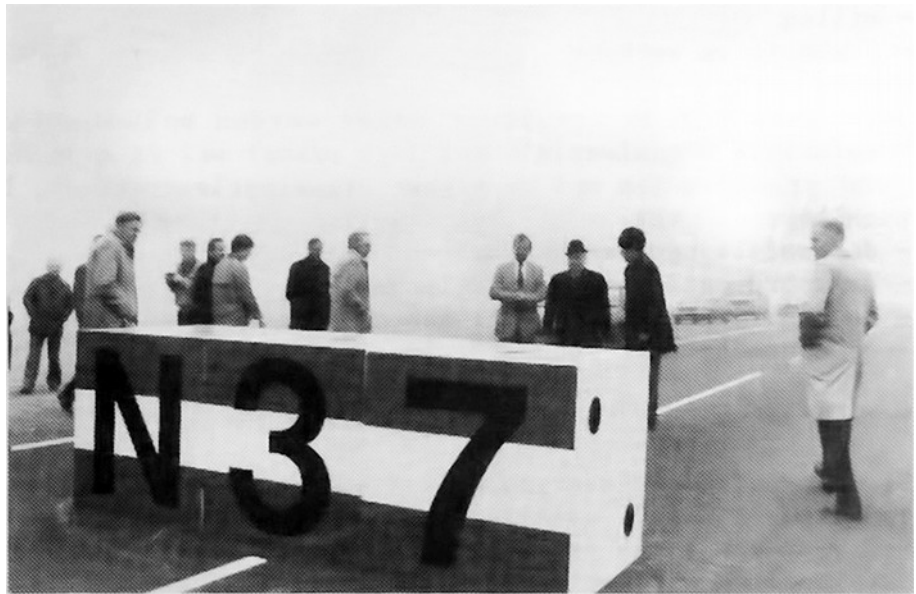


*Dobbelen om een weg*



*van S 13...*

*... naar N 37*



*de grens bereikt !?!*

## VAN S 13 NAAR N 37

Op 13 maart is officieel het wegvak Dikke Wijk - Klazienaveen van de voormalige S 13, thans N 37, opengesteld. Dat gebeurde door het kantelen van kubussen door de commissaris van de Koningin in Drenthe, de heer dr. ir. A.P. Oele, Ministerialrat für Wirtschaft und Verkehr von Niedersachsen, de heer H. Hoffrage en de staatssecretaris van verkeer en waterstaat, de heer drs. J.F. Scherpenhuizen. Daarmee is een belangrijke periode afgesloten van de na-oorlogse verbetering van de infrastructuur in Drenthe.

De geschiedenis van de aanleg van de ook voor het internationale verkeer zo belangrijke weg Hogeveen - Zwartemeer - Meppen (Dld.) is onderwerp van het volgende artikel.

### De eerste kilometers

De tweede wereldoorlog was voorbij.

Drenthe werkte aan de wederopbouw van de provincie. In deze na-oorlogse jaren bezen men zich in Drenthe ook op de wegenstructuur. De eerste aanzetten tot een ander wegenbeleid kwamen op gang en de provinciale waterstaat ging zich rechtstreeks bemoeien met de aanleg en verbetering van wegen. Gedeputeerde staten streefden naar een verbetering van de verkeersrelatie met gebieden buiten Drenthe. Dit streven leidde er uiteindelijk toe dat in een buitengewone vergadering van provinciale staten van 26 april 1956 de basis werd gelegd voor de totstandkoming van een net van autowegen in de provincie Drenthe met een totale lengte van ongeveer 100 kilometer. Hieronder viel ook het gedeelte Hogeveen - Holsloot (richting Emmen).

De plannen zijn in de jaren zestig gerealiseerd en bijna tien jaar, nadat de staten van Drenthe het licht op groen hadden gezet, is op 12 januari 1966 het laatste gedeelte bij Hogeveen voor het verkeer opengesteld.

### Naar de grens

Aan het eind van de jaren vijftig bestond er nog steeds geen nieuw rijkswegenplan, waarin voor Drenthe konkrete oplossingen stonden aangegeven.

Aan de wens van gedeputeerde staten, om ook internationaal goede verkeersmogelijkheden te verkrijgen, is tegemoet gekomen door als externe hoofdverbinding op te nemen een verbinding van rijksweg N 34 bij Coevorden via Schoonebeek naar Duitsland als doorverbinding naar Bremen en Hannover.

