

Den Grooten Weg der Eerste Klasse no. 8

Wat vooraf ging



Adriaan Goekoop: een volhardende Zuid-Hollander

Aan de rand van de Scheveningse bosjes in Den Haag ligt de lommerrijke, met villa's bezaaide Adriaan Goekooplaan. Genoemd naar een Haagse bouwondernemer die veel voor de stad betekend heeft. Wat deze man voor Tilburg interessant maakt: zijn grootvader heette óók Adriaan Goekoop. En zonder diens doortastendheid had Tilburg nooit een Grooten Weg der Eerste Klasse gekregen.

Noot vooraf: met dank aan Jan van Iersel

Dit artikel had niet geschreven kunnen worden zonder het speurwerk van Jan van Iersel. In 2006 publiceerde hij zijn onderzoek naar de aanleg van de Straatweg van Breda naar Den Bosch, via Tilburg. Een groot deel van de feitelijke historische informatie in dit artikel is daarop gebaseerd.

Genoemd artikel is volledig terug te lezen via de volgende link:

<https://heemkundekringloonoptsandt.nl/wp-content/uploads/2017/04/Straatweg-Breda-Den-Bosch.pdf>

Binnen één jaar klaar

*‘Geheel opgeleid in de praktische school der onder-
vinding, zal men aan Goekoop niet eenige verdienste
kunnen ontzeggen, maar was hij, volgens veler oor-
deel, de man niet om aan het hoofd van het corps
van den waterstaat te staan.’*

Tijdgenoten waren verdeeld enthousiast over het werk van deze hoofdingenieur van Rijkswaterstaat. De een loofde hem voor zijn prestaties, anderen vonden dat hij theoretische onderbouwing miste om goed leiding te kunnen geven aan een grote organisatie. Maar laten we maling hebben aan die meningen. De man verdient een standbeeld. Ergens langs De Grootte Weg in Tilburg. Want achteraf gezien kwam hij voor Tilburg precies op het juiste moment. Laten we teruggaan naar het jaar 1816.

Dat jaar kent een bizarre zomer. Het weer is wereldwijd extreem en het sneeuwt zelfs in de warmste maanden van het jaar. Een uitgebarsten vulkaan in wat dan nog Nederlands-Indië heet, is ervoor verantwoordelijk. In datzelfde jaar overlijdt Conrad Ludwig Brunings, ingénieur en chef van Waterstaat in Noord-Brabant. Brunings stamde uit een roemrijke ingenieursfamilie, waarvan de leden hun sporen in den lande dik verdiend hadden. Adrianus Goekoop krijgt het verzoek hem tijdelijk waar te nemen en ondanks de grote schoenen die hij moet vullen, kan de jonge ingenieur dit verzoek niet weigeren. Koning Willem I heeft namelijk een maand eerder een belangrijke handtekening gezet. Namelijk onder het Koninklijk Besluit voor de aanleg van een straatweg van Breda naar 's-Hertogenbosch.

Als nieuwe hoofdingenieur – Goekoop heeft per 1 januari 1817 een definitieve aanstelling gekregen – kan hij direct aan de slag. De secretaris van Staat van Binnenlandse Zaken, Willem Frederik Röell, wil er namelijk geen gras over laten groeien: de weg moet binnen een jaar klaar zijn. Over personeel hoeft Goekoop zich geen zorgen te maken: de koning wil het project uitvoeren als werkloosheidsproject. Kortom, de arbeidskrachten liggen voor het oprapen. En o ja, er is nog iets. Hoewel de exacte richting van het tracé nog bepaald moet worden, zal de nieuwe straatweg, mede in verband met militaire doeleinden, zoveel mogelijk “in regte linie” aangelegd worden. Geen rare fratsen dus, zal de minister gedacht hebben. Maar dan kent hij Goekoop nog niet.

Goedereede

Adrianus Goekoop wordt geboren op 9 november 1783 in Goedereede, een gehucht op de kop van Goeree-Overflakkee. De zeventienjarige Adriaan helpt zijn vader Cornelis bij de bouw van drie dammen op het eiland. Cornelis is namelijk opzichter van 's lands werken' op Goedereede en zal later ook burgemeester worden.

