

Aan het licht: de voorganger van de Rijksweg N282

Stijn van As

Inleiding

Bij werkzaamheden aan de Rijksweg tussen Breda en Tilburg (N282), ter hoogte van Hulten (aan de oostkant van vliegbasis Gilze-Rijen) zijn restanten van een oude weg gevonden. De resten zijn aan het licht gekomen bij het breken van het moderne asfalt. Het vermoeden bestond dat het om de voorganger van de moderne Rijksweg zou gaan, de steenweg, die hier is aangelegd in de Franse Periode. Dat is ook gebleken uit een veldbezoek.

Na een melding van een perceeleigenaar bij heemkring Molenheide is contact gezocht met archeologen van de RWB (Regio West-Brabant). In samenspraak met RWB en de uitvoerder (Heijmans) heeft een korte veldinspectie plaatsgevonden in de ochtend van 28 augustus 2024. Op basis van deze veldwaarnemingen is een archeologisch onderzoeksbureau ingevlogen om het wegdek verder te onderzoeken.

Locatie

De inspectie vond plaats onder de voormalige rijbaan en berm van de N282, direct ten zuiden van het nieuwe fietspad, ca. 200 m ten westen van waar de Broekdijk (dorp Hulten) aansluit met de Rijksweg, en ca 20 m ten oosten van de nieuwe verbindingsweg die aansluit op de Burgermeester Ballingsweg.

Inkadering

Deze waarneming is niet geheel toevallig, en is volledig geschiedkundig in te kaderen door een prachtig onderzoek van Walter de Vet (naar een artikel van 7-5-2019). Nu besluit tot reconstructie van de N282 is hij in de geschiedenis daarvan gedoken. Die ging terug tot aan het jaar 1732. Hij beschrijft het ontstaan van de weg tussen Breda en Tilburg, en de aangetroffen steenweg is te plaatsen in de begin van de 19^e eeuw:

“In de tijd van de Republiek der Zeven Provinciën was (...) geen sprake van een planmatige aanleg van wegverbindingen. Dit veranderde in de Franse periode. In 1806 werd Lodewijk Napoleon door zijn broer Napoleon tot koning van Holland benoemd. In korte tijd reisde hij door zijn nieuwe land en maakte hij kennis met de bevolking. Hij maakte al snel plannen voor noodzakelijke verbeteringen in onder meer landbouw, handel en weg- en waterbouw. Per koninklijk decreet van 21 mei 1809 droeg hij op verbeteringen te doen in het ‘departement als volgt:

‘Er zal een kaaidijk worden aangelegd van de grenzen naar den kant van Antwerpen af tot aan Breda, en van Breda tot aan den Bosch, met eenen zijtak, die naar Tilburg, en een anderen die naar Waalwijk zal leiden: van dat punt des grooten kaaidijks, hetwelk het naast aan bovengemelde plaatsen is, zal de kaaidijk worden verlengd van den Bosch af tot aan Grave.’

Dit werk werd geschat op f 250.000,- een aanzienlijk bedrag voor die tijd.

Tilburg, toen een groot dorp met 10.000 inwoners, was het met deze planning niet eens: De lobby van Tilburg om een grote weg over Tilburg te laten lopen werd geleid door een ad-hoc commissie bestaande uit de burgemeester Meurs en de wethouders Gomarus Dams en Paulus Vreede, een zoon van Pieter Vreede, een machtige lakenfabrikant. Zij brachten een bezoek aan het paleis van de koning in Brussel. In de raadsvergadering van 2 april 1817 bracht de commissie verslag uit van haar bezoek aan de Koning en zeiden *“redenen te hebben om te mogen aannemen dat hun stappen niet vruchteloos zouden zijn”*.

Op 18 oktober 1821 kon de burgemeester de raad informeren, dat de nieuwe weg over Tilburg zou komen. Er werd wel een bijdrage van de stad Tilburg gevraagd ter grootte van f 30.000,-.

Dus Tilburg kocht zich in, maar toch werd er in die eerste jaren tol geheven op de nieuwe wegen: Op de straatweg Breda – Tilburg werden vier tollën ingericht: Aan de aansluiting der oude baan naar Dorst nabij de roomse kerk te Dorst; aan de vereniging van de nieuwe weg met de bestaande weg op de Haansberg onder Gilze bij het huis van Groenendaal (op de plaats waar nu het Shell tankstation is); aan de Hultensche of Maasdijsche brug over de Donge (dat is bij Dongewijk); bij het verlaten van de bestaande weg, ongeveer 2875 ellen ten westen van Tilburg (dat is net voor de afslag naar de Berkdijksestraat, nu Friezenlaan). Bij een tolhuis was een weg afgesperd met een tolpaal of tolboom.” Het complete verhaal (52 bladzijdes) staat in De Mulder 148 (info@heemkringmolenheide.nl). Op het kadastrale minuutplan van omstreeks 1832 heet deze weg de “Groote weg van Breda naar ’s-Hertogenbosch”

Veldwaarnemingen

Inspectie

Onder het asfalt van de N282, in het verlengde van deze weg en parallel aan het fietspad is de oude bestrating aangetroffen. Een kaarsrechte strook van ca. 47 m lang is blootgelegd. Ten westen stopt de bestrating abrupt, want daar is de oude weg al verdwenen vanwege de recente ontwikkelingen op het terrein. Direct aan de oostkant wordt op dat moment het asfalt van de N282 verwijderd. Op basis van de veldwaarnemingen is de weg ca. 5,5 m breed.

