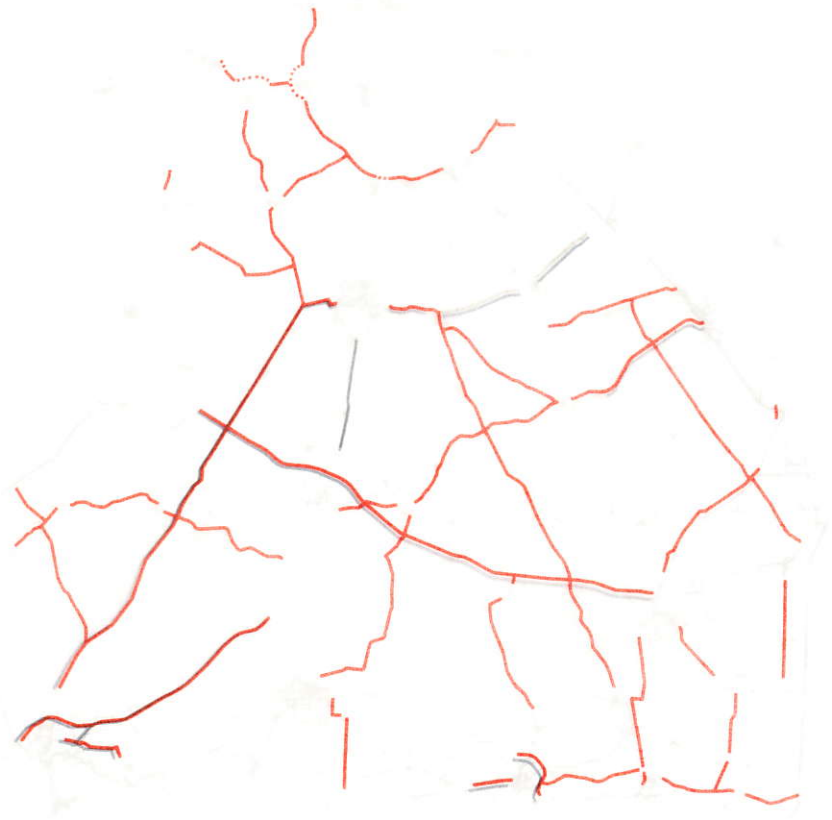


provincie Drenthe

goed bekeken

2

Geschiedenis van de
Drentse wegen



Op 1 januari 1993 veranderde bijna tien procent van de Drentse wegen van eigenaar. Het rijk heeft nu alleen belangrijke doorgaande verbindingen zoals de A28, de N33, N34 en N37 onder zijn hoede, de provincie verzorgt de regionale hoofdverbindingen en de overige wegen zijn bij de gemeenten in beheer.

Een logische verdeling die evenwel ruim anderhalve eeuw op zich heeft laten wachten, zoals de geschiedenis van de Drentse wegen illustreert...

In rood zijn op de kaart de wegen aangegeven die per 1 januari 1993 in beheer van de provincie zijn.

1 Karresporen door de oude landschap

De 17e en 18e eeuw

Reizen was in de 17-e en 18-e eeuw afzien. Op de 'Nieuwe Kaart van de Vrije Landschap Drenthe' uit circa 1770 mochten keurige streepjes de grote Drentse dorpen met elkaar verbinden, het waren slechts zandwegen. Zomers mul en de rest van het jaar vaak zo modderig dat de wagens erin vastliepen. Drenthe had in die jaren geen enkele doorgaande verharde weg.

Van oudsher was de belangrijkste weg door Drenthe de verbinding over de Hondsrug van Groningen via Coevorden en Bentheim, uiteindelijk in de richting van de Duitse Rijnsteden. Onder Zuid-laren splitste de Hondsrugroute zich in een weg via het Balloërveld, Rolde en het Ellertsveld naar Zweeloo en een meer oostelijke weg via Gieten, Borger en Emmen. Vanaf Dalen gingen beide routes weer samen naar Coevorden.

Te voet, te paard of in een rijtuig trok de reiziger in vroeger tijden door het toen



1.1 Anloo eind 18e eeuw (tekening E. van Drielst).

nog vrij kale Drentse land. Een tocht vol ontberingen getuige de volgende beschrijving halverwege de vorige eeuw van de beroemdste Drentse reizigers, de Drie Podagrissen, van de tocht met de Coevorder postwagen die tussen Wezup en Schoonlo het Ellertsveld doorkruiste:

'Wij weten 't niet uit eigen ervaring, maar 't gerucht dat ervan uitgaat, is alles-behalve uitlokkend. Hadde de Inquisitie - zei men ons - nog hare regtbanken van geloof, zij zouden ook dezen postwagen aanwenden tot een middel van tortuur (= martelwerktuig). Daar zijn reizigers geweest - zegt men - die veertien dagen lichamelijke heugenis droegen aan zulk een reis. Wij gelooven het gaarne!'

