

DE VEERSE TOREN

MARKERING VAN EEN HISTORISCH LANDSCHAP

1.	INLEIDING	3
2.	1421 - ONDERGANG VAN DE GROOTE WAARD	5
3.	1593 - HET BELEG VAN GEERTRUIDENBERG	7
4.	1700 - ONDERDEEL VAN DE ZUIDERWATERLINIE	9
5.	1813 - NAPOLEONSBAAN	11
6.	1925 - WATERTOREN	13
7.	1965-1978 DE MAASROUTE EN DE A27	15
	Colofon	18



1. INLEIDING

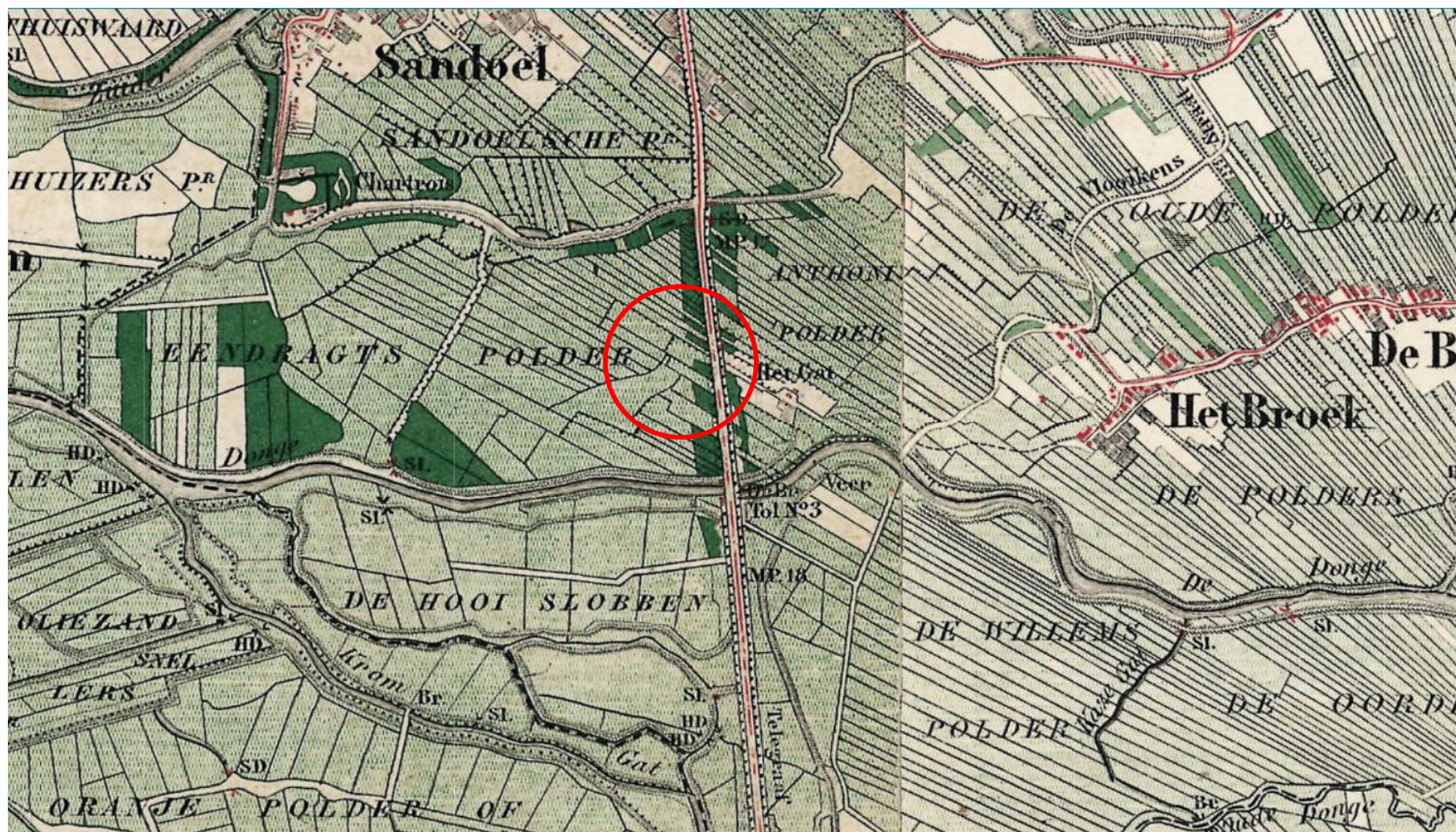
Nabij het knooppunt Hoopolder bij Raamsdonksveer staat de oude watertoren die ook bekend staat als de 'Veerse Toren'. Die naam heeft niks met de plaats Veere in Zeeland te maken, zoals sommigen menen, maar verwijst naar Raamsdonksveer. De plaats waar de watertoren staat, lag vlakbij Raamsdonksveer en behoorde ook tot die gemeente. Vandaar de naam.

