

Het behoud van de Stads- en Biesterbrug en de bestuurlijke perikelen, die daarmee gepaard gingen

door Cor Tubée

Gedurende de laatste twintig jaar werd de in 1867 aangelegde Biesterbrug reeds enkele malen met opheffing bedreigd. Dit gebeurde in 1969, toen handhaving van de brug in verband met de aanstaande bouw van de Laarderbrug niet meer noodzakelijk werd geacht, en in 1983 toen de minister van Verkeer en Waterstaat besloot om de brug in beide richtingen voor alle motorvoertuigen af te sluiten, een maatregel die overigens nooit is doorgegaan.

Ook zestig jaar geleden, in 1928, werd de brug met opheffing bedreigd, en zelden zullen in deze eeuw de gemoederen in Weert zo in beroering zijn geweest als in dat jaar, toen de minister van Waterstaat te kennen gaf voornemens te zijn om zowel de Stadsbrug als de Biesterbrug op te heffen.

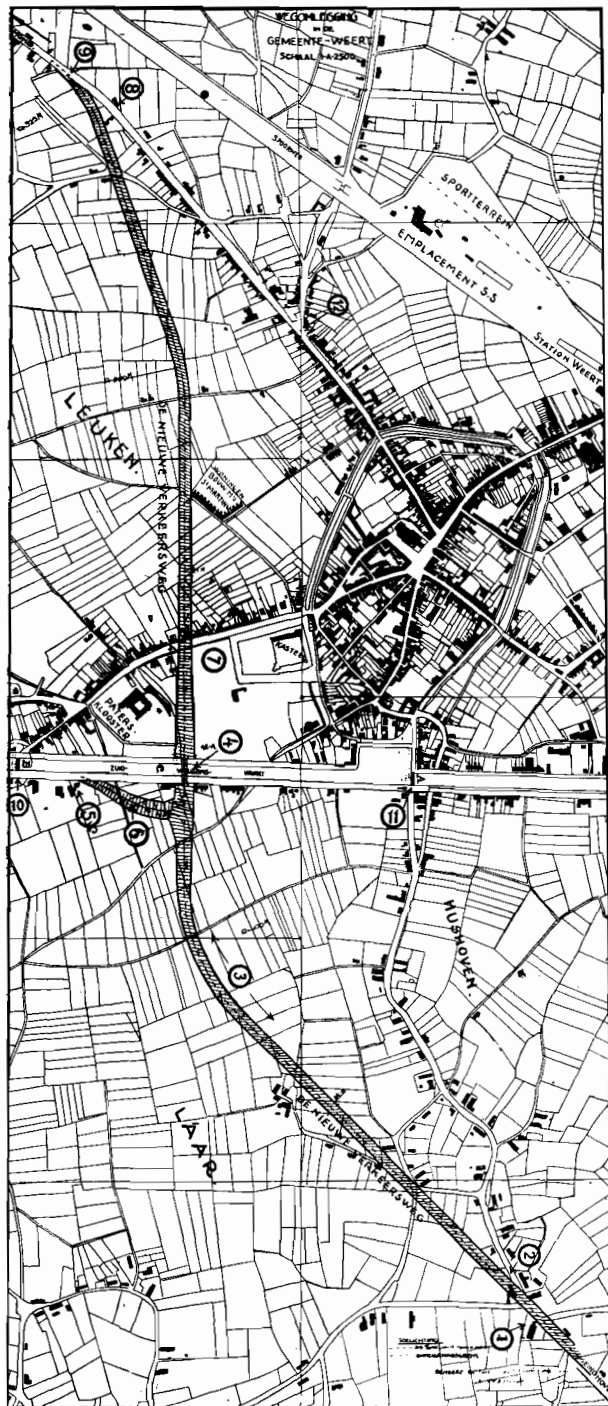
Het plan van Rijkswaterstaat bracht niet alleen grote beroering teweeg onder de Weerter bevolking, maar ook binnen het gemeentebestuur en een en ander leidde zelfs tot een door de gemeenteraad aangenomen motie van afkeuring jegens burgemeester Kolkman, een unicum in de historie van de gemeente Weert.

Wat was nu de gang van zaken? Begin 1928 was de gemeente bezig met de voorbereiding van een uitbreidingsplan. Alvorens tot definitieve vaststelling van dit plan besloten kon worden, was het echter noodzakelijk dat het gemeentebestuur op de hoogte was van het tracé van de traverse door Weert voor het doorgaande verkeer, die in het nieuwe Rijkswegenplan was opgenomen. Op een daartoe strekkend verzoek van burgemeester en wethouders deelde de Ingenieur van Rijkswaterstaat te Roermond namens de Hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Limburg te Maastricht op 29 oktober 1928 mede, dat de omlegging van de weg Eindhoven-Roermond te Weert door de minister van Waterstaat was goedgekeurd, en dat de Stads- en Biesterbrug opgeheven zouden worden, waarbij de eerstgenoemde draaibrug vervangen zou worden door een hoge, vaste brug voor voetgangers en rijwielen. In de traverse, die zou lopen van de school op Hushoven tot aan "De Trumpert", zou een nieuwe hoge, vaste brug over de Zuid-Willemsvaart worden aangelegd tussen de Stadsbrug en de Biesterbrug. Aangezien de traverse het landgoed "De Haag" (het gebied rond de huidige "Tiendschuur") doorsneed, kreeg het plan de naam "Haagproject".

Het gerucht dat de Stads- en Biesterbrug opgeheven zouden worden, had in Weert al de ronde gedaan nog voordat de brief van Rijkswaterstaat was binnengekomen, en leidde ertoe dat op 26 oktober een druk bezochte protestvergadering werd gehouden in Huize Charitas aan de Biest. Tijdens deze vergadering werd besloten tot de instelling van een Commissie tot Actie en Verweer tot behoud der Stads- en Biesterbrug.