De weg staat uit verschillende elementen. De ca. 5,5 m brede bestrating is ingesloten door rechte blokken van handgevormde kalkstenen insluitbanden. Aan beide lange zijden lijkt een strook van donkergrijze natuurstenen (grind-achtig, van een zeer grote fractie) te hebben gelegen, aan de binnenkant en tegen de insluitband aan. Deze stroken liggen in de lage delen van het wegdek, en garanderen een goede afwatering van het geheel. Daarbinnen bevindt zich een bol kasseinen wegdek, met het hoogste punt in het midden.

De bovenzijde van het wegdek vermengd met roodkleurend puin. Dat moet gebeurd zijn tijdens de sloopwerkzaamheden, door de bak van de graafmachine. Duidelijk is dat het wegdek bestaat uit een soort kasseienbestrating, maar met zowel natuurstenen keien als baksteen-achtige bestrating. De puinfundering van het recente asfaltweg verstoort het zicht, en kleurt dit deel van het wegdek rood. Fragmenten van deze puinfundering is bij de ontgraving tussen de kasseien terechtgekomen is.

Aan de zijanten van de weg zijn plekken gezien waar de weg in latere tijden met jonger uitziende bakstenen heeft gerepareerd. Mogelijk in de jaren voordat het asfalt werd aangelegd.

Het was tijdens de veldwaarneming niet mogelijk een dwarsdoorsnede te maken. Daarvoor is het pakket te hard.

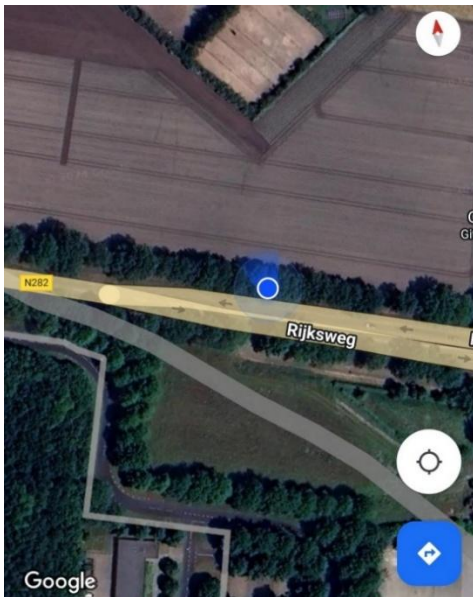
Veldwerk

Op basis van onze veldwaarnemingen is geschakeld tussen uitvoerder Heijmans, en het dienstdoende bedrijf dat al eerder verantwoordelijk is geweest voor archeologisch onderzoek binnen het plangebied. Zij hebben een deel van het wegdek schoon kunnen maken, en ze hebben een dwarsdoorsnede van het wegdek gemaakt. Onder de bestrating zijn karresporen gezien die in een oud akkerdek zijn gesleten. In het akkerdek is een 18^e -eeuws pijpenkopje gevonden, en enkele scherven aardewerk uit deze periode. De vondsten zijn dus ouder dan het wegdek, en bieden een zogenaamde “*terminus post quem*” voor het wegdek: ze begrenzen de vroegst mogelijke datering voor de weg. Dit bevestigt het onderzoek van Walter de Vet, die de ontstaansgeschiedenis van de weg in de 18^e eeuw plaatst.

Conclusie

Het oude wegdek volgt de exacte richting van de Rijksweg, en is deels onder het voormalige asfalt en berm ontdekt. Het is evident dat het gaat om de oude steenweg uit de Franse tijd.

Bij toekomstige reconstructies aan de weg blijft de route een interessant onderzoeksdoel. De kaart van 1832 is dan een belangrijke bron. In de perifere zone van deze Rijksweg zijn namelijk allerlei elementen aan te treffen die nog op de kaart te raadplegen zijn, van een Herberg tot een barrière ten hoogte van de legerbasis. Ook is het een tolweg, waar op enkele plaatsen de nodige huisjes en constructie voor opgericht zijn.



Locatie van de waarneming met een nauwkeurigheid van ca. 4 m. , net ten noorden van de nieuwe doorsteek naar de Burgermeester Ballingsweg.



1Foto richting het zuidoosten



Foto richting het zuidwesten



Foto richting het oosten, in het verlengde van de weg. Aan weerszijden zijn kalkstenen insluitbanden te zien. De bolling van de weg is op deze foto ook goed waarneembaar. Middenin kleurt het wegdek rood, vanwege puinfragmenten tussen de natuurstenen kasseien.



De bodemopbouw onder de bestrating wordt onderzocht door een onderzoeksbureau.