De Veerse Toren is een markant gebouw, dat velen herkennen en dat de kruising van de A27 met de A59 markeert. Maar dat is niet het enige. De toren staat ook op een markante plek, waar verschillende belangrijke gebeurtenissen uit de lokale en de Nederlandse geschiedenis zich hebben afgespeeld. In het navolgende zal daar nader op worden ingegaan.

<<< **Figuur 1 - De Veerse Toren vanuit het westen.**

Figuur 2 - De Veerse Toren >>>





2. 1421 - DE ONDERGANG VAN DE GROOTE WAARD

In het begin van de middeleeuwen was deze omgeving een moeilijk toegankelijk, met veen bedekt moeras, doorsneden door stromen die het water afkomstig van de hogere zandgronden afvoerden. De Donge was zo'n stroom. Omstreeks de 12^e eeuw begonnen zich hier mensen te vestigen langs de toen nog onbedijkte Donge. Zij ontgonnen de gronden ten behoeve van de landbouw. De oude nederzetting Sandoel ten noordwesten van de Veerse Toren is waarschijnlijk een van de oude nederzettingen die toen ontstonden. Om de vochtige veengronden geschikt te maken voor de landbouw, moesten ze ontwaterd worden. Daartoe werden sloten gegraven, die het water afvoerden naar de Donge. Op de oude topografische kaart (zie <<<< Figuur 3) zijn die sloten nog steeds herkenbaar (de lange, schuin lopende zwarte lijnen). Door de ontwatering "kromp" het veen (klink), waardoor het maaiveld steeds lager kwam te liggen en akkerbouw toch weer steeds moeilijker werd. Ook werd het veen, bijvoorbeeld bij 's-Gravenmoer, afgegraven om te dienen als brandstof voor de Vlaamse en Hollandse steden. Door de aanleg van dijken trachtte men het gebied te beschermen tegen de relatief steeds hogere buitenwateren. In de dertiende eeuw werden verschillende van die lokale bedijkte gebieden samengevoegd tot de "Groote of Zuid-Hollandse Waard". Dit gebied hoorde toen nog niet tot Brabant, maar hoorde bij het Graafschap Holland.

<<<< Figuur 3 - Topografische kaart 1925.

In 1421 voltrok zich een ramp. Tijdens een grote storm (de St. Elisabethsvloed) brak de zee door de westelijke dijken van de Groote Waard en overstroomde het hele gebied. De Biesbosch ontstond en de Donge werd gedeeltelijk een getijdekreek waar eb en vloed vrij spel hadden. Door de aanleg van nieuwe dijken werd het gebied daarna opnieuw drooggelegd. Nu besloegen de polders veel kleinere oppervlakten, waardoor het dijk- en waterbeheer beter geregeld kon worden. De middeleeuwse verkaveling van vóór de

overstromingsramp bleef bij de inpoldering gehandhaafd en in de omgeving van de Veerse Toren zijn daar nog overblijfselen van te zien.



Figuur 4 - Op de voorgrond een van de middeleeuwse sloten die in de Eendragtspolder bewaard zijn gebleven; op de achtergrond is de Veerse Toren nog net zichtbaar tussen de boombeplanting.