De samenstelling van de Commissie was als volgt: Jos. Peeters, arts, voorzitter; Th.W.H. Sluyters, directeur der N.V. HIMA, secretaris; F.X.H. Welters, notaris, penningmeester; Th. Driessens, handelaar, en J. Bergmans, industrieel, leden. Het erevoorzitterschap kwam in handen van Dr. M.F. Vrancken, lid van Provinciale Staten.

Op 29 oktober kwam de Commissie voor het eerst bij elkaar en stelde het voorlopige actieprogramma vast. De Commissie verzocht burgemeester Kolkman de be-



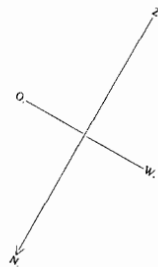
PLAN

VAN DEN

nieuwen grooten verkeers- weg op Weerter grondgebied.

Verklaring :

1. School op Hushoven.
2. Bestaande rijksweg naar Eindhoven.
3. De nieuw - geprojecteerde groote verkeersweg.
4. De nieuwe vaste brug over de Zuid-Willemsvaart.
5. Woning van den Heer Martinus Van den Bergh.
6. De geprojecteerde oprit naar den verkeersweg.
8. „Koeris“.
7. Biesterlaan.
9. Bestaande provinciale weg naar Roermond.
10. Biesterbrug.
11. Stadsbrug.
12. Weg naar Stramproy.



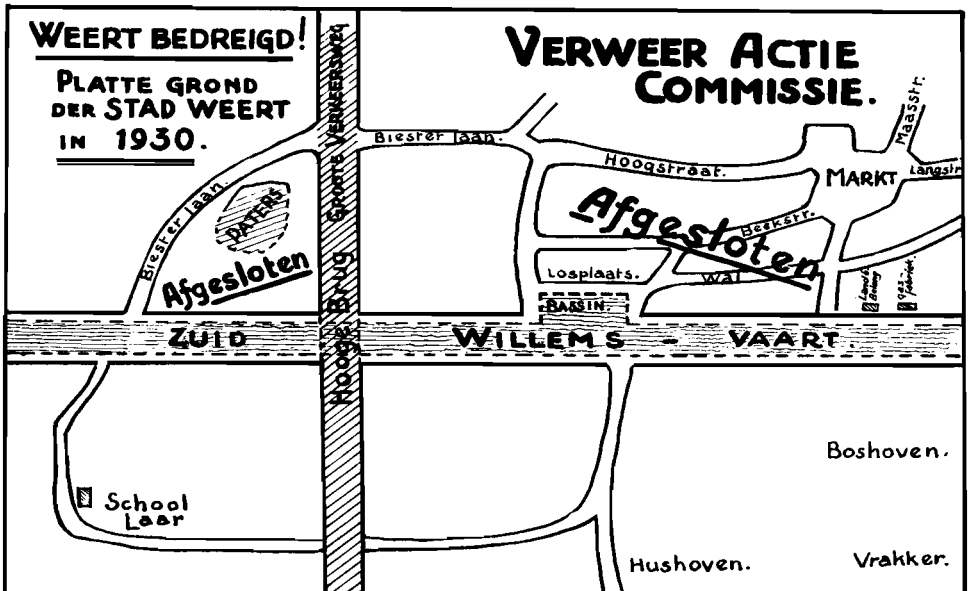
Drukkerij EMMANUEL SMEETS, WEERT.

noeming van een commissie uit de gemeenteraad te bevorderen, opdat deze te zamen met de burgercommissie voor het behoud der bruggen zou kunnen pleiten. Het zou evenwel anders lopen. De volgende dag werd ter bespreking van deze kwestie een spoedeisende raadsvergadering belegd, waarin de burgemeester pleitte voor het voeren van actie tot behoud der beide bruggen.

De raadsleden waren het hierover unaniem eens, maar over de benoeming van de commissie ontstond onenigheid. De burgemeester wilde een commissie uit de raad, waaraan de burgercommissie zich zou moeten aanpassen, aangezien de raadscommissie zijns inziens een officieel karakter droeg. Enkele raadsleden stonden evenwel op het standpunt dat aan de burgercommissie, die toch door de gehele bevolking werd gedragen, een aantal raadsleden moest worden toegevoegd. Het voorstel van burgemeester en wethouders om in de commissie het dagelijks bestuur, aangevuld met twee raadsleden, te benoemen en daaraan de bestaande burgercommissie toe te voegen, werd met negen tegen vijf stemmen verworpen. Vervolgens werden de raadsleden Ares, Beelen, van den Bergh, Smeets en Stribos toegevoegd aan de burgercommissie, waarna burgemeester Kolkman mede namens de wethouders verklaarde dat het college van burgemeester en wethouders hierdoor aan de dijk was gezet met betrekking tot het voeren van enige actie en dat het college niet de plicht opgelegd wenste te krijgen om met de Commissie samen te werken. Tevens verklaarde de burgemeester dat hij een door de Commissie voorgestelde motie van protest tegen de voorgenomen opheffing der bruggen niet zou ondertekenen. De teerling was hiermede geworpen.

Desalniettemin bood de Commissie op 5 november aan de burgemeester het erevoorzitterschap aan. Kolkman weigerde echter deze functie te aanvaarden.

Hij deelde de Commissie mede dat het college van burgemeester en wethouders, dat moedwillig buiten de actie gehouden was, nu een zelfstandige actie tot behoud der bruggen begonnen was.



Het briefhoofd dat de Commissie gebruikte.