Goedereede had al sinds de middeleeuwen stadsrechten en dat had geleid tot een bloeiende economie. In het verleden had deze veilige haven (de letterlijke betekenis van “goede rede”) had ook zware tijden gekend. Brandstichting, plunderingen en overstromingen teisterden Goeree vele malen sinds de middeleeuwen. Ook vermeende heksen waren er niet veilig. Maar ondanks dit alles was het stadje steeds weer herrezen. Met als klapstuk de zielenzorg van Adriaan Floriszoon Boeyens. Later zal hij tot paus worden benoemd, de enige die Nederland ooit leverde.

In dit weerbarstige stukje Zuid-Holland, waar de strijd tegen het water de boventoon voert, groeit Adrianus Goekoop op. Als in 1801 een deel van de dijk instort, ziet hij toe op een deugdelijk herstel. Vervolgens wordt hij opziener bij de dokwerken in Hellevoetsluis en keert daarna als over-opziener terug naar de werken op Goedereede. In 1809 levert hij zijn bijdrage aan de Lingewerken, die na een vreselijke overstroming tot stand komen. Twee jaar later wordt hij “Ingénieur des ponts et chaussées”. Een Franstalige functie, nu het Koninkrijk Holland is ingelijfd bij het Frankrijk van Napoleon Bonaparte.

Adriaan Goekoop moet een nuchter type zijn geweest. Loyaal, maar ook volhardend. Geboren op de grens van Zeeland beschikte hij waarschijnlijk over die typisch Zeeuwse karaktertrekken. Een man van de feiten en wars van politieke spelletjes. Een man die dwars door de agenda's van ambtenaren, militairen, politici en zelfs de koning heen durfde te walsen. En dat bleek hard nodig.

Rechtdoor of via Tilburg?

Eén jaar om een hele weg van meer dan vijftig kilometer aan te leggen. Dat is begin negentiende eeuw geen appeltje-eitje. Met volle ambitie gaat Goekoop in januari 1817 aan de slag met de terreinverkenningen. Een week later ligt zijn eindrapport al op het ministeriële bureau. Röell fronst zijn wenkbrauwen als hij het leest. Geen rechte lijn van Breda naar den Bosch? De weg moet via Tilburg lopen in plaats van via Dongen en Loon op Zand? Leest hij het goed?

Ja, hij leest het goed. Goekoop wijst Röell er nog maar eens op: Tilburg is een jonge snelgroeiende stad waar de lakenfabrieken als paddenstoelen uit de grond schieten. Maar de tienduizend inwoners moeten zich behelpen met zandwegen en karrensporen om hun goederen te kunnen vervoeren. Om van verharde doorgaande verbindingen met de rest van het koninkrijk nog maar te zwijgen. En dat was toch een belang waar ook belangrijke steden als Breda en Den Bosch baat bij hebben.

Natuurlijk, de route via Dongen en Loon op Zand is één uur gaans korter en dus goedkoper in aanleg. Maar heeft de minister nagedacht over de onderhoudskosten? De stuifduinen bij Loon op Zand zullen de weg onbegaanbaar maken. Andere delen zullen vanwege de lage ligging snel onder water lopen. Trouwens, in Tilburg en Oisterwijk zijn al stukken bestraat en o ja: vanwege militaire doeleinden kun je de weg veel beter via Tilburg leiden. Voor Goekoop is er dan ook maar één conclusie mogelijk. Den Grooten Weg van Breda naar Den Bosch moet via Tilburg. Dat zou Zijne Majesteit toch ook wel snappen?

Röell ziet het heel anders.

‘De koning is voorstander van een rechte lijn,’ volhardt deze. In zijn achterhoofd moet hij gedacht hebben: ‘En er is simpelweg geen geld voor een langere route.’ “Doe maar een embranchement vanuit Waalwijk,” geeft hij Goekoop ter overweging. Wat? Een aftakking naar Tilburg? Nee, dan heeft de minister toch niet goed geluisterd. Waarop Röell voorstelt: “Laten we gouverneur Hultman vragen om de verschillende zienswijzen bij de gemeentebesturen van Tilburg, Loon op Zand en Dongen te inventariseren.”