3. 1593 - HET BELEG VAN GEERTRUIDENBERG

In de eerste decennia van de tachtigjarige oorlog (1568-1648) ging het niet goed met de opstand in de Noordelijke Nederlanden. Spaanse troepen hadden een groot deel van het land in handen en de strijd verliep moeizaam. In 1584 werd Willem van Oranje, de leider van de opstand zelfs vermoord. Zijn opvolger was zijn 18-jarige zoon Maurits van Nassau. Na opleidingen in Heidelberg en Leiden bracht hij twee jaar door in het Staatse leger voordat hij het opperbevel kreeg. Als kapitein-generaal voerde hij het leger aan tegen Spanje. Van 1588 tot 1598 behaalde hij onder het politieke leiderschap van de landsadvocaat Johan van Oldenbarnevelt vele overwinningen. Het was een keerpunt in de oorlog en de Spanjaarden werden uit het noorden en oosten van de Republiek verdreven. Op militair gebied was dit succes mede te danken aan de hervormingen die Maurits samen met de Friese stadhouder Willem Lodewijk in het leger doorvoerde.

Een van zijn belangrijkste overwinningen was de herovering van Geertruidenberg. Die stad was in 1573 voor het eerst in handen gekomen van de Staten-Generaal. De Spanjaarden wisten Geertruidenberg echter in 1589 terug in handen te krijgen, doordat zij Engelse troepen omkochten, die in dienst waren van de Staten-Generaal. In 1593 was Geertruidenberg de enige stad in Holland die in Spaanse handen was. Om die te veroveren liet Maurits aan de noordzijde van de stad een halve cirkel van schepen leggen, waardoor de stad niet meer vanaf die kant bevoorraad kon worden. Op het land werd een halve cirkel van wallen en schansen aangelegd, die een ontzettingsleger zouden moeten tegenhouden. Op die schansen stonden wel 100 kanonnen. Deze zg. circumvallatie was net op tijd klaar om het Spaanse ontzettingsleger onder bevel van P. van Mansveld weerstand te bieden. Het Spaanse leger voerde diverse aanvallen op de schansen van de Nederlanders uit, maar slaagden er niet in om die te doorbreken. Ondertussen liet Maurits loopgraven in de richting van de stad graven.

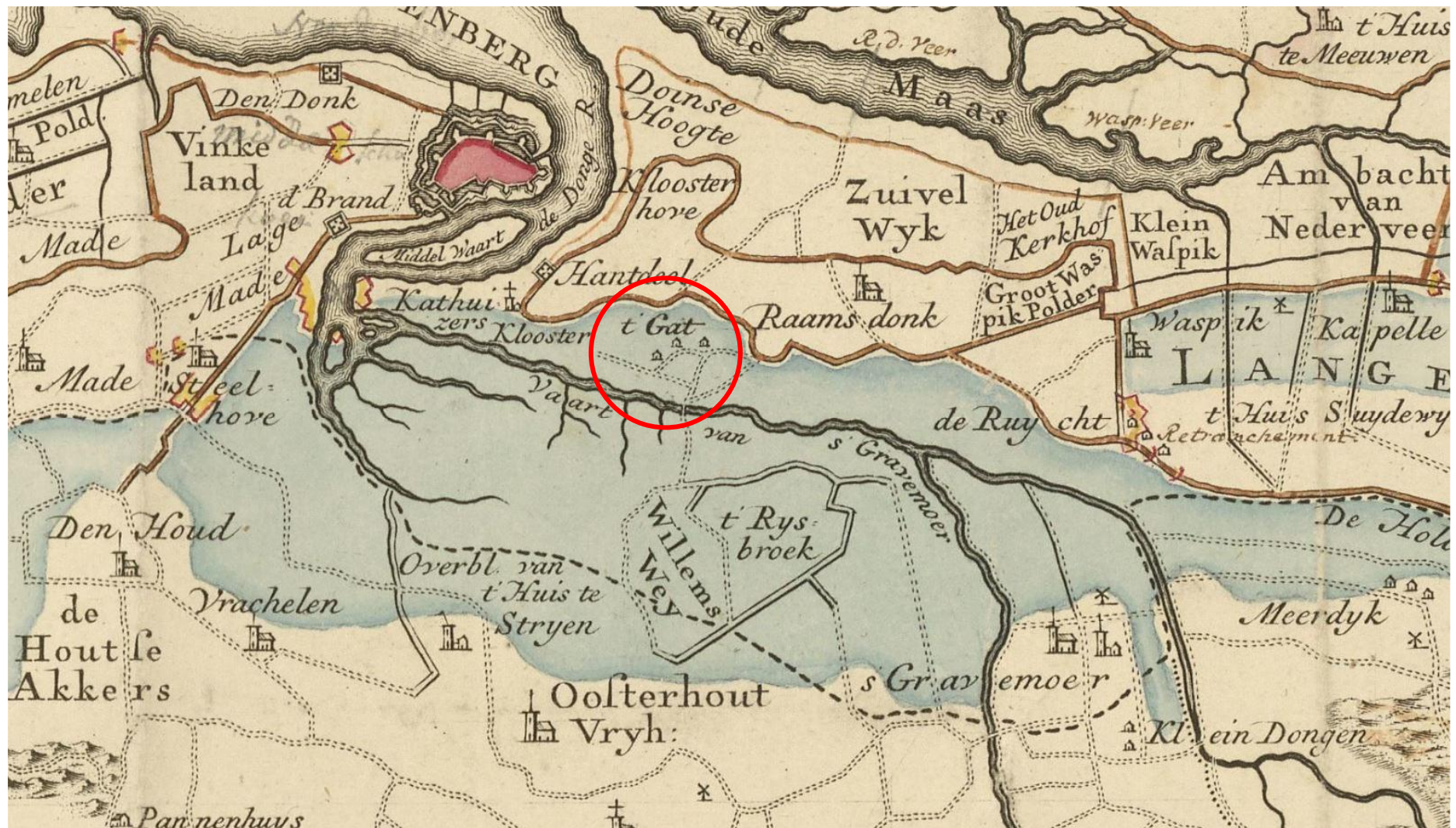
<<< **Figuur 5 - Kaart van het beleg van Geertruidenberg in 1593** (bron: Rijksmuseum Amsterdam); het noorden is beneden.