Inmiddels had ook de Commissie niet stilgezeten. Er werden rekesten ingediend bij het provinciaal bestuur, de minister van Waterstaat, de Hoofd-ingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat te Maastricht en de Ingenieur van de Rijkswaterstaat te Roermond. Bovendien werd aan het Eerste-Kamerlid Mr. F.I.J. Janssen te Maastricht en aan de Tweede-Kamerleden J.J.C. Ament te Roermond, en H. Hermans en Mgr. Dr. W. Nolens, beiden te 's-Gravenhage, verzocht de actie te ondersteunen, hetgeen door dezen werd toegezegd. De burgers van Weert en Nederweert werden door middel van perspublicaties opgeroepen om protestlijsten te tekenen en financiële steun te verlenen. In totaal tekenden 3120 Weertenaren, ongeveer een kwart van de bevolking, deze lijsten.

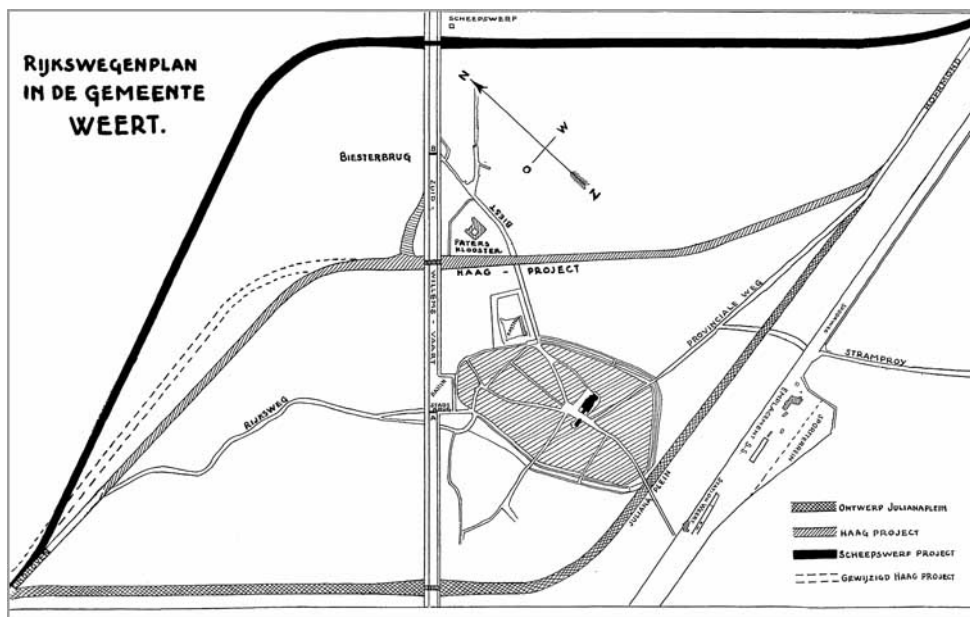
Intussen hadden burgemeester en wethouders zich met een bezwaarschrift tot de minister van Waterstaat gewend, waarin zij naar voren brachten: 1. Het opheffen der beide bruggen zal voor vele neringdoenden, die om en nabij die bruggen en langs de daarop uitkomende verkeerswegen hun zaken hebben gevestigd, de ondergang van hun zaken ten gevolge hebben; 2. Door opheffing van beide bruggen zullen de landbouwers grote omwegen moeten maken, hetgeen veel tijdverlies en geld zal kosten; 3. Het concentreren van het gehele lokale en interlokale verkeer op die ene weg en die ene brug zal ernstige schade toebrengen aan het karakter van de nieuw aan te leggen verkeersweg, die toch bestemd is voor het doorgaande verkeer. Het college was van oordeel dat deze nadelige gevolgen gemakkelijk ondervangen konden worden door:

1. de beide bruggen, althans in ieder geval één brug, de Stadsbrug, te laten bestaan, en
2. het viaduct over de Biest te schrappen en dit te vervangen door een van de nieuwe brug naar de Biest aflopende verkeersweg.

Op 17 november vulden burgemeester en wethouders dit bezwaarschrift nog nader aan met de gegevens van verkeerscontroles, die bij de beide bruggen hadden plaatsgevonden. Uit die controles was gebleken, dat dagelijks ± 5500 voetgangers en voertuigen die bruggen passeerden, terwijl men aan kon nemen dat ongeveer 95% der motorrijtuigen en motorrijwielen, 50% der rijwielen en 40% der voertuigen te beschouwen waren als doorgaand en intercommunaal verkeer en dat de rest zuiver lokaal verkeer was. Het college wees er verder nog op dat, indien het viaduct over de Biest gehandhaafd zou blijven, de nieuwe weg eerst in de Leukerakker weer op niveau kon komen en het centrum dan ook eerst van daaruit bereikt kon worden door de bewoners van de dorpen en gehuchten, die aan de overzijde van het kanaal waren gelegen. Dit zou een enorme omweg betekenen, die met veel tijdverlies gepaard zou gaan.

Op 12 november bracht de Commissie tot Actie en Verweer een uitgebreid rapport uit met daarin haar bevindingen en conclusies. De belangrijkste bezwaren tegen opheffing van de Biesterbrug kunnen als volgt worden weergegeven:

1. Bij het verdwijnen der brug zijn 60 kinderen van de Biesterbuurt verplicht naar de veel verder afgelegen Stadsschool of Leuker School te gaan, die reeds beide overvol zijn. De aan de overzijde van het kanaal op Laar gelegen school zal dan voor een derde gedeelte ontvolkt worden, terwijl de beide andere scholen uitgebreid moeten worden;
2. Bij het verdwijnen der Biesterbrug zijn verschillende winkelbedrijven en zaken ten dode opgeschreven. Tussen de Biesterbrug en de geprojecteerde weg liggen n.l. 35 zakenpanden, terwijl aan de overzijde van het kanaal nabij de Biesterbrug nog eens zeven zakenpanden gesitueerd zijn;
3. De Paterskerk, waar de bewoners van Laar ter kerke gaan, is vooral voor de wat oudere mensen vrijwel niet meer te bereiken, als de brug wordt afgesloten;



Rijkswegenplan in de gemeente Weert.

