

DE VOLTOOIING VAN DE AUTOSNELWEG ZWOLLE – ASSEN – GRONINGEN

Inleiding

De aanleg van de autosnelwegen is in het algemeen een aangelegenheid van het rijk. Met de autosnelweg Zwolle – Assen – Groningen en dan met name het gedeelte Meppel – Hoogeveen – Assen heeft de provincie Drenthe evenwel veel bemoeienis gehad.

Nu op 15 januari 1981 de minister van verkeer en waterstaat het "klaverblad" bij Hoogeveen heeft opengesteld, waarmee deze autosnelweg dan geheel is voltooid, is er aanleiding om in dit jaarverslag aandacht te besteden aan de totstandkoming hiervan en in het bijzonder aan de activiteiten van de provincie en van de provinciale waterstaat met betrekking tot deze snelweg.

Rijk of provincie

In de verbinding van Zwolle naar Groningen is reeds vóór 1940 voorzien door een rijksweg, waarbij het gedeelte tussen Meppel en Assen werd gevormd door de weg langs de Drentsche Hoofdvaart. Als alternatief voor dit gedeelte kwam in de dertiger jaren daarnaast tot stand de weg Meppel – Ruinen – Eursinge – Beilen – Assen. Deze weg was nl. in het kader van het toenmalige provinciale wegenplan met provinciaal subsidie verbeterd, waarbij op het vanouds aanwezige wegtracé een asfaltverharding van 5 m breedte was aangebracht. Zo ontstond een voor die tijd redelijk goed wegverbinding. Na de oorlog was er al spoedig sprake van een steeds voortgaande toeneming van het aantal auto's en daarmee van het verkeer. Dit leidde al in een vroeg stadium, zowel bij het rijk als bij de provincie, tot het inzicht, dat in het bijzonder tussen Meppel en Assen de beide aanwezige verbindingen op de duur onvoldoende zouden zijn voor het groeiende verkeer.

Interessant is dat blijkens de correspondentie reeds een jaar na de oorlog zowel bij het rijk als bij de provincie met de (optimistische) gedachte is gespeeld aan het projecteren van een autosnelweg Groningen – Meppel. Wel meent de betrokken minister te moeten stellen, dat aan de uitvoering van het plan vooralsnog grote hinderpalen in de weg staan!

Mede tegen de achtergrond, dat de weg via Beilen op korte termijn zou moeten worden verbeterd – waarbij zeker niet op een autosnelweg kon worden gewacht – richtten gedeputeerde staten van Drenthe zich in 1947 tot de minister van verkeer en waterstaat met het verzoek de weg op het rijkswegenplan te plaatsen. Tevens werd voorgesteld de verbinding vanaf Eursinge langs Hoogeveen naar Twente op dit plan op te nemen. Hierdoor zou o.m. worden bereikt, dat Hoogeveen op het rijkswegennet zou worden aangesloten. Ruim een jaar later antwoordde de minister, dat hij de rijkswaterstaat had opgedragen het wegvraagstuk in Drenthe opnieuw in studie te nemen.

Nadat sindsdien weer enkele jaren waren verlopen, werd het voor het provinciaal bestuur wel duidelijk, dat binnen afzienbare tijd in elk geval niet op financiële medewerking van het Ministerie van verkeer en waterstaat voor de inmiddels urgent geworden verbetering van de route via Beilen gerekend behoefde te worden. Het betrof hier in feite de belangrijkste verbinding van het toenmalige provinciale wegenplan en daarom is in 1953/1954 in

samenwerking met de betrokken gemeenten de bestaande weg van Assen naar Hooghalen gereconstrueerd. Deze reconstructie omvatte de aanleg van een rijbaan van 7 m breedte met daarlangs een parallelweg voor het langzame verkeer.

Provinciale autowegen

Aan visie op de verdere groei van het verkeer en het belang van een goede infrastructuur voor de economische ontwikkeling van de regio heeft het destijds bij de provincie niet ontbroken.

In plaats van verder te gaan met de reconstructie van de bestaande wegen, hetgeen in die tijd toen er nog maar zo'n 300.000 personenauto's in Nederland waren gebruikelijk was, ging al gauw de voorkeur uit naar een ingrijpende verbetering van het wegennet. Dit kon worden bereikt door een aantal hoofdverbindingen uit te voeren als geheel vrijliggende nieuwe autowegen.

In 1956 kwam een statenbesluit tot stand, dat voor het Drentse wegennet verstrekkende gevolgen heeft gehad. Besloten werd nl. tot de aanleg van enkele belangrijke nieuwe verbindingen door de provincie, t.w. Assen (Hooghalen) – Eursinge – Hogeveen – provinciale grens (richting Ommen); Eursinge – Meppel en Hogeveen – Emmen (Nieuw-Amsterdam).