De in de jaren 1953-1955 gerekonstrueerde weg Coevorden - Schoonebeek kreeg echter zoveel verkeer te verwerken, dat de toenmalige burgemeester van Schoonebeek zich zorgen begon te maken over het woonklimaat in zijn gemeente-

Het het oog op de toename van het verkeer in de toekomst is door provinciale waterstaat op verzoek van de gemeente Schoonebeek, noordelijk van de bestaande weg door Schoonebeek een geheel nieuw wegtracé ontworpen. Dit tracé vormde, met inschakeling van de rondweg Coevorden, een verbinding tussen de weg Hogeveen - Holsloot bij Zwinderen en de rijksgrens bij Schoonebeek (Twist), doch is nimmer aangelegd.

## Invloed van de ruimtelijke ordening

De ontwikkeling van het wegennet in Zuidoost-Drenthe is in de jaren zestig in bijzondere mate beïnvloed door de uitgangspunten van de tweede Nota ruimtelijke ordening. Een van de uitgangspunten hierin was, dat Nederland in het jaar 2000 twintig miljoen inwoners zou tellen.

De gemeente Emmen zou volgens die verwachtingen van 75.000 naar 125.000 à 250.000 inwoners uitgroeien.

Er bleek een herbezinning noodzakelijk op de wegverbindingen in Drenthe en dan zoveel mogelijk in relatie tot het omringende gebied. Het schema van de hoofdverbindingen in de tweede Nota ruimtelijke ordening bracht enig inzicht in de wegenplanning op rijksniveau.

Op grond hiervan is in 1967 op provinciaal niveau een beschouwing opgesteld over de meest gewenste wegenontwikkeling, die uitmondde in "Het strukturaarschema van belangrijke verkeersverbindingen in de provincie Drenthe 1967".

Mede met het oog op de voorbereiding c.q. uitvoering van grote ruilverkavelingen, moesten beslissingen in het kader van bestemmingsplannen worden genomen. Dit bracht gedeputeerde staten ertoe dit schema voor te leggen aan provinciale staten om als richtsnoer te fungeren voor het te voeren wegenbeleid, totdat een nieuw sekundair- en tertiair wegenplan kon worden vastgesteld. Het vaststellen van dit wegenplan moest wachten op het tot stand komen van het rijkswegenplan 1968.

Dit tussentijdse beleidsprogramma is door provinciale staten op 21 januari 1967 aanvaard.

Een van de voornaamste wijzigingen betrof de doortrekking als autoweg van de oost-westverbinding Hogeveen - Holsloot zuidelijk langs Emmen naar de grenspost Zwartemeer - Schöningsdorf richting Heppen (Duitsland).

## De S 13 in zicht

Op 21 januari 1969 is bij Koninklijk Besluit het rijkswegenplan 1968 vastgesteld. In een brief, waarbij de minister van verkeer en waterstaat het ontwerp-rijkswegenplan aan gedeputeerde staten aanbod, verklaarde hij zich bereid om de verbinding (Hogeveen-) Holsloot - Zwartemeer (-Meppen) in het rijkswegenplan op te nemen. Uiteraard onder voorwaarde dat het planologisch overleg over de tracerings voor een oost-westverbinding tussen rijksweg N 34 (Groningen - Emmen - Coevorden) en de ontworpen Emslandlinie in Duitsland tot resultaat zou hebben geleid en mits het Ministerie van verkeer in Bonn hiermee kan instemmen.

Medio 1968 is reeds op ambtelijk niveau over deze aangelegenheid overleg gepleegd. Hierbij waren aanwezig vertegenwoordigers van het Bundes-verkehrsministerium für Wirtschaft und Verkehr en enkele andere Duitse instanties. De Nederlandse kant werd vertegenwoordigd door de hoofddirectie en de directies Groningen, Drenthe en Overijssel van de rijkswaterstaat en de directies van de provinciale waterstaatsdiensten van Groningen en Drenthe.

Men bleek eenstemmig van oordeel te zijn, dat op de duur drie autosnelwegen de rijksgrens in Noordelijk Nederland zouden moeten kruisen, namelijk bij Nieuwe Schans in Groningen, in Twente (E 8) en daartussen bij Zwartemeer/Hebelmeer.