4. Verschillende arbeiders der N.V. Weerter Scheepswerf wonen aan de overzijde van het kanaal en zullen, als de brug verdwijnt, een grote omweg moeten maken.

De gevolgen van sluiting van de Stadsbrug werden nog veel ernstiger genoemd. De bewoners van de gehuchten Hushoven, Boshoven en Vrakker, ca. 2000 in getal, zouden een omweg van ongeveer een half uur moeten maken om de stad te kunnen bereiken en datzelfde gold voor de bewoners van de Brabantse dorpen, die voor de handel op Weert waren aangewezen. Dit zou zeker tot gevolg hebben dat vele, in de buurt van de Stadsbrug gevestigde winkelzaken geheel zouden verlopen. Eenzelfde omweg zouden de landbouwers met paard en kar door de smalle straten der stad moeten maken om de Gascokesfabriek, het Landbouwbelang en de losplaats aan het Bassin te kunnen bereiken, hetgeen zeker een stremming van het verkeer in de Weerter straten zou veroorzaken. De bewoners van Hushoven, Boshoven en Vrakker zouden ook een half uur langer nodig hebben om naar de parochiekerk, toentertijd de St. Martinuskerk, het station en de tramhalte te gaan en ditzelfde gold tenslotte ook voor de kinderen, die de scholen van de zusters Ursulinen bezochten.

Het rapport werd toegezonden aan de Eerste Kamer, Tweede Kamer, Provinciale Staten, Gedeputeerde Staten, de minister van Waterstaat, de Hoofdingenieur-directeur en de Ingenieur van de Rijkswaterstaat, de gemeenteraad en het college van burgemeester en wethouders.

Vijf dagen later bracht de Weerter Belangen Commissie, die een jaar eerder door burgemeester en wethouders was ingesteld, op verzoek van de Commissie tot Actie en Verweer rapport uit met betrekking tot de geprojecteerde weg.

Zij achtte het ontwerp niet in het belang der gemeente Weert en overwoog daarbij het volgende. Tussen de Hushover School en het kanaal liggen landerijen die tot de beste gronden van Weert behoren. Het gebrek aan bouwland aldaar zal door de uit-



De Biesterbrug in 1928.

voering van het plan nog vergroot worden. Bovendien zullen in de nabijheid van de weg talrijke boerderijen gesticht worden, hetgeen het belang van Weert en tevens het algemeen belang zal bevorderen. Een overbrugging van de Biest, met de daarmee gepaard gaande realisering van een oprit, zal tot gevolg hebben dat de stadsuitbreiding, die in dit gebied is geprojecteerd, wordt tegengehouden. De overbrugging van de Biest, de mooiste straat van Weert, zal bovendien tot een onherstelbare ontsterving daarvan leiden. Wordt niet tot overbrugging overgegaan, dan zal er door de steile helling naar de kanaalbrug een gevaarlijke verkeerssituatie ontstaan op het kruispunt Verkeersweg-Biest. De oprit aan de zuidzijde van de nieuwe kanaalbrug zal tevens een groot bezwaar opleveren voor de paters Franciscanen, wier klooster met studiehuis aan de voet van de dijk zal grenzen. Het gevolg zou kunnen zijn dat een deel van de bevolking van het klooster naar elders wordt verplaatst, hetgeen weer veel schade voor Weert zou betekenen.

Aangezien de Weerter Belangen Commissie ervan overtuigd was, dat het autoverkeer toch een nieuwe weg eiste, omdat de smalle straten in de stad daarvoor niet toereikend waren, stelde zij een alternatief voor. Allereerst diende de draaibrug (Stadsbrug) vervangen te worden door een elektrisch gedreven klapbrug, waardoor het doorlaten van schepen minder tijd zou kosten en de wachttijden voor het wegverkeer korter zouden worden. Ten noorden van het kanaal zou de weg van de school op Hushoven, waar de geprojecteerde weg begon, over een lengte van ongeveer 400 meter over de toen bestaande weg kunnen blijven lopen en dan verder rechts van de bestaande weg tot ongeveer 200 meter van de draaibrug, waar weer op de bestaande weg werd uitgekomen. De korte bochten zouden dan geheel verdwenen zijn. Van de draaibrug zou de weg geleid kunnen worden langs de westzijde van het Bassin, over de Penitentenwal (nu Wilhelminasingel) tot aan het Julianaplein (nu Langpoort), waar slechts de gracht zou moeten gedempt en één huis gesloopt worden om een ideale, brede verkeersweg te verkrijgen. Van het Julianaplein kon de weg geleid

worden rechts bezijden de St. Antoniuswal (nu Emmasingel), met een verhoging op het niveau van de spoorweg over de tunnel in de weg naar Stramproy, en dan op de Roermondseweg uitkomende ongeveer tegenover de plaats, waar de geprojecteerde weg daarop uitkwam. Deze weg zou, aldus de Weerter Belangen Commissie, voldoen aan alle eisen van het verkeer, zou met heel wat minder kosten kunnen worden aangelegd en zou aan de stad Weert in het geheel geen nadeel toebrengen. Tot zover het rapport van het Weerter belangen Commissie.