Had Adrianus Goekoop serieus verwacht dat de secretaris van Binnenlandse Zaken zonder slag op

stoot zou meegaan in zijn plannen? Waarschijnlijk niet. Maar Goekoop weet hoe dit politieke spel werkt: in kleine stapjes. Vooralsnog heeft hij tijd gewonnen.

Tja, waarom eigenlijk niet via Dongen en Loon op Zand? Het was niet eens zo’n onlogische gedachte. Al in de achttiende eeuw kende Dongen een aantal wegen, vaarwegen, bruggen en zelfs een haven. En Loon op Zand lag toch ook strategisch langs de doorgaande weg van Turnhout naar Den Bosch. Goekoop kan daar niet blind voor zijn geweest. Als de nieuwe weg via Tilburg zou gaan lopen, zou dat het einde betekenen van beide dorpen als handelsknooppunt. Tegelijk heeft hij zo zijn bedenkingen bij de argumenten die de voorstanders van de ‘regte linie’ aanvoeren.

‘Met zeer veel verwondering ontwaar ik hoe dat de hoofden der gemeentebesturen van Dongen, Sprang, Loon op Zand, Waalwijk, Waspik, Cappelle en ’s Gravenmoer kunnen besluiten om Zijne Majesteit den Koning in hunne betrekking te willen misleiden,’ schrijft hij. Voor Goekoop is het duidelijk: alles wikkende en wegende blijft de route via Tilburg de meest logische.

Ondertussen in Tilburg

De Tilburgse gemeenteraadsleden waren vergevoegd opgeveerd uit hun pluche stoelen bij het horen van de plannen van Adrianus Goekoop. De afgelopen jaren hadden zij uit alle macht geprobeerd om het wegensel naar de stad te verbeteren. Dat gedoe met die karren vol handelswaar over hobbelijke zandwegen, het moest maar eens afgelopen zijn. Deze zichzelf respecterende textielstad-in-wording verdiende meer. Ze hadden zelfs Koning Lodewijk Napoleon gesmeekt om er vaart mee te maken.

Daarna gloorde er hoop toen Napoleon Bonaparte zelf de touwtjes in handen nam. Maar ook deze hoop was van korte duur, aangezien hij snel het veld moest ruimen: zijn plannen om Keizerlijke straatwegen aan te leggen, leken hierdoor in de spreekwoordelijke koelkast te verdwijnen. Met het aantreden van soeverein vorst Willem I kwamen er nieuwe kansen; voortbordurend op Bonapartes ideeën ging de koning als een dolle aan de slag met de aanleg van wegen en kanalen. Hij liet een straatweg intekenen tussen Breda en Den Bosch. Maar deze zou via Dongen en Loon op Zand gaan lopen en weer miste Tilburg de boot.

Het was om gek van te worden. Uiteindelijk had de gemeenteraad besloten om hun energie te steken in de aanleg van een vaart naar 's-Gravenmoer. Met als belangrijk argument dat de keien voor de nieuwe straatweg dan sneller op hun plek van bestemming zouden kunnen zijn ...

Maar nu is daar dus Adrianus Goekoop. Iemand die zich tegen de wens van de koning in alsnog hard maakt voor een route via Tilburg. Opnieuw verlegt de Tilburgse gemeenteraad zijn focus. 'We zullen alle middelen aanwenden om de straatweg via Tilburg te krijgen,' spreekt burgemeester Van Meurs dapper. De daad bij het woord voegend schrijft hij een brief naar de koning. Zijn mede-commissieleden Dams en Vreede zetten ook hun handtekening. Ze smeken de koning als het ware om de weg via Tilburg te laten lopen. Zonder deze verbinding zullen de plaatselijke economie en landbouw onherstelbaar beschadigd raken. En dat wil toch niemand?

Koning Opa

Intussen wordt gouverneur Hultman overladen met adviezen. Dongen zet de plaatselijke leder- en schoenindustrie in de schijnwerpers. Volgens Loon op Zand hadden de Fransen al gepleit voor de regte linie, dus waarom nu daarvan afwijken? Tilburg dweept uiteraard met zijn imposante textielnijverheid, die zonder directe straatverbinding in verval zal raken. Ook een embranchement kan dat niet voorkomen.