Na een belegering van drie maanden gaf Geertruidenberg zich over aan Maurits. De verovering van Geertruidenberg was voor vele buitenlandse vorsten de bevestiging van Maurits' kwaliteiten als legeraanvoerder.

Om te voorkomen dat Geertruidenberg tijdens het beleg bevoorraad zou worden via de Donge, werd ongeveer ter hoogte van de huidige Veerse Toren een dam in de Donge gelegd met een omleidingskanaaltje, zodat alleen schepen die gecontroleerd waren, voorbij konden. Om te voorkomen dat die dam door de Spanjaarden veroverd zou worden werden aan de noordkant daarvan verdedigingswerken aangelegd, die ongetwijfeld zwaar bewapend werden.



Figuur 6 - Detail van Fout! Verwijzingsbron niet gevonden., te zien is de dam in de Donge en de versterkingen aan de Raamsdonksveerse zijde daarvan, niet ver van de huidige Veerse Toren.

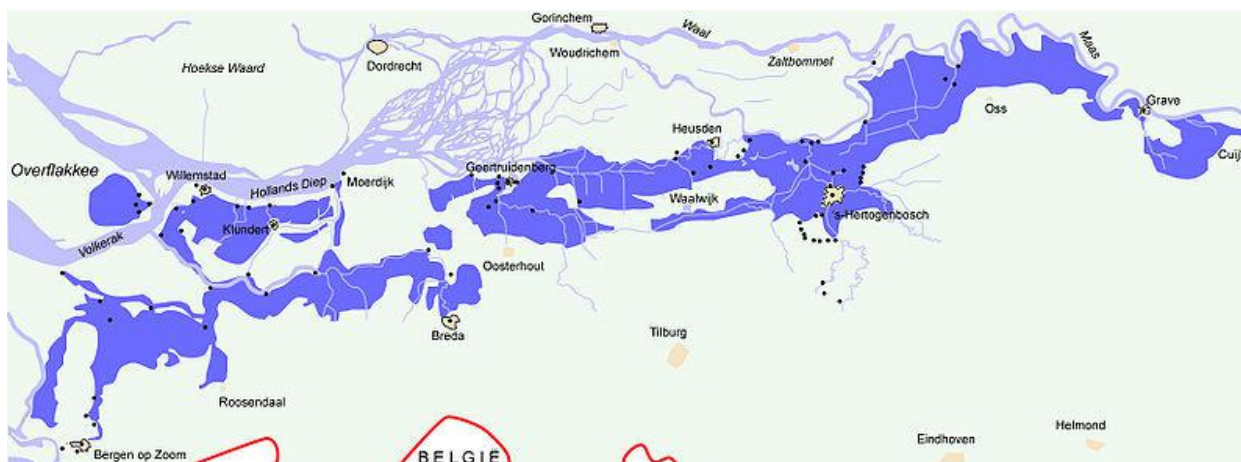


4. 1700 - ONDERDEEL VAN DE ZUIDERWATERLINIE

In 1672 werd de nog jonge Republiek der Verenigde Nederlanden aangevallen door Franse, Britse, Keulse en Münsterse troepen. Doordat de Oude Hollandse Waterlinie in stelling werd gebracht kon voorkomen worden dat het enorme Franse leger heel Nederland veroverde. Na twee jaar moesten ze zich onverrichter zake terugtrekken, maar ondertussen hadden ze Utrecht en andere streken geheel leeggeroofd en verwoest. Toen er tegen 1700 opnieuw oorlog met Frankrijk dreigde gaven de Staten-Generaal aan de bekende vestingbouwkundige Menno, Graaf van Coehoorn opdracht om de verdediging van het land te verbeteren. Hij ontwierp de verdedigingslinie die tegenwoordig de Zuiderwaterlinie heet. Deze Zuiderwaterlinie was een aaneenschakeling van sterke vestingsteden (Bergen op Zoom, Willemstad, Breda, Geertruidenberg, Heusden, 's-Hertogenbosch en Grave), met daartussen inundatievlakken.

<<< **Figuur 7 - Detail van de Zuiderwaterlinie in 1781 (bron: Brabants Historisch Informatie Centrum); blauw zijn de gebieden die in tijden van oorlog onder water konden worden gezet om oprukken van de vijand te voorkomen.**