Inmiddels had het Tweede-Kamerlid Ament voor de Commissie tot Actie en Verweer een gesprek gearrangeerd met de minister van Waterstaat van der Vegte, dat op 20 november plaatsvond. De vijf gedelegeerden van de Commissie kwamen daar voor een verrassing te staan, die nog veel stof zou doen opwaaien. Raadslid Welters, lid van de Commissie, verwoordde het in de raadsvergadering van 29 november aldus: "Een der eerste woorden van de minister was: Ik heb uw burgemeester ook hier gehad; jelui maken zo'n beetje revolutie. Al hetgeen verder door de minister werd gezegd, ademde de geest van de burgemeester uit, al drukte de minister zich meer parlementair uit. Het kwam neer op kroegpraatjes, kinderwerk, klein belang van de Biesterbrug enz.

Duidelijk bleek dat de minister door het bezoek van de burgemeester tegen de Commissie vooringenomen was, dat hij die Commissie en haar werk meende te mogen kleineren en het belang van Weert bij het behoud der beide bruggen als vrijwel fictief wilde beschouwen".

Het teleurstellend verloop van het gesprek noopte de Commissie tot het schrijven van een brief aan de minister op 22 november, die in extenso in "Het Kanton Weert" werd afgedrukt. Overigens had de minister de dag na het bewuste gesprek aan het Tweede-Kamerlid Ament medegedeeld, dat hij de plannen van de Commissie "nog zo gek niet vond", dat hij ze in ernstige overweging zou nemen en dat het bovendien nog zeer de vraag was of aan het geprojecteerde plan uitvoering zou worden gegeven. Uit de brief aan de minister blijkt duidelijk, welke strekking het gesprek met de minister heeft gehad.

Na een inleiding schreef de commissie: "Het ons toegestane kwartier is hoofdzakelijk als een film voor ons voorbijgegaan in het moeten aanhoren van verdachtmakingen en insinuaties van en over onze Commissie, welk filmprogramma zorgvuldig door de Edelachtbare heer Burgemeester van Weert was voorbereid. Onze Commissie die als "beschuldigde"!? niet eens verhoord is geworden, neemt bij deze de noodgedwongen weg te baat om de geuite verdachtmakingen met klem en onder protest van de hand te wijzen, op de volgende gronden:

1. De burgemeester heeft geen recht te zeggen dat het college van buremeester en wethouders terzijde is gezet voor het voeren der actie voor de belangen van Weert. Bij herhaalde stemming door de raadsleden was wethouder Mertens als gedelegeerd raadslid in onze Commissie gekozen. Hij heeft echter verzocht niet in aanmerking te komen voor het in hem gestelde vertrouwen, terwijl beide wethouders Mertens en Hupperetz (deze laatste met zijn geheel huisgezin) onze protestlijst ondertekenden ten bewijze van adhesie voor onze actie. Alleen de burgemeester deed dit niet. Smadelijk heeft hij deze lijst terzijde gelegd.
2. Alle geestelijke autoriteiten der stad Weert hebben de protestlijsten ondertekend. Vanzelf een bewijs dat de ons toebedeelde insinuatie van "revolutionair" niet goed gekozen was door zijne Excellentie.
3. Geen enkel "kind" heeft de lijsten ondertekend.
4. Niemand tekende de lijsten meer dan eenmaal; dit is door de graphotechniek uit te maken. Daar de aan zijne Excellentie overhandigde protestlijsten thans nog in zijn bezit zijn, zou hieraan eventueel gemakkelijk gevolg kunnen worden gegeven.

5. De raadzaal der stad Weert is ons door de Edelachtbare heer burgemeester desgevraagd afgestaan tot het houden onzer vergaderingen. Lokalen als door uwe Excellentie in het verloop der audiëntie aangestipt, worden door onze Commissie niet gebruikt.
6. Dat de raad der gemeente Weert met grote meerderheid de burgemeester van onze actie uitsloot, kan toch aan deze Commissie niet ten laste worden gelegd, en hebben wij de motieven daarvan niet na te gaan.
7. Dat de bevolking van Weert ontstemd is over het verloop der bruggenkwestie (een levensbelang voor Weert) is niet te ontkennen; de gronden daarvan hebben wij hier niet uiteen te zetten, kunnen en willen die niet beoordeelen. Voor ons is bij de audiëntie echter vast komen te staan dat door het optreden van de burgemeester de wrevel der bevolking, die dank ons werk bedaard was, thans wederom met meer intensiteit oplaait en wij bezwaarlijk toch bovenvermelde tegenactie niet kunnen verzwijgen. Onverdiende verdachtmakingen moeten toch afgeweerd worden”.

Het lobbyen van de Commissie bleef niet zonder resultaat. Op 27 november namen Provinciale Staten van Limburg een door Dr. Vrancken ingediende motie aan, waarin aan Gedeputeerde Staten opdracht werd gegeven maatregelen te treffen, die nodig zijn om het belang van Weert in deze te dienen.

Aan de Kamerleden werd van departementale zijde de verzekering gegeven, dat de bezwaren ernstig overwogen zouden worden en dat er niets zou gebeuren ten opzichte van de uitvoering der plannen voordat een en ander nog eens voorgoed bekeken was. Intussen had ook de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Midden-Limburg besloten de actie te steunen.

Tijdens de raadsvergadering van 29 november werden de fricties binnen het gemeentebestuur nog verder aangescherpt. Namens de meerderheid in de gemeenteraad verweet Welters de burgemeester in nogal scherpe bewoordingen, dat deze de Commissie tot Actie en Verweer tegenwerkte, dat hij zelf een tegenactie had opgezet en de raad had verzwegen, dat hij reeds in een vroeger stadium op de hoogte was van een aantal plannen met betrekking tot de verkeersweg en de bruggen. Burgemeester Kolkman vroeg en kreeg de tijd tot de raadsvergadering van 20 december om op die kritiek te reageren.

