

heid van meer dan 50 km per uur rijden.' Van verkeersdiscipline was geen sprake. 'Overall ziet men des avonds vrachtwagens zonder licht en bovendien aan de verkeerde kant van de weg rijden.' Zo heette het in '23.¹

Drie jaar later werd de wegenbelasting ingevoerd: voortaan had men betrouwbare cijfers over de omvang van het wagenpark. Het aantal personenauto's, bijna 30 000 in 1926, was in 1939 tot bijna 100 000 gestegen², het aantal vrachtauto's van bijna 10 000 tot ruim 50 000³, het aantal autobussen van nog geen 2 000 tot ruim 4 000⁴. Dan was het aantal motorfietsen gegroeid van bijna 28 000 (in 1928) tot ruim 65 000 in 1939⁵. Waren er in 1924 per duizend inwoners 248 fietsen geweest, de gegevens van de belastingen (elk jaar moest men voor zijn fiets aan de postkantoren een 'rijwielplaatje' kopen: zichtbaar bewijs dat men tot die hatelijke belasting een rijksdaalder bijgedragen had) toonden aan dat het 430 geworden waren in '39: er waren toen bijna 3,8 miljoen fietsen in het gehele land.⁶

Er ontstond tussen de twee wereldoorlogen, er moest ontstaan, een vrijwel geheel nieuw wegennet in die zin dat de bestaande wegen verbreed en meest ook van een nieuwe verharding voorzien werden. De asfaltweg ging het land veroveren. De eerste echte autowegen werden aangelegd op de trajecten Den Haag-Rotterdam, Rotterdam-Hollands Diep, Den Haag-Utrecht, Utrecht-Vianen, en Amsterdam-Leiden. Ook bij Amersfoort kwam, van Hoevelaken 8 km oostwaarts, een stuk autoweg gereed. Er was in '38 in totaal een wegennet van 13 000 km lengte.⁷ Bovendien waren aan de in de 19de eeuw gebouwde spoorbruggen over de grote rivieren nog vóór het uitbreken van de tweede wereldoorlog imposante verkeersbruggen toegevoegd: over de IJssel bij Zwolle; over de Rijn bij Arnhem; over de Lek bij Vianen; over de Waal bij Nijmegen en Zaltbommel; over de Maas bij Grave en Hedel; over de Bergse Maas bij Geertruidenberg; over de Oude Maas bij Dordrecht; over de Noord bij Hendrik Ido Ambacht - vergeten wij het grootste en machtigste werk niet: de verkeersbrug over het Hollands Diep die in 1936 gereed kwam. Vóór deze bruggen gebouwd waren, vergde de overgang over de grote rivieren, anders dan per spoor, het gebruik van een pontveer - bij ijsgang of bij zeer hoge waterstanden was die overgang niet mogelijk.

Auto's, vrachtauto's en autobussen waren voor de verdere ontsluiting van het platteland van grote betekenis; zij deden tegelijk de streeklijnen en -netten van spoor- en tramwegen grotendeels verdwijnen: oude verkeers-

¹ G. A. Pos: 'Het verkeer' in *Officieel gedenkboek 1923*, p. 269, 270. ² Kuin en Keuning in *Ned. volksh.*, dl. XII, p. 141. ³ A.v., p. 57. ⁴ A.v., p. 129. ⁵ A.v., p. 144. ⁶ A.v., p. 145. ⁷ A.v., p. 52.