

De provinciale wegen in Drenthe

door Ir. C. F. Bekink,

hoofdingenieur-directeur van de Provinciale Waterstaat in Drenthe

Inleiding

Drenthe is een landprovincie met — op enige kernen na — een landelijk karakter. Dit betekent dat het omgeven is door andere landsdelen, waarvan de economische bedrijvigheid oorzaak is van veel doorgaand verkeer in dit gewest. Daarnaast geven de eigen industriële kernen aanleiding tot zekere verkeersspanningen.

De filosofie bij het regelen van dit gemotoriseerde verkeer, bij het opstellen en uitvoeren van wegenplannen in Drenthe is: hoe wordt dit — vooral zakelijk verkeer — zo snel mogelijk dóór Drenthe, dan wel naar zijn bestemming in Drenthe geleid, met zo min mogelijk overlast voor het landelijk karakter, het recreatieve en toeristische deel van de provincie.

Drenthe bezit van huis uit, uitgezonderd de veenkoloniale gedeelten, landschappelijk aantrekkelijke wegen, veelal van fraaie laanbeplantingen voorzien en slingerend over de essen.

Aanpassing van deze van oudsher aanwezige tracés aan het huidige verkeer leidt en heeft helaas in enkele gevallen reeds geleid tot ontluistering. Verbredingen, bochtverbeteringen, aanliggende fietspaden enz. waren oorzaak van afbraak van waardevolle landschappelijke elementen.

Reeds in de vijftiger jaren is daarom met deze werkwijze gebroken. Er is naar gestreefd voor het te verwachten sterk toenemende motorische verkeer geheel nieuwe wegtracés te ontwikkelen, waarbij de vanouds bestaande wegen ongewijzigd meer de bestemming voor het langzame verkeer, het agrarische verkeer enz. krijgen.

Filosofie

Deze filosofie — te weten nieuwe banen voor het gemotoriseerde verkeer en de bestaande wegen voor toeristisch gebruik en langzaam verkeer — heeft geleid tot de aanleg van de zeer belangrijke noord-zuidverbinding (thans bekend als RW 36) door Drenthe. Deze weg is bijzonder belangrijk voor de goede en snelle bereikbaarheid van Groningen, zowel Stad als Ommeland, vanuit het westen en het zuiden des lands. Hij

geeft daarbij tevens de Drentse kernen Assen en Hoogeveen goede aansluitmogelijkheden.

Op deze weg, in 1958 gestart als vrijliggende autoweg, neemt de verkeersintensiteit gestadig toe van 2600 in 1960 tot 10 700 in 1971. Deze ontwikkeling was reden tot het besluit om de weg tot autosnelweg te bestemmen; de uitvoering daarvan is in volle gang.

Tweede stap

De tweede stap in de richting van snelle doorvoer van zakelijk verkeer is de aanleg als vrijliggende autoweg van een west-oostverbinding door het zuiden van de provincie, te weten van Meppel via Hoogeveen naar Emmen en verder aansluitend op het Duitse wegennet in de richting Bremen-Osnabrück. Hiervan is het middendeel (Hoogeveen-Emmen) reeds jaren in bedrijf. Gewerkt wordt aan het oostelijk uiteinde (Emmen-rijks-grens).

Het westelijk deel (Meppel-Hoogeveen), waarvan de aardebaan met kunstwerken gedeeltelijk reeds gerealiseerd was, zou gereed geweest zijn, indien de uitvoering niet zou zijn opgehouden door de bestemming tot RW 37. Dit wegvak zal nu spoedig (1973) worden aangepakt en als autosnelweg worden aangelegd. Emmen zal er een snelle verbinding met het

landelijk autosnelwegennet mee krijgen en vanzelfsprekend ook Hoogeveen.

De provincie werkt aan de verruiming van het middendeel (Hoogeveen-Emmen) tot autosnelweg.

Assenkruis

Met dit assenkruis — dus noord-zuid en west-oost — wordt hopelijk bereikt dat het zakelijk verkeer dóór Drenthe erop wordt geconcentreerd en dat de Drentse kernen Assen, Emmen, Hoogeveen en Meppel er goede aansluitingen op zullen hebben en dat daardoor het niet-toeristische autoverkeer het Drentse plateau verder niet onnodig zal belasten.

Daarbij moet wel gewezen worden op de belangrijke functie van RW 34, die in grote lijn noord-zuid door oostelijk Drenthe voert en Groningen via Emmen met Twente verbindt, waardoor Emmen en Coevorden aan het rijkswegennet zijn aangehaakt.

Tenslotte dient in dit verband nog te worden gewezen op RW 33, een kruisingsvrije autoweg, die vanuit oostelijk Groningen langs Gieteren naar Assen voert en daar aansluitingen vindt op RW 36.

Secundaire net

Op dit *primaire* wegennet in Drenthe — de twee noord-zuid lopende wegen RW 36 en RW 34 en de twee oost-west gaande wegen RW 33 en en RW 37 met S 13 — zijn geënt een aantal *secundaire* wegverbindingen, in uitvoering of in bedrijf.

Hierbij is de weg Emmen-Beilen-Drachten-Leeuwarden, voorzover in Drenthe gelegen, een als autoweg uitgevoerde vrijliggende verbinding, genoeg geheel kruisingsvrij. De overige secundaire wegen in Drenthe kunnen in het algemeen gevonden worden onder de titel toevoerwegen naar het primaire net, de grote verkeersaders. De meer belangrijke daarvan zijn uitgevoerd als autowegen, zoals bijvoorbeeld de weg van Stadskanaal naar RW 34 te Borger (S 5), de weg Meppel-Eursinge (S 10) enz. De secundaire nevenverbindingen zijn wegen met vele gelijkvloerse aansluitingen en kruisingen.