Inundatievlakken waren gebieden die zo nodig onder water gezet konden worden, waardoor de vijandelijke troepen daar niet op konden rukken. Ook werden er andere vestingen en verdedigingswerken aangelegd. Doordat de Zuiderwaterlinie een aaneengesloten verdedigingswerk vormde van Bergen op Zoom tot Grave aan toe, werd het voor de vijand erg moeilijk gemaakt om op te rukken naar het hart van de Republiek. De Zuiderwaterlinie bleef bijna twee eeuwen bestaan en is in die tijd diverse malen in stelling gebracht. Ook werden er voortdurend veranderingen aangebracht om bij de tijd te blijven in een periode van snelle ontwikkelingen in de techniek van oorlogsvoering. Geertruidenberg nam als vestingstad een belangrijke positie in binnen de Zuiderwaterlinie. Diverse schansen en andere verdedigingswerken waren rondom de stad aangelegd. De gronden aan de Donge, waaronder de plek waar nu de Veerse Toren staat, behoorden tot een inundatievlak en konden in geval van nood onder water worden gezet.



Figuur 8 - De Zuiderwaterlinie.



5. 1813 - NAPOLEONSBAAN

In 1810 werd het voormalige Koninkrijk Holland, waar Napoleons broer Lodewijk op de troon had gezeten, bij Frankrijk gevoegd. Keizer Napoleon reisde tweemaal door de nieuw aangesloten Nederlanden, namelijk in het voorjaar van 1810 en in het najaar van 1811. In 1810 bezocht hij Geertruidenberg voor een korte inspectie van de vestingwerken om daarna snel door te reizen naar Bergen op Zoom. Het verhaal als zou hij overnachten hebben in Raamsdonksveer klopt dus niet. Wel heeft Napoleon na deze reizen opdracht gegeven de wegverbindingen in Holland te verbeteren, vooral om zijn troepen zo nodig snel te kunnen verplaatsen. Zo gaf hij opdracht de route Parijs-Breda-Amsterdam te verbeteren, waartoe onder meer in 1813 een nieuwe verbinding werd aangelegd tussen Breda-Teteringen en Raamsdonksveer, de huidige Oosterhoutseweg.

<<< **Figuur 9 - De Oosterhoutseweg, in 1813 op last van Keizer Napoleon aangelegd.**



Figuur 10 - Napoleon Bonaparte.