De vraag is of Goekoop onder de indruk was van alle tegenargumenten. En wat moest hij met al die adviezen? Hij had slechts met minister Patrice de Conick van Binnenlandse Zaken te maken en met niemand anders (Röell was weggepromoveerd naar de Eerste Kamer). Inmiddels had ook zijn vroegere mentor Jan Blanken, inspecteur-generaal en daarmee de hoogste ambtenaar van Waterstaat en Publieke Werken, een adviesrapport ingediend: hij stond volledig achter Goekoop. En dus blijft de nuchtere Zuid-Hollander bij zijn advies: over Tilburg is 'de minst kostbaarste en verkieslijkste' route.

Om dit standpunt nog eens kracht bij te zetten, reist de Tilburgse commissie naar Brussel. Het is inmiddels 1817 en een beter moment hadden zij niet kunnen kiezen. Kroonprins Willem en zijn vrouw Anna Pawlona hebben zojuist hun eerste zoon en beoogd troonopvolger Willem ter wereld gebracht. De koning is zojuist grootvader geworden en verkeert uiteraard in een opperbeste stemming. Euforisch keren de commissieleden dan ook terug naar Tilburg. Gezien de positieve reactie van de koning kan dit niet meer misgaan, zo luidt hun boodschap.

Ook de gouverneur heeft inmiddels het advies van Goekoop overgenomen, weliswaar met de kanttekening dat het billijk zal zijn als Tilburg een financiële bijdrage levert. En hij heeft nóg een argument dat voor de route via Tilburg pleit: dit zal meer dan het dubbele aan tolgelden opbrengen. Daar moet de koning wel gevoelig voor zijn, nu de bodem van de schatkist in zicht dreigt te raken.

Tegen alle hoop in neemt minister De Conick echter geen besluit. Die rekestes van de Langstraatse gemeenten waren zo gek nog niet en hadden hem op andere ideeën gebracht. De belangen zijn groot. Pas na diverse onderzoeken naar alternatieven volgt zijn advies aan de koning ten gunste van Tilburg.

Eindelijk een besluit

Het is dan eind maart 1818. Van het plan om de weg binnen een jaar klaar te hebben, is niets terecht gekomen. Maar er ligt tenminste een besluit. Of toch niet? Slechts één handtekening ontbreekt nog om het werk van start te kunnen laten gaan. Maar ja, dat is wel een zeer gewichtige handtekening. Gelukkig reageert de koning al binnen een week. Of er tóch nog enkele alternatieven onderzocht konden worden.

Adrianus Goekoop moet bijkans gek zijn geworden van zoveel ambtenarij en politieke spelletjes. Hij, die met zijn poten in de Zuid-Hollandse klei had gestaan. Hij, die werkelijk alle feiten onderzocht had en met een conclusie was gekomen waar niemand omheen kon. Moest dat werk nu weer helemaal opnieuw? Ja, dat moest. En dus gaat hij opnieuw aan de slag. Met uiteraard opnieuw dezelfde conclusie. Alle belanghebbenden, waaronder Breda, Den Bosch en de Provincie bevestigen hun steun voor de route via Tilburg. Opnieuw is de minister niet overtuigd: of alle mogelijkheden nogmaals en zeer grondig onderzocht kunnen worden.

Natuurlijk verandert dit niets aan het advies. Men kan niet meer om Tilburg heen. Tegelijk wordt door deze vertragingstactieken duidelijk wat het probleem áchter het probleem is: wie gaat dat betalen? De provincie toont haar welwillendheid door een bedrag van F. 84.000, - in het vooruitzicht te stellen. Tilburg wil F. 30.000, - bijdragen, al is het alleen maar om te voorkomen dat de koning alsnog voor de kortste route zou kiezen. Ook Breda en Den Bosch zullen in de buidel moeten tasten en gaan akkoord met F. 10.000, - elk. Nadat ook andere plaatsen die langs de route liggen financiële toezeggingen doen, is het dan eindelijk zover. Koning Willem I besluit tot bestrating van de oostwestverbinding in Brabant. Het is 15 september 1821. Een halfjaar later, op 13 maart 1822, wordt de exacte ligging van het traject Breda – 's-Hertogenbosch via Tilburg vastgesteld. Den Grooten Weg der Eerste Klasse, no. 8 kan er eindelijk komen.