De Drent zelf reisde nauwelijks. Zijn dorp lag als een groen eilandje in een paarse zee van heide. Wat had hij buiten het dorp te zoeken? Op de es had hij zijn bouwland, zijn vee werd voor hem in de groenlanden geweid en de scheper trok met de schapen van het dorp de heide op. Er was eten, hout en brandstof in overvloed. Het dorp kon zichzelf redden. Alleen de jaarmarkten zorgden voor enige drukte op de Drentse wegen.

Van oudsher was het de taak van de boerschappen om de doorgaande veldwegen - de herewegen - te onderhouden. Dit kwam er vooral op neer dat regelmatig de diep ingeslepen sporen moesten worden geslecht om de weg begaanbaar te houden. Van tijd tot tijd reed men een nieuw spoor naast het oude. Als treinen over de

rails passeerden de wagens elkaar op de grote routes over het veld. Vaak half verzonken in het landschap door het diepe spoor. Op het Balloërveld en in het gebied Strubben/Kniphorstbosch bij Anloo trokken de karren door het eeuwen heen een ongeveer 400 meter breed sporenreliëf dat tot op de dag van vandaag zichtbaar is gebleven.

De taak van het Landschapsbestuur - de voorganger van het huidige provinciaal bestuur - beperkte zich in oude tijden meestal tot het toezicht op het onderhoud van de wegen. Vele jaren lang beijerden de Drentse bestuurders zich voor de invoering van het Hollandse of wijde spoor. Op 1 mei 1672 bepaalde een plakkaat dat alle herewegen deze spoorbreedte zouden moeten hebben. Maar er waren tal van wegen waarvoor deze regels niet golden, en veel boeren vroegen eerst toestemming hun oude wagens te mogen afrijden.

Pas in de loop van de 18-e eeuw kreeg Drenthe dankzij regelmatige inspecties op marktdagen en boetes voor wagenmakers die niet meewerkten, een uniform vervoerssysteem. In die dagen was het zelfs vaak nog zo dat de boerenkarren het eigen oude spoor aanhielden en zich niet op de 'publique' weg waagden.

Vielen de inspanningen voor het onderhoud van de heidewegen doorgaans nog wel mee, veel moeilijker lag het op de plaatsen waar de weg een beekdal moest passeren en er zanddijken moesten wor-



1.2 Karresporenreliëf in de Strubben/Kniphorstbosch.

den aangelegd, voordren (= doorwaadbare plaatsen) moesten worden onderhouden of zelfs bruggen moesten worden geslagen. Dikwijls werden er allerlei ingewikkelde regelingen tussen de dorpen getroffen en moest de Landschap eraan te pas komen om de taak van de boermarkten te verlichten.

Een van de oudste voorbeelden van een actief beleid van de Landschap was het besluit uit 1610 om de voorde in het Gastersche Diep in de doorgaande weg van Groningen naar Coevorden door een brug te vervangen. Dat deze passage behoorlijk onderhoudsgevoelig was, bleek vijf jaar later al toen de gedeputeerden besloten een opzichter aan te stellen die de 'nye dyck' daar zou moeten onderhouden en in ruil daarvoor van vreemdelingen en voor het passerende vee tol mocht heffen.

Dat het op de dijk doorgaans tamelijk ontspannen toëging, moge blijken uit het reisverslag van Abel van Bolhuis die in 1692 het volgende optekende:

'Doe voeren wy door Gasteren, een buur-

2 Kunstwegen over de heide



1.3 Zandweg bij Peize rond de eeuwoisseling

*schap, alwaer ons een vrouw ontmoetende. Men vont er nergens geen tolbeck, doch sy seide dat se twee stuiver muste hebben, 't welk ons doe nieuw voorquam.*²

Een tocht door dit deel van Drenthe was een avontuur. Dat zou tot diep in de 19-e eeuw zo blijven. De Fransman Henry Havard wist in 1875 over zijn reis van Zuidlaren naar Assen nog te melden: *'Niets is pijnlijker dan die langzame, moeilijke marsch door deze uitgestrekte heivlakten. De rijtuigen zakken tot aan de assen in het zand, overal in de rondte is het stil en eenzaam, aan den horizon verheft zich eene aaneengeschakelde rij kale, verwoerde heuvels, waarvan de wind de toppen afbrokkelt. In die uitgestrektheid ontwaart men geen mensche-lijken vorm en de eenige levende wezens die men bespeurt, de vogels, hebben het voorkomen van spoken die in het midden van deze woestijn rondwaren.'*³