Dergelijke “Napoleonsbanen” waren geweldige verbeteringen in het wegennet. Het waren rechte wegen, waardoor zonder al te veel omwegen van de ene plek naar de andere gereisd kon worden. De wegen waren relatief breed, waardoor twee tegemoetkomende karren elkaar moeiteloos konden passeren. De wegen waren bovendien bestraat met kasseien, waardoor ze onder alle weersomstandigheden begaanbaar waren. Alles bij elkaar belangrijke

verbeteringen ten opzichte van de vroegere, vaak nog middeleeuwse, wegen. Verder waren de Napoleonsbanen voorzien van opgaande laanbeplanting, waardoor reizigers bij warm weer onder een schaduwrijk bladerdak konden reizen.

Over de Oosterhoutseweg liep tussen 1881 en 1937 de tramlijn Breda - Oosterhout - Keizersveer. De kasseien en spoorstaven schijnen nog grotendeels onder de huidige weg aanwezig te zijn. De plaats waar deze Napoleonsbaan de Donge kruiste heette in 1850 nog “Oud Veer”, een verwijzing naar de vroegere situatie vóórdat de basculebrug over de Donge was gerealiseerd, die tegenwoordig vervangen is door een duiker. Op het terrein van de watertoren is nog een stukje van de oorspronkelijke Napoleonsbaan aanwezig.



Figuur 11 - Op het terrein van de Watertoren is nog een klein stukje van de oorspronkelijke Napoleonsbaan aanwezig, verborgen onder latere verhardingen.



6. 1925 - WATERTOREN

In de tweede helft van de negentiende eeuw werden overal in Nederland drinkwaterleidingen aangelegd om de bevolking van schoon en veilig drinkwater te voorzien. Watertorens waren daarbij onmisbaar. Bovenin de toren was een waterreservoir gebouwd, dat diende als 'voorraadvat' waardoor in het vlakke land het drinkwater onder constante druk bij de burgers kwam. Tegenwoordig is de taak van watertorens overgenomen door een regelsysteem met pompen.

De Veerse Toren werd in 1925 gebouwd in opdracht van de N.V. Waterleiding-Maatschappij "Noord-West-Brabant". Het ontwerp voor de toren werd geleverd door ir. Hendrik Sangster. De watertoren is in 1970 buiten gebruik gesteld en heeft daarna een functie gehad als kantoor annex expositieruimte, waartoe in 1992 drie eenlaags aanbouwen werden gerealiseerd.

Volgens de Monumentenlijst (Rijksmonument nr. 520055) is de watertoren 'van algemeen belang. De toren heeft cultuurhistorische waarde als bijzondere illustratie van de ontwikkeling van de watervoorziening in Noord-Brabant. Voorts is het object van belang als voorbeeld van de typologische ontwikkeling van de betonnen watertoren. Het gebouw heeft architectuurhistorische waarde vanwege de plaats die het inneemt binnen het werk van de architect Sangster en vanwege het bijzondere materiaalgebruik. De watertoren heeft ensemblewaarde als beeldbepalend gebouw in het open landbouwgebied ten zuiden van het dorp Raamsdonkveer. Tot slot bezit de watertoren architectuurhistorische zeldzaamheid: als voorbeeld van het werk van Sangster is het zeldzaam geworden.'

Bijzonder aan de toren is het feit dat deze stijlelementen van het expressionisme en de Art Deco vertoont. De Art Deco was een populaire stijlbeweging van 1920 tot 1939 die haar weerslag had op de decoratieve en toegepaste kunst, in de architectuur, het grafische, industriële en interieurontwerp, maar ook in de beeldende kunst en de kledingmode.



Figuur 12 - De detaillering van de watertoren vertoont typische kenmerken van de Art Deco.



7. 1965-1978 DE MAASROUTE EN DE A27

Door de komst van de auto veranderde de maatschappij in de twintigste eeuw in rap tempo. In de jaren 20 en 30 werden plannen gemaakt om het wegennet in Nederland te moderniseren en beter geschikt te maken voor het steeds toenemende autoverkeer. Het eerste Rijkswegenplan kwam in 1927 gereed, nadat een lobby van onder meer de ANWB en Kamers van Koophandel bij de regering hadden aangedrongen op stappen om de infrastructuur te verbeteren.