De actie van burgemeester en wethouders verdedigde hij terecht door erop te wijzen, dat het niet alleen een recht maar zelfs de plicht was van het dagelijks bestuur van een gemeente om op te komen voor de belangen dier gemeente.

Hij las verder een aantal brieven voor van de minister van Waterstaat en van functionarissen van de Rijkswaterstaat, waaruit naar zijn oordeel duidelijk bleek dat hij de actie van de Commissie niet had tegengewerkt en dat de plannen vertrouwelijk met hem waren besproken, waarbij hij geen enkele voorkeur voor enig plan had uitgesproken. Zelfs was hem ten aanzien van het "Haagproject" geheimhouding opgelegd, omdat de geprojecteerde weg door zijn bezittingen liep. De verdediging van de burgemeester vermocht de raad evenwel niet tot andere gedachten te brengen en met acht tegen zeven stemmen nam de raad een door Beelen ingediende motie aan, luidende als volgt: "De raad der gemeente Weert, vergaderd op den 20 december 1928, gehoord de beantwoording door den voorzitter van de opmerkingen en vragen, gesteld in de vergadering van 29 november dezes jaars, niet voldaan over de verkregen inlichtingen, spreekt afkeuring uit over het beleid van den burgemeester en gaat over tot de orde van den dag”.

De discussie in de gemeenteraad zou nog een staartje krijgen, want op 24 december besloot de Commissie een "Open brief aan burgemeester Kolkman" in "Het Kantoon Weert" te publiceren, waarvan afschrift werd gezonden aan diverse belangheb-

benden in de aangelegenheid. In deze open brief zette de Commissie haar standpunten uiteen en concludeerde, dat het niet aan de burgemeester te danken zou zijn, wanneer de beide bruggen voor Weert behouden bleven.

In de loop van december zonden ook de Landbouwbond "St. Isidorus" en de Gezondheidscommissie Weert bezwaarschriften naar de minister. De Landbouwbond wees erop, dat het behoud van beide bruggen voor de landbouwers van het allergrootste belang was, daar de opritten naar de nieuwe brug voor paard en wagen veel te stijf zouden zijn. De Gezondheidscommissie legde vooral de nadruk op het feit, dat stadsuitbreiding door de geprojecteerde weg niet meer mogelijk zou zijn "hetgeen voor de hygiëne eener stad niet bevorderlijk is". Volgens deze commissie was het heel goed mogelijk de weg en de hoogbrug verder buiten de stad aan te leggen.



De Stadsbrug in 1928.

Inmiddels had de Commissie tot Actie en Verweer tijdens een gesprek met de Ingenieur van de Rijkswaterstaat te Roermond op 18 december vernomen, dat Rijkswaterstaat een alternatief plan in studie had genomen, het zogenaamde "Scheepswerfproject", waarbij de hoogbrug in de buurt van de scheepswerf was geprojecteerd en het tracé van de verkeersweg naar het noorden werd verplaatst. Reeds twee dagen later zonden de Commissie tot Actie en Verweer en de Weertse Belangen Commissie gezamenlijk een reactie aan de Hoofdingenieur-directeur te Maastricht. Naar het oordeel van de commissies was het "Scheepswerfproject" te prefereren boven het "Haagproject". Weliswaar bood het nieuwe plan de stad Weert absoluut geen voordeel, er kleefden echter niet de nadelen aan van het oude plan. De kom van de gemeente zou vrij blijven en de belangen van het doorgaande verkeer zouden beter gediend worden. De commissies bleven persisteren bij het behoud der Biesterbrug.

Op de eerder afgebeelde situatieschets staat nog een derde tracé aangegeven, waarbij de verkeersweg tussen Roermondseweg/Centrum en spoorlijn is geprojecteerd. Deze variant is echter nauwelijks onderwerp van discussie geweest en is ook nooit verder uitgewerkt.

Het gemeentebestuur bleek faliekant tegen het "Scheepswerfproject" te zijn. Burgemeester en wethouders brachten ter kennis van de Hoofdingenieur-directeur, dat dit plan voor Weert een ramp zou betekenen. Indien de Biesterbrug werd opgeheven, bestond er naar het gevoelen van het college geen enkele reden om de weg te verleggen. In dat geval zou Weert dubbel gestraft worden, ten eerste door het opheffen der Biesterbrug, ten tweede door het verplaatsen van de nieuwe verkeersweg en de nieuwe brug zo ver van de kom der gemeente, dat zowel brug als weg voor het Weertse intercommunale verkeer geen waarde zouden hebben. Met de verkeersbelangen van Weert werd dan op geen enkele wijze rekening gehouden. De onhoudbaarheid van het plan kwam naar mening van het college nog sterker naar voren, wanneer de Biesterbrug zouden blijven bestaan. Dan zouden er n.l. geen opritten naar de nieuwe weg worden gemaakt, waardoor het voor een Weertenaar onmogelijk zou zijn van de nieuwe weg en brug gebruik te maken, terwijl de weg ook onbereikbaar zou zijn voor het verkeer uit de richtingen Nederweert, Lozen en Stramproy.

Burgemeester en wethouders wezen er verder nog op, dat het "Scheepswerfproject" van het begin tot het einde landerijen zou doorkruisen, hetgeen voor vele landbouwers een grote schadepost zou betekenen. Zij concludeerden dat het "Haagproject" een goede oplossing bood voor het verkeersvraagstuk voor alle richtingen die te Weert samenkomen, en bovendien geen noemenswaardige schade aan de landbouwende bevolking toebrengt. Het idee om een viaduct over de Biest te bouwen zou men echter moeten laten varen; het ware beter en goedkoper om op de wegwijding een plein aan te leggen. Burgemeester en wethouders tilden niet zo zwaar aan het behoud van de Biesterbrug. Volgens hen was het behoud van de Biesterbrug geen kwestie van algemeen belang, maar slechts van belang voor de direct omwonenden. Van algemeen belang was huns inziens het verkrijgen van een voor Weert gunstig gelegen verkeersweg met hoge brug, hetgeen door het "Haagproject" bereikt zou worden.