Hiermee kreeg de voorgestelde doortrekking van de oost-westverbinding voldoende basis om deze als S 13 bij de herziening van het sekundair wegenplan te worden opgenomen.

De S 13 groeit

Het in de periode 1958 tot 1966 aangelegde wegvak Hoogeveen - Holsloot is uitgevoerd als autoweg, waarbij direkt tijdens de aanleg een aantal kruisingen ongelijkvloers is gemaakt. Het betrof de kruisingen met de A 28, het Alteveerse Opgaande, de Mr. Cramerweg, alle in de gemeente Hoogeveen, het kanaal Coevorden - Zwinderen (nabij Zwinderen) in de gemeente Oosterhesselen en rijksweg N 34 nabij Holsloot in de gemeente Sleen. Het Alteveerse Opgaande, de Mr. Cramerweg en rijksweg N 34 zijn op de S 13 aangesloten.

In 1973 is begonnen met de aanleg van de doortrekking van de weg Hoogeveen - Holsloot naar de rijksgrens bij Zwartemeer. Dit wegvak is, op de kruisingen bij de Eldijk (Holsloot) en die bij Zwartemeer na, uitgevoerd als ongelijkvloerse autoweg. Het ontwerp en de planologische reservering is echter afgestemd op de uitbouw tot autosnelweg. Ook zijn zoveel mogelijk de grondaankopen hierop afgestemd.

Ruilen

Het rijk en de provincie Drenthe zijn, vooruitlopend op de algehele sanering van het wegbeheer, in juli 1983 overeengekomen een ruiling van wegen aan te gaan, ingaande 1 januari 1985.

Bij deze ruiling zijn de provinciale sekundaire wegen 12a (het weggedeelte van Linde tot de Overijsselse grens in de gemeente Zuidwolde) en 13 (de weg Hoogeveen - Holsloot - Duitse grens) overgedragen aan het rijk.

Rijksweg 371 (sekundaire weg nummer 20 van het wegenplan van Drenthe van 1978) tussen de Pijlebrug en Assen (de weg langs de Drentsche Hoofdvaart) is overgedragen aan de provincie Drenthe.

Vanwege de gladheidsbestrijding is het onderhoud van bovengenoemde wegen tot 1 april 1985 bij de oorspronkelijke onderhoudsplichtige gebleven.

De werken met hun financiering

In het kader van ISP II en in samenhang met de ruiling wegen werd overeengekomen dat het sluitstuk in de weg S 13 zou worden uitgevoerd en dat drie kruisingen ongelijkvloers zouden worden gemaakt. Voor het aanleggen van het Sluitstuk in de weg S 13 tussen Dikke Wijk en Klazienaveen waren reeds bijdragen beschikbaar via het EFRO en de herinrichting. In aanvulling hierop werd van het Ministerie van verkeer en waterstaat een bijdrage van f 2 miljoen verkregen. Het werk is in 1984 gereed gekomen.

Voor de kruisingen van de weg S 13 met de Riegshoogtendijk bij Hollandscheveld, de Johannes Poststraat bij Nieuwlande met aansluitingen en de S 14/T24 bij Wachtum met aansluitingen was oorspronkelijk een bedrag van f 21 miljoen uitgetrokken.

De kosten zouden voor een derde deel worden gedragen door de Ministeries van verkeer en waterstaat, van economische zaken en de provincie Drenthe. De werken zijn inmiddels gereedgekomen.



*Symbolische overdracht van de eigendommen van de S 13 en de S 20 door rijks- en provinciale waterstaat*



Bij de uitvoering van de plannen van de genoemde drie kruisingen bleek een bedrag van rond f 15 miljoen voldoende te zijn. Mede door EFRO-middelen is vervolgens een budget van f 30,11 miljoen beschikbaar gekomen voor het vrijwel volledig ongelijkvloers maken van de oost-westverbinding.

Thans wordt gewerkt aan de voorbereiding om de kruising Meerboomweg in de gemeente Hoogeveen, een aantal kruisingen bij Zwinderen in de gemeente Oosterhesselen en een aantal kruisingen bij Wachtum in de gemeente Dalen ongelijkvloers te maken. Voorts wordt gezocht naar een soortgelijke oplossing voor de weg Dalen - Erm (Eldijk) in de gemeente Sleen.