De 19e eeuw

Dat de eerste verharde straatweg in Drenthe niet de aloude Hondsrugroute van Groningen naar Coevorden was, maar de weg van Groningen via Assen naar Meppel, tekende de nieuwe verhoudingen in het Drenthe van rond 1800. De ontginning van de venen bij Hoogeveen en Smilde hadden van Meppel de belangrijkste Drentse stad gemaakt en Assen had zich van een stil en eenzaam oord ver weg van de Hondsrug ontwikkeld tot het Drentse bestuurscentrum bij uitstek. Voeg daar de behoefte aan een snelle zuid-noord verbinding uit de Franse tijd aan toe en het is duidelijk dat de eerste Drentse straatweg van Meppel langs de Drentse Hoofdvaart naar Assen en vandaar naar Groningen zou gaan voeren. Onder Napoleon werd reeds een aarden baan langs de Drentse Hoofdvaart opgeworpen en in 1825 kwam het gedeelte van Assen naar Groningen klaar. Enigszins vertraagd door de geldverslindende Belgische opstand in de jaren dertig van de vorige eeuw volgde het stuk tussen Assen en Meppel in de periode van 1829 tot 1839. Op 9 september 1839 kon de Provinciale Drentsche en Asser Courant haar Asser lezers mededelen: *'Sedert eenige dagen is de straatweg van-*

hier naar Meppel voor de passage geheel opengesteld zowel voor diligences en postkarren als voor particuliere rijtuigen.'

De weg van Groningen naar Meppel werd gezien de strategische en economische belangen op kosten van het rijk aangelegd. Niet lang daarna kon ook de eerste provinciale straatweg worden geopend. In 1840 besloten de Drentse staten namelijk f 13.000,- uit eigen middelen beschikbaar te stellen voor een straatweg van Assen naar Rolde. Op 1 januari 1842 kon de officiële openstelling reeds plaatsvinden.

Vriend en vijand waren het er over eens dat het een schitterende weg was geworden. Lees bijvoorbeeld het enthousiaste reisverslag uit 1880 van de Rotterdamse dominee Craandijk: *'De grintweg van Assen naar Rolde schijnt er op aangelegd om hen te bekeeren die Drenthe voor een land van louter heide houden. Eer zouden wij ons hier op een groote, uitstekend onderhouden buitenplaats, dan op een' openbaren weg gelooven. In bevallige bogten loopt de breede, witte heerbaan tusschen afwisselende boomgroepen, door statige eikenlanen, langs akkermaalsboschjes en bouwakkers en welige weiden, telkens met een achtergrond van dicht en golvend hout.'* Korte tijd later werd deze 'kunstweg'



2.1 De weg Assen-Rolde rond de eeuwoisseling.

langs Gieten naar De Hilde en Bareveld bij de grens met Groningen doorgetrokken. Aanvankelijk waren er maar liefst zes tollens - vijf van de provincie en één van de stad Groningen - om de exploitatie van de weg mogelijk te maken. De wijzigingen die het tolreglement tot de afschaffing ervan in de Eerste Wereldoorlog onderging, illustreren de ontwikkelingen van het wegverkeer. De tarieven voor diligences, postwagens en muilezels werden gaandeweg uit de reglementen geschrapt. Ervoor in de plaats kwamen onder andere tarieven voor 'voertuigen op mechanische wijze en niet langs spoorstaven voortbewogen rij- of voertuigen'. Anders dan op de meeste andere tolwegen in Drenthe zijn wielrijders op de provinciale weg altijd tolvrij gebleven, hoewel er vanuit de Drentse staten



2.2 Tolhuis bij Peize rond de eeuwwisseling.

regelmatig pogingen zijn ondernomen het reglement te wijzigen om per fietser een of twee cent aan de provinciale middelen toe te kunnen voegen.

Meer dan een eeuw lang zou deze weg, die Assen met de Groningse veenkoloniën verbond, de enige provinciale weg blijven. De provincie gaf er voortaan de voorkeur aan gemeenten te ondersteunen bij de aanleg van verharde wegen. Op die manier bleef men immers van het kostbare onderhoud verschoond! Ook de gemeenten op hun beurt waren meestal niet erg op eigen wegenbezit gesteld en zij beijverden zich de boermarken te wijzen op hun eeuwenoude (kosteloze) plichten.

Om het enthousiasme op gemeentelijk niveau enige impulsen te geven stelden de Drentse staten in de zomer van 1853 het

'Reglement op het verlenen van subsidiën uit de Provinciale Fondsen ter bevordering van den aanleg van Straat- en Kunstwegen in de Provincie Drenthē' vast. Deze verordening bepaalde onder andere dat gemeenten tussen de 20 en 40 procent provinciale subsidie konden ontvangen op de aanlegkosten van straatwegen. Het jaar daarop al konden de eerste aanvragen worden gehonoreerd en korte tijd later waren alle belangrijke doorgaande verbindingen - waaronder de aloude Hondsrugroute over Borger en Emmen en de weg van Assen via Beilen naar Hoogeveen - bestraat. Tussen 1850 en 1875 breidde het aantal bestrate kilometers Drentse wegen zich uit van 82 tot 392.