De provinciale waterstaat kreeg opdracht de plannen voor deze nieuwe wegen voor te bereiden en tot uitvoering te brengen.

De dienst is met voortvarendheid aan het werk gegaan.

De vaststelling van de tracé's en de aankoop van de benodigde gronden verliep in het algemeen vlot (er waren destijds geen inspraakprocedures en planologische regelingen speelden nauwelijks een rol).

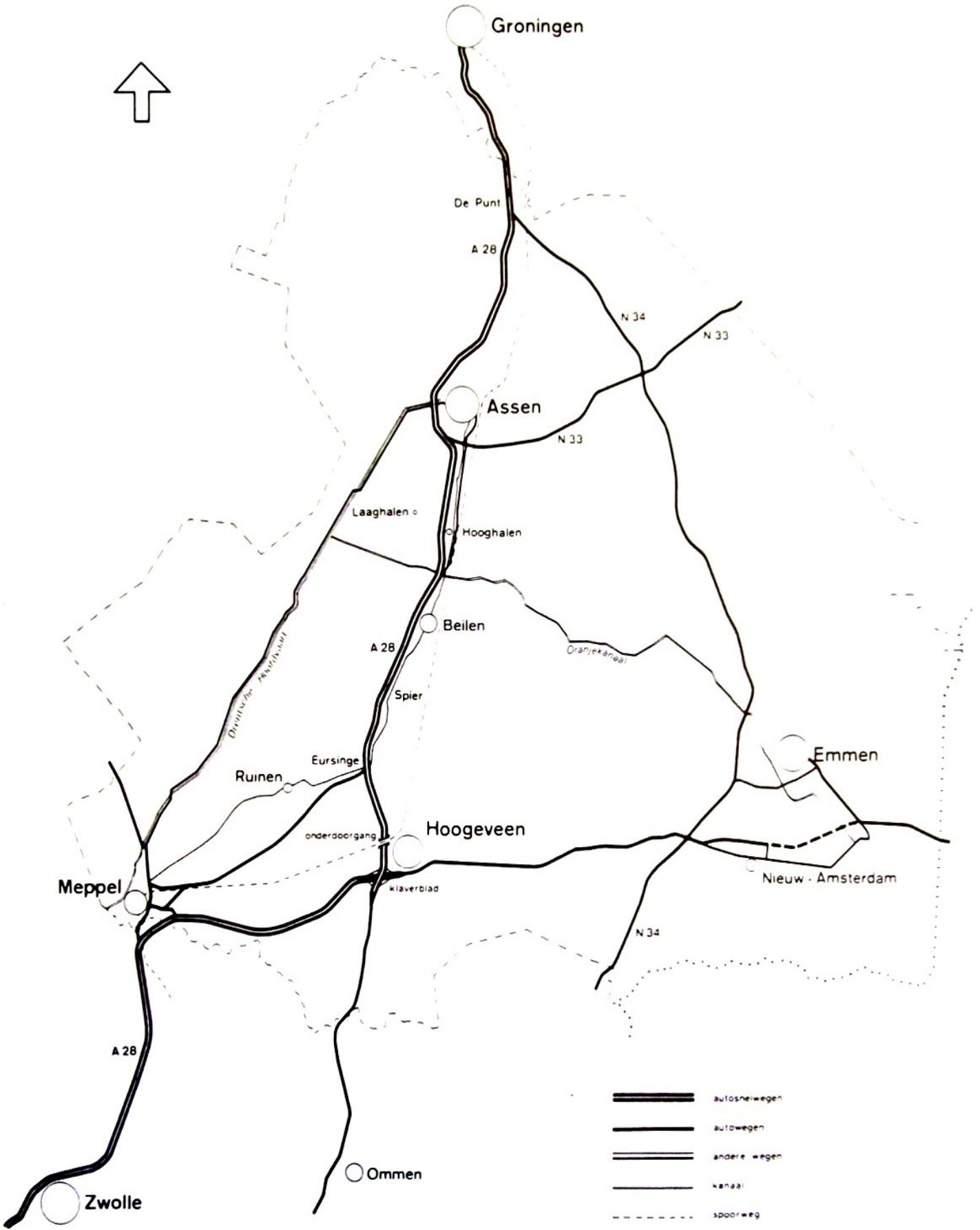
Op diverse plaatsen kwamen wegvakken in uitvoering en beoude de provincie de eerste provinciale viaducten over de te kruisen kanalen met de daarlangs gelegen wegen.






