95</sup> De Nederlandse staat heeft een groot belang in Air France-KLM. Officieel om de belangrijke economische positie van Schiphol voor Nederland te garanderen, maar volgens luchtvaartexperts vooral om de nationale trots te behouden.<sup>96</sup>

Intussen worden de standbeelden van oorlogshelden en staatslieden uit de nationalistische periode langzamerhand tot het problematisch erfgoed gerekend. Het standbeeld van Jan Pieterszoon Coen in Hoorn werd eind negentiende eeuw neergezet vanwege zijn verdiensten in Nederlands-Indië, maar staat inmiddels regelmatig ter discussie vanwege zijn wreedheid tegen de bevolking. Vooruitkijkend hoeft kapitalistisch erfgoed echter niet per definitie bestendig zijn dan het nationalistisch erfgoed. Zoals de wandaden van staatslieden met de mantel der liefde bedekt werden als daden in het algemeen belang van het volk, zo kunnen multinationals afkeurenswaardig beleid vergoelijken door hun verantwoordelijkheid af te wentelen op het belang van de stakeholder.

Waar staat infrastructuur dan in dat geheel? Extrapolerend zouden snelwegen goed hun intrede kunnen maken in de erfgoedcultuur als onderdeel van het kapitalistisch erfgoed. Snelwegen hebben een voorname rol gespeeld in de vorming van het moderne Nederland en zijn bovendien neutraler, of potentieel minder aanstootgevend dan bedrijven dat zijn. Snelwegen zouden een ontwikkeling moeten doormaken zoals het industrieel erfgoed dat vanuit een bottom-up ontwikkeling deed in de jaren tachtig en negentig. Om een plaats te verwerven in de populaire herinneringscultuur, moet het voldoen aan twee voorwaarden. Het moet historiciteit en/of esthetische kwaliteit bezitten en het moet passen bij hedendaagse deugden om een gezamenlijk identiteitsgevoel te versterken.

De aanwezigheid van historiciteit is een begrip dat in de monumentenzorg veranderd is. Historiciteit was lang ondergeschikt aan esthetiek, maar de Monumentenwet van 1988 wijzigde die interpretatie. Monumenten moesten vanaf toen ook in het licht van hun sociaal-economische rol in de geschiedenis worden. De prominente rol van de snelweg in de sociaal-economische ontwikkeling van het moderne Nederland, staat buiten kijf. Hoewel het moeilijk zal zijn om een causaal verband vast te stellen tussen de economische ontwikkeling van Nederland en de ontwikkeling van het snelwegennet, zal geen mobiliteitshistoricus de bijdrage van de snelweg onderschatten.

---

<sup>95</sup> 'Stichting KPN dwarsboomt overnameplannen van América Móvil', *de Volkskrant*, (29 augustus 2013), 3.

<sup>96</sup> 'Historisch besluit, met 5 jaar garantie', *de Volkskrant*, (1 oktober 2003), 1.

Historici verschillen van mening over het moment waarop esthetiek in de wegenbouw naar de achtergrond verdween. De jaren veertig, vanwege de connotatie met Hitlers Autobahn, de jaren zestig, waarin het gebrek aan financiële middelen tot efficiëntie in de aanleg noopte, of de jaren negentig, toen de rol van Staatsbosbeheer bij de aanleg van nieuwe wegen was uitgespeeld. Het onderzoek van Van Winden en Nijenhuis toont aan dat de laatste stelling aannemelijker is. Desalniettemin kun je je afvragen hoe succesvol de esthetiek als aspect geweest is in de wegenbouw. De Duitse Autobahn diende als voorbeeld voor het Nederlandse wegennet. Door verkaveling en verschillende visies bij Staatsbosbeheer en Rijkswaterstaat, komt de Nederlandse snelweg echter niet in de buurt van de parkway of Autobahn zoals die de vroege wegenbouwers voor ogen stond.

In Nederland is er in ieder geval geen negatieve connotatie met de snelweg, zoals die in Duitsland bijvoorbeeld wel een identiteitsversterkende rol in de weg staat. De voorwaarden voor een prominentere plaats in de populaire herinneringscultuur zijn dus aanwezig.

---

## Conclusie

Een monumentale benadering van is in feite de geïnstitutionaliseerde benadering van erfgoed. Hoewel de idee snelweg aan alle voorwaarden voldoet voor een prominente plaats in de populaire herinneringscultuur, is het aantal aanknopingspunten om een pleidooi te houden voor een opname in het bestand met rijksmonumenten gering.

Decennialang zijn er inspanningen gedaan om het Nederlandse snelwegennet uniform te maken. Vanwege die bouwkundige eenheid is het ondoenlijk om één snelweg aan te wijzen waarvan de uniciteit zo hoog is dat die als belangrijk bouwkundig element in de Nederlandse geschiedenis kan worden aangeduid. Bescherming of conservering van een (deel van een) snelweg, zou vanuit het oogpunt dat de weg een 'organisch' element is onwenselijk zijn. Daarbij wordt juist het zelf berijden van een historisch stuk infrastructuur het meest gewaardeerd, meer dan een museale representatie van de weg.