Merkwaardig is dat burgemeester en wethouders aan de Hoofdingenieur-directeur ook lieten weten, dat de Weertse Belangen Commissie na het nader bestuderen van beide plannen haar zienswijze radicaal gewijzigd had en nu van mening was, dat alleen het "Haagproject" voor Weert aannemelijk was. Dit is ver bezijden de waarheid. Niet alleen had deze Commissie op 20 december 1928 schriftelijk haar voorkeur voor het "Scheepswerfproject" uitgesproken, tijdens een bespreking met de Hoofdingenieur-directeur op 15 februari 1929 werd deze voorkeur nog eens bevestigd. In het verslag van deze bespreking wordt opgemerkt dat de Hoofdingenieur-directeur ook burgemeester en wethouders hoorde, alsmede een drietal raadsleden, die de burgemeester steunden in het doordrijven van het "Haagproject" en een oproeping voor de bespreking van de burgemeester hadden ontvangen. De overige raadsleden waren niet uitgenodigd en zelfs werd één der niet opgeroepen raadsleden, die in het stadhuis aanwezig was om óók gehoord te worden, door de gemeentebode niet toegelaten omdat hem geen oproeping was gezonden.

De gemeenteraad volgde overigens het college en besloot op 5 februari het nieuwe plan af te keuren en zich uitdrukkelijk uit te spreken voor het "Haagproject", onder voorwaarde dat op de Biest geen viaduct gebouwd zou worden.

De raad gaf verder in ernstige overweging om ter vervanging van de opritten naast de Stadsbrug ook de Biesterbrug te laten voortbestaan.



Commissieleden, omringd door buurtbewoners en leerlingen van de Laarder school tijdens de huldiging op 23 februari 1930.

De volgende maanden verliepen rustig. Mede in verband met de verkiezingen voor de Tweede Kamer en de vorming van een nieuwe regering ontplooidde de Commissie tot Actie en Verweer geen nieuwe initiatieven meer, maar wachtte de ontwikkelingen af, vol vertrouwen in het doorgaan van het "Scheepswerfproject".

Bij gelegenheid van de Biester kermis en het 62-jarig bestaan van de Biesterbrug werd op maandag 15 juli 1929 door de bewoners van de buurtschap Laar-Leuken-Biest een grote optocht georganiseerd, waarna bij de Biesterbrug een protestvergadering werd gehouden. Aan een zevental Eerste- en Tweede-Kamerleden werden telegrammen gezonden, waarin hulde en dank werd betuigd voor de getoonde belangstelling voor het behoud der Biesterbrug.

Op 14 oktober werd Weert bezocht door een Commissie, die speciaal in het leven was geroepen om te bemiddelen in de geschillen tussen rijk en gemeente.

De commissie nam de diverse knelpunten in ogenschouw en zou de minister nader adviseren. Enkele dagen later deed de Commissie tot Actie en Verweer een dringend beroep op de minister van Waterstaat om op korte termijn een beslissing te nemen ten aanzien van de Biesterbrug. In een eerder stadium had Rijkswaterstaat al laten doorschemeren dat opheffing van de Stadsbrug niet meer werd overwogen. De Commissie wees erop dat het economische leven rond de Biesterbrug kwijnende was, aangezien er geen enkele zekerheid bestond omtrent het voortbestaan van de brug. Op 8 januari 1930 volgde een brief van nagenoeg gelijke strekking aan de Hoofdingenieur-directeur te Maastricht.

Er kwam nu werkelijk schot in de zaak, want op 1 februari zond het Eerste-Kamerlid Janssen de Commissie een brief van de secretaris-generaal van het Departement van Waterstaat, die mededeelde "dat voor de wegverlegging bij Weert

een plan is opgemaakt, hetwelk tot stand zal kunnen komen zonder dat daarmede maatregelen gepaard behoeven te gaan ten aanzien van de Biesterbrug". Op 7 februari stelde de Commissie de Weerter bevolking door middel van een bulletin op de hoogte van dit heuglijke nieuws. Op dezelfde dag echter ontvingen Commissie en burgemeester en wethouders een brief van de Hoofdingenieur-directeur die namens de minister mededeelde, dat de nieuwe verkeersweg van de bestaande rijksweg Weert-Eindhoven zou aftakken ongeveer bij K.M. paal 61, verder zou lopen ten noorden van de school te Hushoven om vervolgens de Zuid-Willemsvaart met een hoge brug te kruisen op ongeveer 300 m ten noordoosten van de Biesterbrug. De weg sneed dan verder de weg Leuken-Biest op ongeveer 575 m ten westen van de kapel om even ten oosten van K.M. paal 19 weer op de bestaande weg aan te sluiten. Gekozen was dus voor het "Scheepswerfproject". Verder deelde de Hoofdingenieur-directeur mede dat de Stadsbrug in ieder geval behouden zou blijven, terwijl omtrent de Biesterbrug nader een beslissing zou worden genomen. De Commissie die door de tegenstrijdige berichtgeving omtrent de Biesterbrug hevig verontrust was, verzocht reeds een dag later aan de minister om een spoedige mededeling van de officiële beslissing.