Er is een beroep gedaan op "Brussel" om, mede met inzet van EFRO-middelen, deze voor het grensoverschrijdend verkeer zo belangrijke verbinding te vervolmaken.

Als alle kruisingen zijn uitgevoerd is een provinciale wens in vervulling gegaan, namelijk het op korte termijn opheffen van de gelijkvloerse kruisingen en oversteken in de N 37.

Hiermee is een goede verbinding van het Nederlandse autosnelwegen-net via Zuidoost-Drenthe en met name de regio Emmen met het aangrenzende deel van Nedersachsen tot stand gebracht.

#### Toekomst

De uitbouw van het gedeelte Hoogeveen - Holsloot (rijksweg N 34) tot autosnelweg is op nationaal niveau in het Structuurschema Verkeer en Vervoer (S.V.V.) geplaatst in fase 2 (na het jaar 2000). Het gedeelte Holsloot - rijksgrens is in dit structuurschema niet opgenomen. Vanuit verkeerstechnisch oogpunt kan hiertegen weinig worden ingebracht, omdat de huidige verkeersintensiteiten dit op korte termijn niet rechtvaardigen. Inmiddels is gebleken dat de verkeersintensiteiten aanzienlijk zijn toegenomen door het voltooide wegvak Dikke Wijk (T 27) - Klazienaveen (S 17). Het aantal grenspassages is inmiddels van ca. 950 motorvoertuigen per dag (1984) tot ca. 1800 motorvoertuigen per dag (1985) gestegen. Een 24-uurs openstelling van de grenspost Zwartemeer/Hebelmeer en uitbreiding van douanefaciliteiten op die grenspost wordt op korte termijn nagestreefd. De weg betekent een grote verbetering in de bereikbaarheid van de gehele Eems-Dollardregio vanuit de randstad Holland en vanuit het industriegebied Bremen/Hamburg nu in West-Duitsland ook de nodige werken ter hand worden genomen. Dit houdt in dat de economische ontwikkeling in de regio door de uitbouw tot autosnelweg een sterke stimulans kan krijgen. De provincie Drenthe streeft er daarom naar die uitbouw zo veel mogelijk nog vóór het jaar 2000 te laten realiseren.

#### Over de grens

Vorderingen van de aansluitende wegen in West-Duitsland.

- Het verlengde van de N 37 in Duitsland zal gaan functioneren als doorverbinding in oostelijke richting naar Bremen. Ook zal de weg aansluiting geven op de ontworpen autosnelweg A 31, de Emslandlinie. Van alle kanten vordert de wegaanleg in de richting Meppen.

- Vanuit het oosten is de aansluiting op de autosnelweg naar Bremen bij Cloppenburg gereed met inbegrip van de omlegging om Cloppenburg. Ook de omlegging bij Lönningen is gereed. De omleggingen bij Herzlake en Haselünne zijn in uitvoering en zullen volgens de planning in 1989 of 1990 gereed moeten zijn. Bij Meppen is de aanleg van de noordelijke rondweg gestart. Het oostelijke gedeelte hiervan is in uitvoering en zal naar verwachting in 1986 gereed komen.

Het westelijke gedeelte met een doortrekking tot de toekomstige A 31 staat gepland voor de jaren 1989/1990.

Tussen het Nord-Südkanaal en Meppen is een verbreding van de weg tot circa acht meter en de aanleg van een parallelweg voor langzaam verkeer wenselijk.

- Vanuit het noorden vordert de aanleg van de A 31. Bij Leer is een tunnel onder de Ems in aanbouw, tussen Leer en Dörpen zijn al zeven viadukten gebouwd en tussen Dörpen en Haren zijn eveneens activiteiten gestart. Naar verwachting zullen de werken vanaf de oost-westverbinding in noordelijke richting in 1991/1992 gereedkomen.

- Vanuit het zuiden is het gedeelte van de A 31 vanaf het Ruhrgebied tot Ahaus in uitvoering; in 1990 wil men van Ahaus gevorderd zijn tot aan de A 30 (E 8) bij Bentheim.

Duidelijk ontbreekt dan nog de aanleg van de A 31 tussen Haren en Bentheim (E 8) waarvan de aanleg in de jaren 1995 tot 2000 is gepland.