De omvang en gebrek aan zichtbare ouderdom zitten een eventuele toevoeging van één of meerdere snelwegen aan het geïnstitutionaliseerde erfgoed dus in de weg. Dat betekent echter niet dat een erfgoedkundige benadering helemaal niets kan bijdragen aan de waardering van snelwegen. Zoals Frijhoff betoogt ligt de waarde van erfgoed in de bijdrage die het levert aan het identiteitsbesef. De verkeerslijnen tonen de ontwikkeling van Nederland van Napoleon tot koning Willem I en van Cornelis Lely tot Mark Rutte. Deze 'tekenen van een gedeeld verleden' hoeven echter niet per se het stempel erfgoed te dragen om wel als zodanig te worden gewaardeerd.

Erfgoed is immers een dynamisch begrip. Het kan in betekenis groeien en afnemen. Erfgoed is ook maakbaar, 'a past tailored to present purposes'. De theorie toont dus aan dat je deze historische principes kunt gebruiken om nieuwe waardering te creëren.

Van Winden en Nijenhuis concluderen dat de esthetiek in de wegenbouw gebaat is bij uniformiteit. Daar heeft het aan geschort sinds Staatsbosbeheer als raadgevend orgaan uit het wegontwerp verdween. Om waardering te creëren moet volgens de architectuurhistorici het Nederlandse snelwegennet (inclusief begroeiing en landschappelijke elementen) herkenbaar zijn als een geheel. Vanuit erfgoedkundig oogpunt, zou ik het omgekeerde willen stellen. Juist door de uniformiteit op te heffen en in te zetten op de unieke eigenschappen van een snelwegtracé, kun je waardering creëren. Maak routes bijvoorbeeld herkenbaar door verschillend wegmeubilair te gebruiken of geef een tracé een naam die aansluit bij de historische of geografische kenmerken van de regio waar het doorheen loopt.

Het najagen van een wettelijk beschermde status voor een snelweg of een deel daarvan, lijkt dus weinig zinvol. Kennis van de waarderingsprincipes die achter de ontwikkeling van erfgoed schuilgaan, kunnen echter wel zinvol zijn om op alternatieve, historische wijze sympathie voor de snelweg als ruimtelijk element te creëren.



---

## Bronnen

- Bakker, H., *De schoonheid van de weg*, (Den Haag, 1959).
- Bijhouwer, J., J. Vallen, J. Zaaijer, *Hollands groene zone*, (Den Haag, 1961).
- Mussert, Anton, *Vrije baan voor de toekomst*, (Den Haag, 1931).
- Ministerie van VROM, *Zicht op mooi Nederland. Structuurvisie voor de snelwegomgeving*, (2008)
- Overdijkink, Gerard, *Langs onze wegen*, (Amsterdam, 1941).
- Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, *Historische wegen*, (2012).
- Rose, Willem, 'Welken weg moet men inslaan om onze Middeleeuwsche gebouwen te doen herstellen?' in: *Bouwkundige Bijdragen*, 9 (1856).
- Stuers, Victor de, 'Holland op zijn smalst', in: *De Gids*, 37 (1873) 320-403.
- VPRO, *De slag om Nederland*, uitgezonden op 24 september 2012.

---

## Kranten

- 'De snelweg als cultureel erfgoed', *De Groene Amsterdammer*, (9 december 2000).
- 'Historisch besluit, met 5 jaar garantie', *de Volkskrant*, (1 oktober 2003), 1.
- 'KNAC vraagt Marshallhulp voor wegenbouw', *Nieuwe Leidsche Courant*, (24 september 1949), 5.
- 'Mooi decor vindt Schultz geen overheidstaak', *de Volkskrant*, (15 juni 2011), 4.
- 'Rijkswegenfonds heeft tekort van f15 mln', *Nieuwsblad van het Noorden*, (27 mei 1966), 2.
- 'Stichting KPN dwarsboomt overnameplannen van América Móvil', *de Volkskrant*, (29 augustus 2013), 3.
- 'Streven drukgroepen haalt weinig uit, ministers weten wel dat nood groot is', *Het Vrije Volk*, (13 april 1966), 2.
- 'Tijdelijke beleidsregel aanwijzing beschermde monumenten', *Staatscourant*, (20 juni 2007), nr 116, 8.
- 'Wegenbouwers luiden alarmklok', *De Waarheid*, (29 augustus 1966), 2.