Mede dank zij subsidies van de Ministeries van economische zaken (in het kader van de infrastructuurverbetering van het noorden) en van sociale zaken (in het kader van de aanvullende werkgelegenheid) verliep de wegaanleg in snel tempo. Eind 1962 waren de genoemde wegen reeds grotendeels gereed met dien verstande, dat nabij Hogeveen, nabij Meppel en nabij Assen nog enkele wegvakken ontbraken. In 1966 volgde de voltooiing van deze wegvakken, die naar verhouding erg kostbaar waren door de daarin voorkomende kunstwerken c.a. Hiermee was de eerste fase van het Drentse provinciale autowegennet afgerond.

Autowegen met ongelijkvloerse kruisingen

In de eerste fase waren de autowegen in het algemeen uitgevoerd als enkelbaansweg met gelijkvloerse kruisingen. Hierop vonden in de loop der jaren helaas nog al eens zeer ernstige verkeersongevallen plaats. Daarom werd besloten de in de tweede fase aan te leggen autowegen uit te rusten met ongelijkvloerse kruisingen en aansluitingen. Vooruitlopend daarop was de kruising van de oost-westweg met de noord-zuidweg bij Hogeveen (ter plaats van het huidige klaverblad) al uitgevoerd als een ongelijkvloerse kruising.

Als tweede fase voor de aanleg van provinciale autowegen stond o.m. de aanleg van een nieuwe autoweg van Hogeveen naar Meppel op het programma. In 1967 is van provinciewege begonnen met een aantal viaducten en met de aardebaan voor deze nieuwe weg.



-  autosnelwegen
-  autowegen
-  andere wegen
-  kanaal
-  spoorweg



Autosnelweg

Kort daarna (in 1968) verscheen de rijksnota "Ontwikkeling van het Noorden des Lands" (nota van de minister van volkshuisvesting en ruimtelijke ordening, mede namens de ministers van economische zaken, verkeer en waterstaat en landbouw en visserij).

Blijkens deze nota wenste men naast de industriële ontwikkelingen ook de vestiging van stuwende administratieve bedrijven te bevorderen. Als instrument daartoe zag men o.a. de verbetering van de verbindingen – speciaal met auto's – van het noorden met andere delen van het land. Vermeld werd, dat voor de verbetering van de ontwikkelingsmogelijkheden in de noordelijke provincies de totstandkoming van een autosnelwegverbinding met het westen des land van grote betekenis zal zijn.

De nota gaat er van uit, dat een volledige autosnelwegverbinding naar Groningen op de snelste wijze tot stand kan komen door de reeds bestaande autosnelweg Amersfoort – Zwolle verder in noordelijke richting uit te bouwen.

Inmiddels was door het rijk de autosnelweg tussen Groningen en De Punt aangelegd en was begonnen met de aanleg van het gedeelte tussen De Punt en Assen en met het ombouwen tot autosnelweg van de bestaande rijksweg Zwolle – Meppel.

De tracé-vaststelling voor de autosnelweg tussen Assen en Meppel door de minister van verkeer en waterstaat was zodanig, dat tussen het Oranjekanaal en Hoogeveen de bestaande provinciale autoweg tot autosnelweg diende te worden omgebouwd, terwijl het tracé tussen Hoogeveen en Meppel samenviel met de geprojecteerde provinciale autoweg, waarvan de aanleg kort te voren was begonnen. Tussen Assen en het Oranjekanaal werd een geheel nieuw tracé westelijk langs Hooghalen vastgesteld.

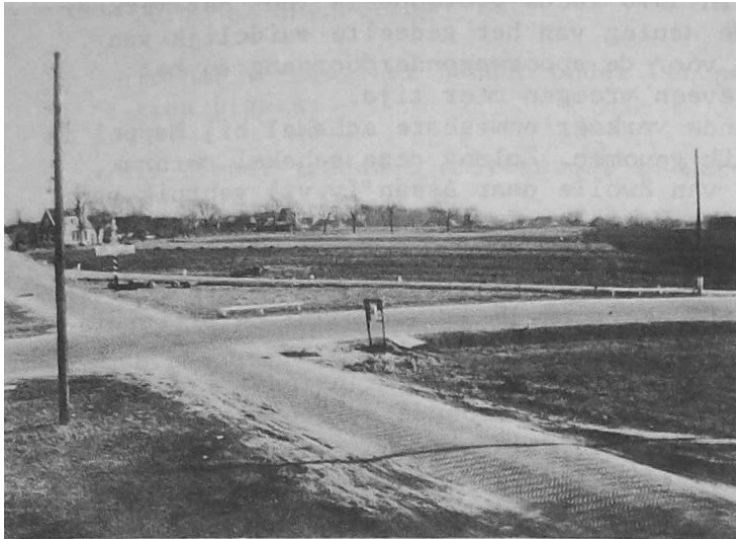
Op te merken valt, dat dit de eerste keer was, dat de minister het tracé vaststelde via een inspraakprocedure. Een duidelijk resultaat van deze inspraak is o.m. geweest de verdiepte ligging van de autosnelweg tussen Hooghalen en Laaghalen.