De A27 was al voor de Tweede Wereldoorlog gepland en in uitvoering, bijvoorbeeld door de aanleg van de brug bij Keizersveer. In de jaren '50 werden voorbereidingen gedaan voor de verdere uitbouw van het gedeelte Vianen - Breda tot autosnelweg. In 1961 was het wegvak Lexmond - verkeersplein Gorinchem - Merwedeburg - Keizersveer als autosnelweg aangelegd. Midden jaren '60 volgde het gedeelte naar Breda als autosnelweg.

<<< **Figuur 13 - De Veerse Toren, weerspiegeld in de zandwinplas die destijds ten behoeve van de bouw van de A27 is aangelegd.**

De A59, ook bekend als de "Maasroute", is oorspronkelijk aangelegd als provinciale weg. In 1969 werd het eerste grote stuk van deze weg opengesteld, het 25 kilometer lange enkelbaans traject van Raamsdonksveer tot Vlijmen, waarvan het gedeelte tussen Waalwijk en Vlijmen al in 1970 dubbelbaans werd. In de jaren '70 is verder gebouwd aan het deel van de Maasroute tussen Terheijden en Raamsdonksveer. Dit traject is aanvankelijk grotendeels enkelbaans aangelegd. In 1985 is de Maasroute aan Rijkswaterstaat overgedragen. Op dat moment was de weg over 29 kilometer dubbelbaans en 11 kilometer enkelbaans. Zoals veel wegen in Noord-Brabant in die tijd was de Maasroute grotendeels in betonplaten uitgevoerd. In de tweede helft van de jaren '80 is het resterende deel van de Maasroute, nu officieel Rijksweg 59 geheten, uitgebouwd tot autosnelweg tussen Terheijden en Waalwijk. Hierbij werd echter het knooppunt Hooipolder niet als autosnelweg uitgebouwd, maar bleef

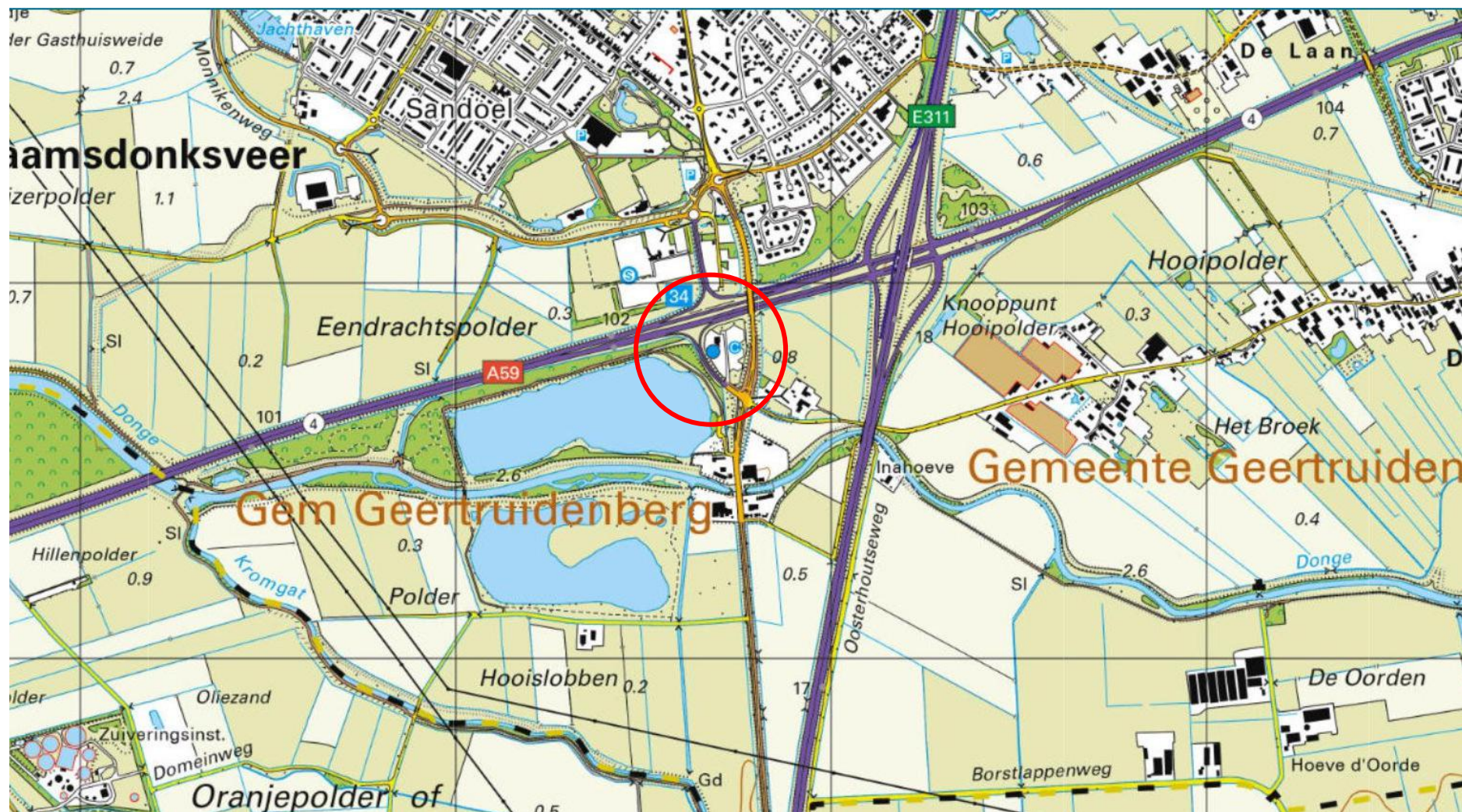
een kruispunt met verkeerslichten. De verdubbeling was in november 1989 voltooid.