---

## Websites

- Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, 'Programmaliijn Levend Landschap: synergie tussen erfgoed, economie en ecologie', <<http://www.cultureelerfgoed.nl/dossiers/visie-erfgoed-en-ruimte/programmaliijn-levend-landschap-synergie-tussen-erfgoed-economie-en-ecologie>> [geraadpleegd op 29 april 2015].
- GroenLinks, '1500 extra windmolens langs snelwegen', <<https://www.groenlinks.nl/nieuws/1500-extra-windmolens-langs-snelwegen>> [geraadpleegd op 31 maart 2015].
- Servicenet Nationale Landschappen, 'Statuut' <<https://www.nationalelandschappen.nl/doelstelling>> [geraadpleegd op 17 juli 2015].
- National Park Service, 'How do communities benefit from the National Heritage Area designation?' <<http://www.nps.gov/heritageareas/faq>> [geraadpleegd op 19 juli 2015].

---

## Literatuur

- Boer, Connie de, en Swantje Brennecke, *Media en publiek. Theorieën over media-impact*, (Amsterdam, 2004).
- Broek, Andries van den, Frank Huysmans en Jos de Haan, *Cultuurminnaars en cultuurmijders. Trends in de belangstelling voor kunsten en cultureel erfgoed*, (Den Haag, 2005)
- Caton, Kellee, en Carla Almeida Santos, 'Heritage tourism on Route 66. Deconstructing nostalgia', in: *Journal of travel research*, vol. 45, mei 2007, 371-386.
- Dedek, Peter, *Journeys on the Mother Road: interpreting the cultural significance of U.S. Route 66*, (Murreesboro, 2002).
- Dunk, Thomas von der, 'De redding van het Muiderslot. De plannen voor de bestemming van een Middeleeuws kasteel tot Nederlands-historisch museum tijdens koning Willem I', in: *Jaarboek Amstelodamum*, vol. 82 (1990) 138-168.
- Frijhoff, Willem, *Dynamisch erfgoed*, (Amsterdam, 2007).
- Goor, Liesbeth van de, *Infrastructuur*, (Zeist, 2007).
- Grijzenhout, Frans, et al., *Erfgoed. De geschiedenis van een begrip*, (Amsterdam, 2007).
- Houben, Francine, 'Holland avenue', in: *Mobility. A room with a view*, (Rotterdam, 2002) 22-78.
- Krabbe, Coert Peter, 'Monumenten: architectonische overblijfselen', in: *Erfgoed, de geschiedenis van een begrip*, (Amsterdam, 2007) 151-174.
- Laarse, Rob van der, 'Erfgoed en de constructie van vroeger', in: *Bezeten van vroeger. Erfgoed, identiteit en musealisering*, (Amsterdam, 2005).
- Loeff, Karel, *Industrieel erfgoed*, (Leiden, 2013).

- Lowenthal, David, 'Authenticity: rock of faith or quicksand quagmire?', in: *Conservation perspectives newsletter*, 14 (1999).
- Lowenthal, David, *The heritage crusade and the spoils of history*, (Cambridge, 1997).
- Lowenthal, David, *The past is a foreign country*, (Cambridge, 1985).
- Meurs, Paul, 'Parkways and polderways', in: *Mobility. A room with a view*, 419-431 (Rotterdam, 2002) .
- Mom, Gijs, *Van transport naar mobiliteit. De mobiliteitsexplosie 1895-2005*, (Zutphen, 2005)
- Nijenhuis, Wim, en Wilfried van Winden, *De diabolische snelweg. Over de traditie van de mooie weg in het Nederlandse landschap en het verlangen naar de schitterende snelweg in de grote stad*, (Rotterdam, 2007).
- Oosterbaan, Warna, *Ons erf. Identiteit, erfgoed en culturele dynamiek*, (Amsterdam, 2014).
- Piek, Maarten, Niels Sorel en Manon van Middelkoop, 'Preserving panoramic views along motorways through policy', in: *Research in Urbanism*, Vol. 2 (2011) 261-275.
- Rekittke, Jörg, 'Straight-curve-straight' or 'the undulated line'. The dilemma of rationality and aesthetic dogma', in: *Mobility. A room with a view*, (Rotterdam, 2002) 385-397.
- Ribbens, Kees, *Een eigentijds verleden. Alledaagse historische cultuur in Nederland 1945-2000*, (Hilversum, 2002).
- Rix, Michael, 'Industrial archeology', in: *The amateur historian*, 2 (1955), 225-226.
- Wallis, Michael, *Route 66. The Mother Road*, (New York, 2001).
- Winden, Wilfried van, 'De ontwikkeling van esthetische paradigma's in het Nederlandse snelwegontwerp van 1915 tot heden', in: *De diabolische snelweg*, (Rotterdam, 2007) 69-83.
- Woud, Auke van der, *Het lege land. De ruimtelijke orde van Nederland 1798-1848*, (Amsterdam, 1987).
- Woud, Auke van der, *Een nieuwe wereld. Het ontstaan van het moderne Nederland*, (Amsterdam, 2006).
- Zeller, Thomas, *Driving Germany. The landscape of the German Autobahn 1930-1970*, (Oxford, 2007).