De vraag rijst in hoeverre de gemeente Tilburg invloed heeft gehad om de straatweg via Tilburg te leiden. Volgens Jan van Iersel heeft dat vooral te maken met de gezamenlijke (financiële) inspanningen van een aantal gemeenten. Breda en Den Bosch voorop. Want ook zij hadden veel belang bij een directe wegverbinding met de grootste textielstad van het zuiden. De Tilburgse bestuurders zijn volgens hem pas in een vrij laat stadium in actie gekomen. Jan betwijfelt of het advies van Goekoop doorslaggevend was. Volgens hem ging het de koning vooral om de financiële bijdrage van Tilburg, die uiteindelijk veel hoger uitpakte dan die van Breda en Den Bosch. Zonder deze oplossing was waarschijnlijk toch voor een route via Loon op Zand gekozen, is zijn conclusie.

Met dank aan Adrianus Goekoop

Dat de rol van Adriaan Goekoop van wezenlijk belang is geweest, lijkt mij toch wel evident. Ik heb gezocht naar afbeeldingen van deze man. Maar geen tekenaar of schilder lijkt zich eraan gewaagd te hebben om een portret van hem te maken. In die zin is de man opgeslokt door de vergetelheid.

Na zijn Tilburgse avontuur verliest Tilburg hem uit het oog en hij waarschijnlijk Tilburg. Als lid van de riviercommissie bemoeit hij zich in de jaren daarna met de consequenties voor de Boven-Rijn, nadat de Duitsers bij Basel en Mainz afsnijdingen maken. Uiteindelijk wordt Goekoop inspecteur voor heel Nederland, publiceert zijn onderzoek naar het al dan niet verhogen van rivierbeddingen en wordt correspondent van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs. In 1849 krijgt hij eervol ontslag en een eervolle benoeming tot staatsraad in buitengewone dienst. Hij overlijdt op 6 april 1865, 81 jaar oud.

Het geslacht Goekoop leeft wél voort op Goedereede en in Zuid-Holland. Adriaans kleinzoon, Adriaan Eliza Herman Goekoop (1859-1914) wordt een bekende onroerend goedondernemer in Den Haag. Hij woonde in het Catshuis en nam in 1897 Zorgvliet over uit de nalatenschap van prinses Sophie, de dochter van Willem II en Anna Paulowna. Zijn kleinzoon Cees Goekoop is van 1980 tot 1999 burgemeester van Leiden.

Tilburg is deze man, die de stad ooit een zeer goede dienst bewees, vergeten. Dat standbeeld zal er dus wel niet komen. Maar hoe zou Tilburg eruit hebben gezien als die nuchtere Zuid-Hollander zich niet hard had gemaakt voor een straatweg via Tilburg? Woonde we dan nog steeds in een dorp en gingen we op zaterdag statten in Loon op Zand?