Het viaduct over de A59 werd iets ten oosten van de Oosterhoutseweg gebouwd, waarna die weg een bocht kreeg. Het oorspronkelijk beloop van die weg is in het terrein van de watertoren nog te zien.

Voor de aanleg van de autowegen was veel zand nodig, omdat de ondergrond hier laaggelegen en vochtig is. De A27 moest bovendien op een hoog talud worden gelegd om over de A59 heen te gaan. Daarom werd zand gewonnen uit de diepere ondergrond ten zuidwesten van de Veerse Toren. De daardoor ontstane zandwinplas markeert nog steeds het landschap.



Figuur 14 - De zandwinplas heeft nu een belangrijke recreatieve betekenis.



8. SLOT

De Veerse Toren is een monument met bijzondere cultuurhistorische waarde. Bijzonder is ook, dat de toren in een omgeving staat waar in de loop der eeuwen zich belangrijke gebeurtenissen hebben afgespeeld. Zoals de St. Elisabethsvloed in 1421, waarbij de Biesbosch ontstond. De herovering van Geertruidenberg, waarmee Prins Maurits zijn kundigheid als veldheer bewees. Of de Zuiderwaterlinie die Holland lange tijd beschermde tegen aanvallen uit het zuiden. Wie goed kijkt kan nog overblijfselen van die vroegere geschiedenis in het landschap herkennen. Nu markeert de watertoren ook een belangrijk verkeersknooppunt en heeft daardoor een iconische betekenis.



COLOFON

Opdrachtgever

Naam : BRO
 Contactpersoon : Ruud Tak
 Adres : Bosscheweg 107
 PC + plaats : 5282 WV Boxtel
 Tel. : 0411 850 400
 Mail : ruud.tak@bro.nl

Bevoegd gezag erfgoed

Naam : GEMEENTE GEERTRUIDENBERG
 Contactpersoon :
 Adres : Vrijheidstraat 2
 PC + plaats : 4941 DX Raamsdonksveer
 Tel. : 140162
 Mail : info@geertruidenberg.nl

Uitvoerend bureau

Naam : Cuijpers Advies
 Auteur : ir. J.J. Cuijpers
 Adres : Gouverneur Hultmanstraat 2
 PC + plaats : 5224 CJ 's-Hertogenbosch
 Tel. : 06 - 5146 1115
 Mail : info@posd.eu
 Website : www.posd.eu
 Projectnummer : 12151

Versietabel				
versie	datum	Inhoud	status	validatie
1-1	07 05 2021	conceptrapport	eerste concept	JC 