Rijk en provincie

Door de provinciale waterstaat waren in opdracht van gedeputeerde staten al vóór 1968 voorlopige plannen uitgewerkt voor een baanverdubbeling via de weg Assen – Hoogeveen. Mede daarom zijn de werken tussen het Oranjekanaal en Hoogeveen in opdracht van de provincie uitgevoerd, waarbij de kosten voor rekening van het rijk kwamen. Hierover is tussen rijk en provincie een overeenkomst gesloten. In dit verband was het van veel belang, dat het Ministerie van economische zaken in de aanlegkosten van het gedeelte Oranjekanaal – Spier in het kader van de infrastructuurverbetering als aanmoedigingspremie een subsidie van 25% heeft verleend. Dit was een niet te onderschatten stimulans voor een snelle start van de werken. De verdere voorbereiding en de uitvoering van de plannen voor de baanverdubbeling van genoemd gedeelte berustte eveneens bij de provinciale waterstaat.

De realisering van de autosnelweg tussen Assen en het Oranjekanaal en tussen Hoogeveen en Meppel geschiedde door het rijk (rijkswaterstaat), met dien verstande, dat voor laatstgenoemd gedeelte de grondverwerving voor de wegaanleg door de provincie is verzorgd. De bouw van een tweede spoorwegonderdoorgang bij Hoogeveen is door de N.V. Nederlandse Spoorwegen in overleg met de provinciale waterstaat uitgevoerd.

Het kruispunt Eursinge



omstreeks 1950



*omstreeks 1963
na aanleg van de autowegen*



*omstreeks 1975
na aanleg van de autosnelweg*

De aanpassing van de bestaande onderdoorgang was eveneens een directe aangelegenheid van het rijk en de spoorwegen.

De autosnelweg was in 1976 reeds grotendeels voor het verkeer opengesteld, maar de aanleg van het gedeelte zuidelijk van Meppel en de werken voor de spoorwegonderdoorgang en het klaverblad bij Hoogeveen vroegen meer tijd.

De voor het doorgaande verkeer onmisbare schakel bij Meppel is begin 1979 in gebruik genomen. Zolang deze schakel ontbrak, maakte veel verkeer van Zwolle naar Assen (v.v.) gebruik van de provinciale autoweg Meppel – Eursinge, die daardoor een aantal jaren zwaar belast is geweest.

De werken bij Hoogeveen zijn inmiddels ook gereed gekomen. Zoals hiervoor vermeld heeft op 15 januari 1981 de officiële openstelling plaats gehad.

De tracé's van de provinciale autowegen zijn indertijd zodanig gekozen, dat er in de toekomst voldoende ruimte voor een klaverbladoplossing beschikbaar zou zijn.

Dat toekomstige ontwikkelingen evenwel niet altijd geheel zijn te voorzien, blijkt uit de omstandigheid, dat de in het begin van de zestiger jaren door de provincie gebouwde viaducten over de nieuwe Hoogeveensche Vaart en de oost-west weg niet pasten in het klaverblad; ze zijn gesloopt en door nieuwe (grotere) viaducten vervangen. Het provinciale viaduct over het Oranjekanaal is wegens tracéverlegging aldaar eveneens opgeruimd, evenals de op dit viaduct aansluitende opritten. Niettemin zijn deze viaducten al met al nog plm. 15 jaar in gebruik geweest.

De overige provinciale viaducten zijn wel opgenomen als onderdeel van de autosnelwegroute.

Slot

De autosnelweg Zwolle – Groningen is thans dus geheel voltooid en daarmee is wat het wegverkeer betreft de belangrijkste infrastructurale verbinding voor Drenthe en ook voor Groningen tot stand gekomen.

Verwacht mag worden, dat deze verbinding – de A 28 – een essentiële bijdrage zal leveren aan de verdere sociaal-economische ontwikkeling van beide provincies.

Tenslotte mag worden gememoreerd, dat de aanleg van deze autosnelweg in hoge mate is bevorderd door de stimulerende activiteiten van de provincie Drenthe.

ir. A.J. Sweringa

*Jaarverslag 1980
Provinciale Waterstaat Drenthe*