Bronnen

Jan van Iersel, Straatweg Breda-Den Bosch: over Tilburg of Loon op Zand?, 2006

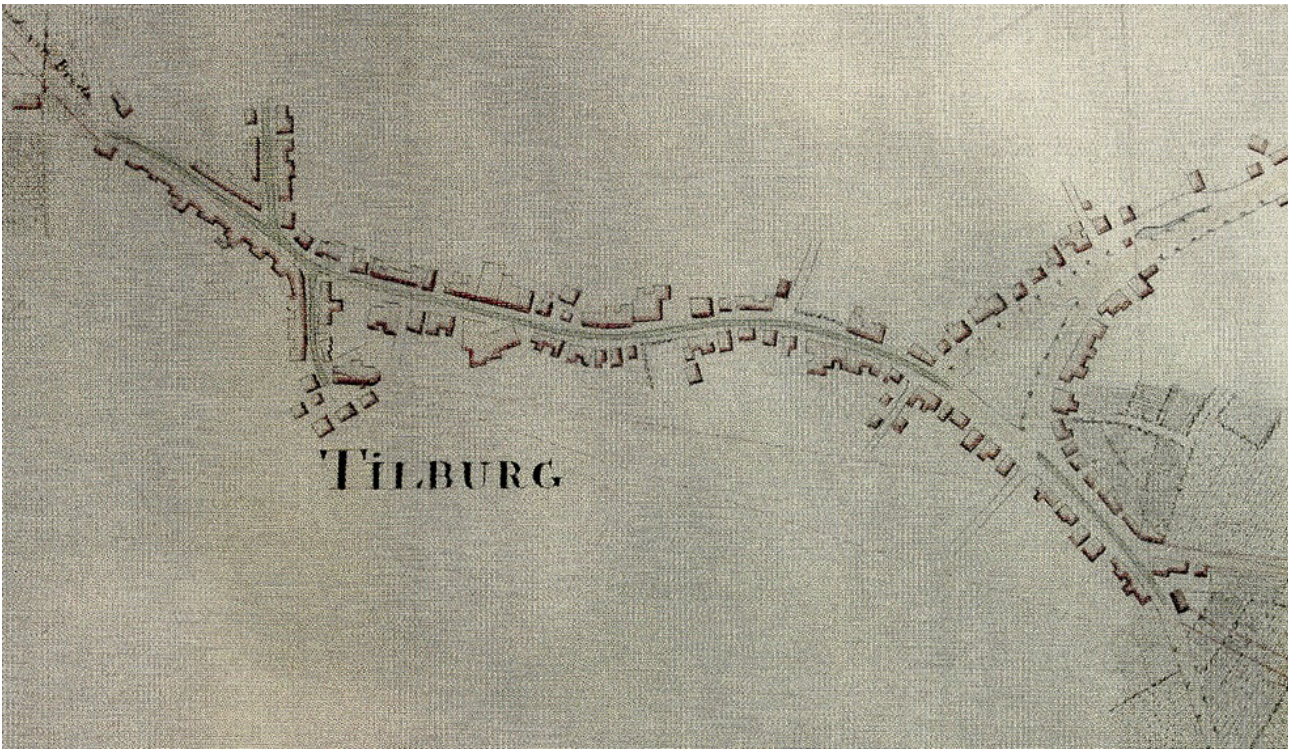
P.J. Blok en P.C. Molhuysen, Nieuw Nederlandsch biografisch woordenboek Deel 2, 1912

Martijn de Laat, De veranderende rol van Dongen in het handelsnetwerk van Brabant op: www.erfgoedbrabant.nl, 2023