Daarnaast is uiteraard een *tertiair* wegennet aanwezig, dat veelal met grote omzichtigheid de vanouds bestaande tracés volgt, zij het bij reconstructies

met verbeteringen ten aanzien van bogen, wegbreedten en verhardingsconstructies. Ze zijn meestentijds voorzien van doorgaande, vrijliggende fietspaden.

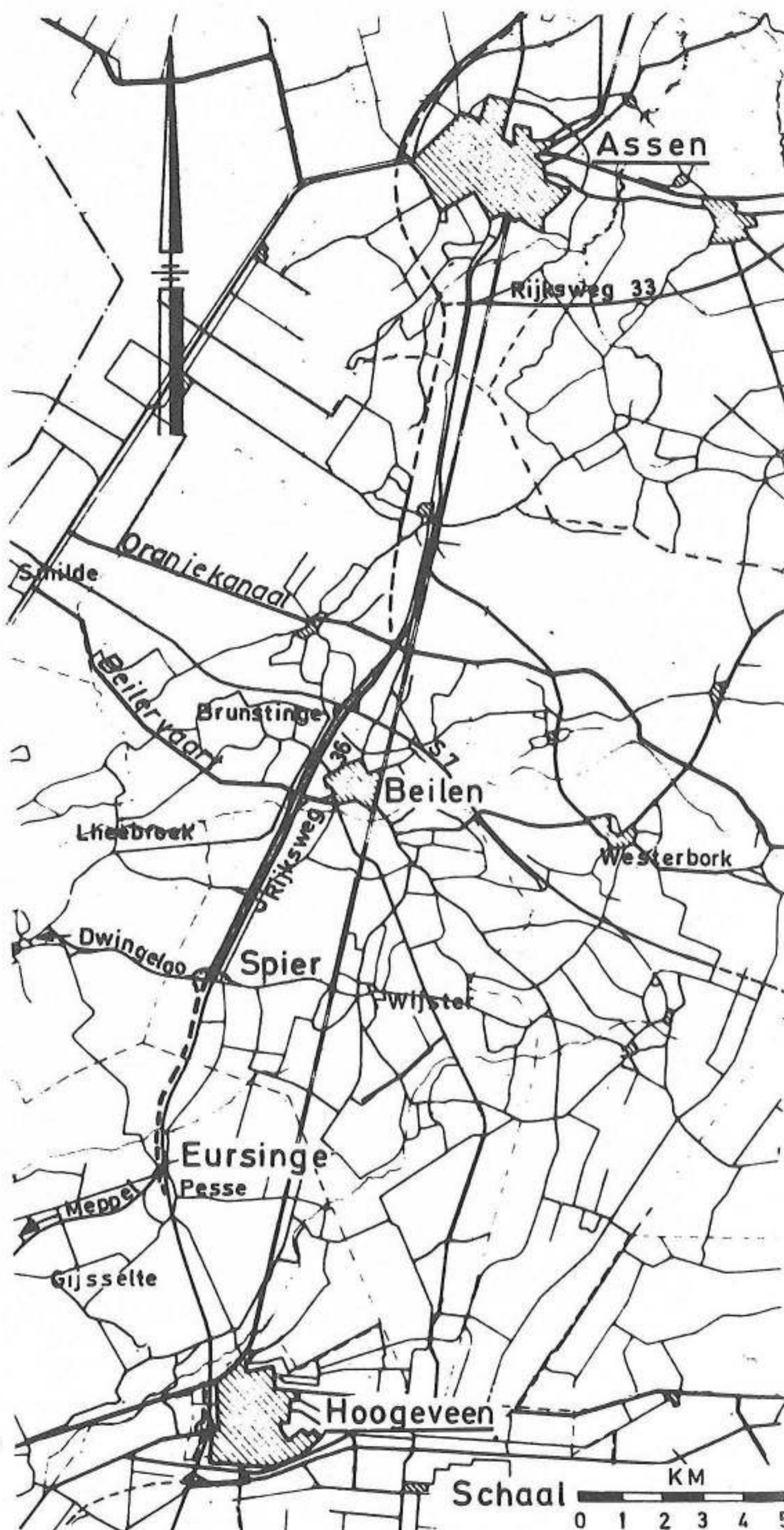
Streven

Het streven is erop gericht voor het hierboven vermelde *primaire* net te komen tot autosnelwegen. De *secundaire* wegen worden zoveel mogelijk als kruisingsvrije autowegen uitgevoerd; de *tertiaire* wegen worden wegen met vrijliggende parallelwegen of fietspaden.

Zeer bewust is hierboven gesteld dat het streven erop is gericht. Het is immers niet zo, en zeker niet in Drenthe, dat alleen het verkeer de dienst uitmaakt bij de wegeaanleg. Rekening moet worden gehouden met landschappelijke aspecten.

Zo rijst meer en meer aversie tegen de ongelijkvloerse kruisingen vanwege de hoge opritten, tegen het doorsnijden van stiltegebieden, tegen het openleggen van natuurterreinen. Terecht dient met deze inzichten rekening te worden gehouden bij de planning en uitvoering. De ervaring wijst dan ook uit dat niet alle facetten van vastgestelde wegenplannen zullen kunnen worden gerealiseerd, dat delen ervan niet tot uitvoering zullen geraken.

Voor de wegenbouwers en verkeerskundigen een opgave om met eerbiediging van de inzichten van anderen toch tot een redelijk goed functionerend wegennet te geraken.



Wegennet tussen Assen en Hoogeveen

Aanzicht en doorsnede van viaduct over autosnelweg.