Op 21 februari 1930 ontving de Commissie het verlossende antwoord van de minister, luidende als volgt: "Het voor de wegverlegging te Weert opgemaakt plan kan inderdaad tot stand komen zonder dat daarmede maatregelen gepaard behoeven te gaan ten aanzien van de Biesterbrug, zodat opruiming van die brug thans niet aan de orde is. Of en in hoeverre in de toekomst maatregelen ten opzichte van deze brug aanbeveling zouden kunnen verdienen, kan thans nog niet worden overzien". De zestien maanden lange strijd van de Commissie is dus niet vergeefs geweest.

Nog dezelfde avond besloot de Commissie tot liquidatie over te gaan. Op zondag 23 februari werd de Commissie bij de Biesterbrug gehuldigd door de buurtbewoners en de leerlingen van de Laarder School. Aangezien de burgemeester aan de muziekgezelschappen geen ontheffing had willen verlenen van het verbod om op de openbare weg te musiceren, besloot het gezelschap onder het zingen van het Limburgs volkslied naar de Markt te trekken, waar het feest in sociëteit "Amicitia" werd voortgezet.

Tot de aanleg van de bewuste weg is het nooit gekomen. De economische recessie deed de plannen in de ijskast belanden, waaruit ze niet meer tevoorschijn zijn gekomen. Na de Tweede Wereldoorlog werd een nieuw Rijkswegenplan vastgesteld, dat heeft geleid tot de aanleg van de E9.

De weg- en bruggenperikelen hebben ook geleid tot het schrijven van gedichten en liedjes, zoals "Woeë keumtje?", een liedje op tekst van Chris van Bussel uit Nederweert, dat hieronder ter afsluiting wordt weergegeven:

Woeë keumtje?

Wijze: Adele Fidele niemand die op je schoonheid let enz.

Oeës Wieërt det zijt mich toch in de rats:
Oet d'n Haag keumtj bericht dao pats
Zoeë mer gevalle ineins oet de locht,
Det heej in Wieërt 't verkieer neet mieë docht!
Ze maake det gauw noow in orde hieël braaf,
Mer braeken os daovuur twieë brögken aaf
En lègke noow gauw einen hieël nòwe wieëg
Doeër d'n Haag en doeër de Dekkersstieëg.

Refrein:

Woeë keumtje? woeë keumtje?
Zektj mich toch woeë dae wieëg noow keumtj;
Doer de bosse, langs de staasie?
Of keumtje noow toch doeër den Haag?

D'n eine dae zieët, hae keumtj doeër d'n Haag,
D'n ângere det tet beslistj neet maag!
Al es t'r det planneke noow nog neet zoo slecht
Dao keumtj toch noeëts eine wieëg terecht
Ouch vuur de Paters es det eine strop:
Neeme haaltj dao vuurtaan mieër z'n sop
want vanaaf dae bêrg zuût eeder uch staon
't Sop haale es noow hieël gedaon.

Refrein.

't Es t'r toch ongeperremetieërd,
Zoeë eets kan ouch mer allein in Wieërt,
Brögke di-j 100 jaor lânk bestaon
Zoeë mer in eine kieër nao de maon!
De minse van Wieërt waere staapelgek,
Ze braeke d'n inzenieur ziëne nek!
Wannieër d'r det planneke zoeë doer mót gaon
Dan esj met ze laeve gedaon.

Refrein.

Bösseve kriegtj eine zeppelin,
Dao kroëpe noow amaol di-j beurkes in;
Vleege dan gauw effekus nao de stad,
Hebbe gein brök mieë vandoon gehadj.
Het landingsterrein det keumtj in Den Haag,
Meh tûnktj det tet geröstj zoeë maag,
Soeëmers 'n zwumbôks en sweetjers de schaats,
Di-j minse zeen zoeë op 'r plaats.

Refrein.

De Beest det liëktj wul eine blindje derm,
Och waat waere di-j minsen êrm!
Alle drökdje es dao noow gedaon,
Ze kunne gerösj saame schoeëje gaon
't Graas det westj daalik oeëver de stein,
Want ze liktj dao zoeë wiët allein,
En eederein heltj noow 'n kniën en 'n geit,
Umdet te niks baeters mieë weit.

Refrein.

De Bieëkstroat allein mer di-j profeticërdj,
Ze wurdj neet mieër zoeë vól sliëk gesmieërdj,
De deenstmaegdjjes hebbe noow vreug gedaon,
En kunne 's noamiddugs al wándeles gaon,
Det wurdj noow ei stráötje zoo sjiek en zoeë fijn,
En alle stuupkes di-j bliëve noow rein,
't blyeftj ter noow proeëper, des zieëker en vast,
Mer de muus ligke doeëd vuur de kast.

Refrein.

Maakdj uch neet drök oeëver 't snelverkieër,
oeëver tweentjig jaor, dan bestieët det neet mieër,
Want dan gieët alles toch doeër de locht,
Spaartj noow det geldj en de moote toch
Oeës brögke bliëve dan vanzelf bestaon,
En ledj 't snelverkieër langs de maon,
Want van al di-j doeëddre-jjers spintj Wieërt toch gein zi-j
Ze maake os wul bang mer neet bli-j.

Refrein.

Minse 't es ammaol mer gekkigheid!
Ich bekin det ich ter niks van weit,
Jaomer mer vuur os good stedje Wieërt,
Det 'm noow zoeë eets wurdj aangesmieërdj,
Werrekdj eindrachtig saame en maakdj uch neet kwoad
Minse dan zeeje tot alles in staot!
Dan kundje gerösj nao den Haag tów gaon,
En dan bliëve de brögke bestaon.

Noten:

De gegevens zijn ontleend aan:

1. GA Weert, Archief van de Commissie tot Actie en Verweer tot behoud der Stads- en Bies-terbrug.
2. Semi-statisch archief gemeente Weert, Secretarie-archief, inv.nr. 36.
3. Semi-statisch archief gemeente Weert, GSE-archief, inv.nr. 1825.