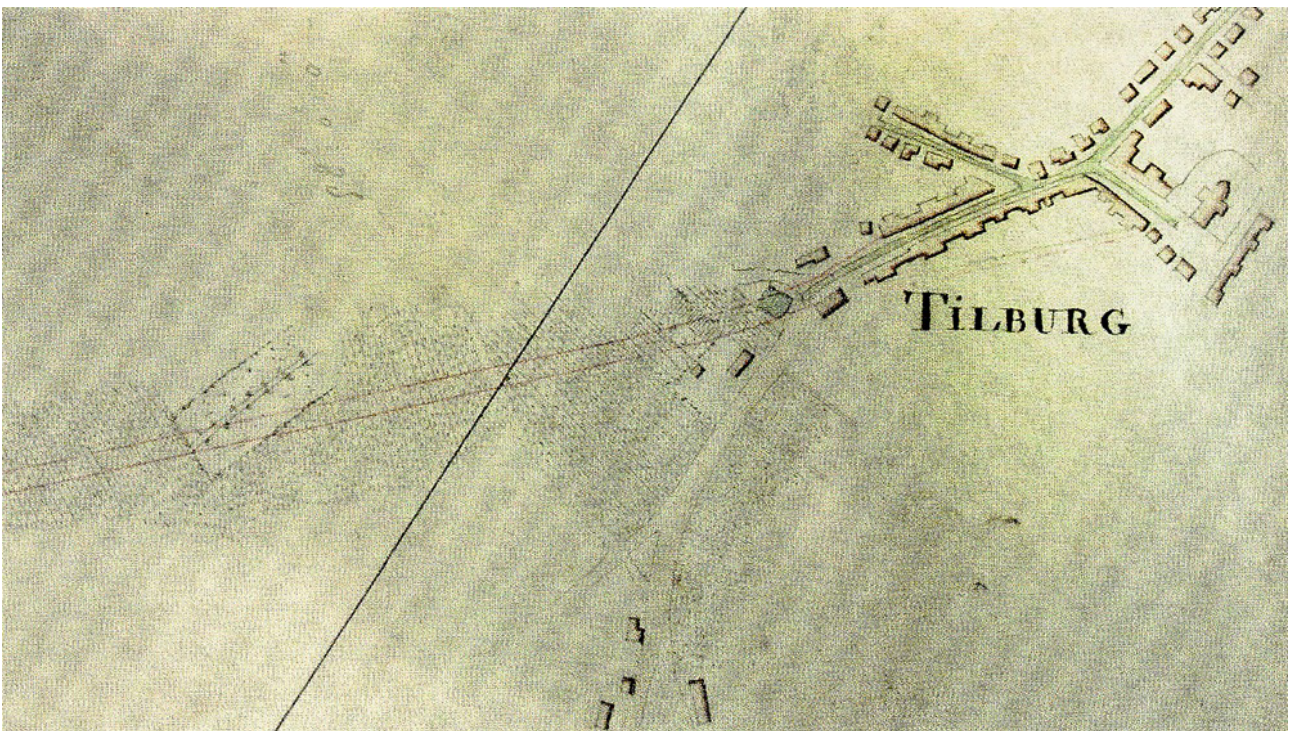
Stamboon Vennik

Wikipedia:

- Willem Frederik Roell
- Patrice de Coninck
- Nederlandse ministers van Binnenlandse Zaken
- Lijst van gouverneurs en commissarissen van de Koning in Noord-Brabant
- Goedereede
- Loon op Zand



- 1 -

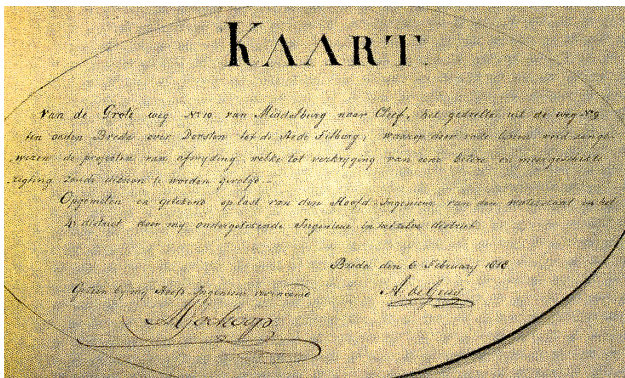


- 2 -

Hoewel de koning in 1818 nog geen besluit heeft genomen, is voor Adriaan Goekoop dan al duidelijk dat Den Grooten Weg der Eerste Klasse no. 8 via Tilburg moet lopen.

1 - De al bestaande Heuvelstraat (met links de Oude Markt en rechts de Heuvel) werd een onderdeel van de route. (Bron: Jan van Iersel)

2 - De geprojecteerde straatweg (nu: Bredaseweg) bij de aansluiting met de Zomerstraat. Deze vormde samen met de KJorvelseweg en Berkdijksestraat de oude route naar Breda. (Bron: Jan van Iersel)



- 3 -



- 4 -



- 5 -



- 6 -



- 7 -

3 - Van Adriaan Goekoop is helaas geen afbeelding bekend, wel zijn handtekening uit 1818.
(Bron: Jan van Iersel)

4 - De in 1958 gedempte haven van Goedereede, de geboorteplaats van Adriaan Goekoop.
(Bron: Wikipedia)

5 - Willem Frederik Röell, (1767-1835) was van 1814 tot 1817 secretaris van staat van Binnenlandse Zaken. (Bron: Wikipedia)

6 - Patrice de Coninck (1770-1827) volgde Röell op en werd minister van Binnenlandse Zaken
(Bron: Wikipedia)

7 - Adriaan Eliza Goekoop (1859-1914), kleinzoon van Adriaan. Naar hem is de Adriaan Goekoop laan in Den Haag genoemd. (Bron: Wikipedia)



- 8 -



- 9 -

8 - Bosscheweg in 1908 ter hoogte van café 'De Parel'. Duidelijk is het plaveisel zichtbaar. (Bron: RAT)

9 - Naar links loopt de Bosscheweg (nu: Tivolistraat) in 1914, naar rechts de St. Josephstraat (komende vanaf de Heuvel). Vergelijk de situatie met afbeelding 1, de splitsing rechts onder. (Bron: RAT)