Pas in de tweede helft van de vorige eeuw werd Drenthe echt ontsloten. En niet zonder reden, want voor het eerst in zijn geschiedenis ging Drenthe de buitenwereld ook echt nodig hebben.

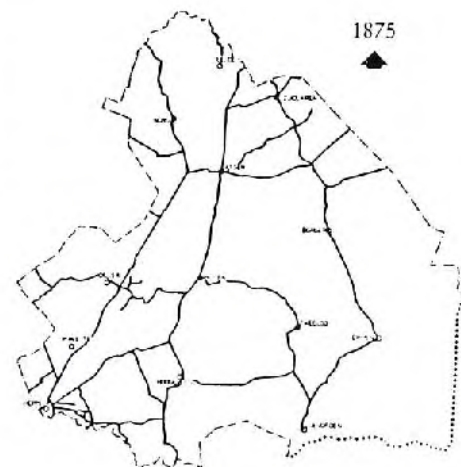
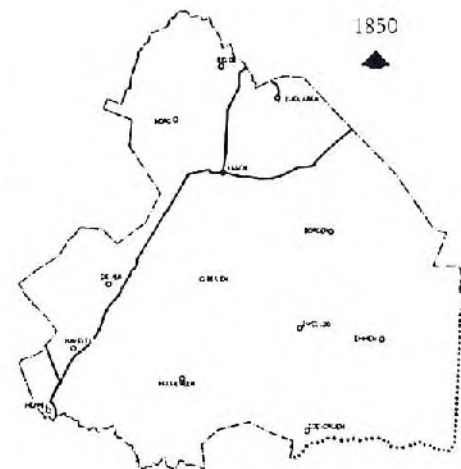


2.3 De nieuwe straatweg bij Gieter circa 1910.

Tot dan toe hadden de Drenten altijd voor zichzelf gezorgd, maar nu er meer monden moesten worden gevoed, werd er overgeschakeld op meer profijtelijke activiteiten, zoals de botermakerij en het fokken van mestvarkens. De eerste vrachten kunstmest werden de provincie binnengereden om de kale heidevelden in keurig bouw- en weiland om te toveren.

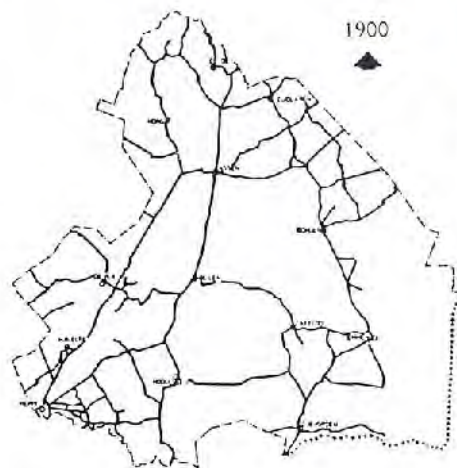
Toen dominee Craandijk in 1880 zijn wandelingen door Drenthe maakte, was het kronkelende zandspoor vervangen door een rechte grindweg. Hij zag de Drentse hei in haar nadagen:

'Door de beschavende en verzorgende hand der kunst voorbijgegaan, vormt zij met alles wat kunstmatig is, een scherpe tegenstelling. Met straat- en spoorwegen verstaat zij zich niet. Zij keert als opzettelijk haar ongunstigsten zijde naar den reiziger, die zich haast haar te ontolieden. Den rampzaligen voetganger op zulke een' lijnrechten kunstweg brengt zij tot verwijfeling.'



In 1850 telde Drenthe slechts 82 km verharde weg. In 1875 was dit aantal opgeëven tot 392 km kunstwegen over de ongerepte Drentse heidevelden.

3 Straatwegen tot in het kleinste dorp



1900

De 20e eeuw

Op 1 augustus 1876 besloten de Drentse staten een eigen provinciale waterstaat in het leven te roepen die zich hoofdzakelijk zou moeten bezighouden met 'het verzekeren der naleving van de provinciale reglementen op waterleidingen, wegen en voetpaden en van die op de veenschappen en waterschappen'.

De taken van de provincie op dit gebied waren langzamerhand zo uitgebreid dat ambtenaar Wander Postma er al spoedig zijn handen meer dan vol aan had. Dat dit waarschijnlijk vooral betrekking had op de 'natte' waterstaat, moge blijken uit het feit dat aan de groei van het aantal verharde wegen in het laatste kwart van de vorige eeuw plotseling een eind kwam. Tussen 1875 en 1900 werd hier slechts 177 km verharde weg aangelegd; voornamelijk in het veengebied. Het illustreert de diepe landbouwcrisis in die periode die de ook voor Drenthe zo belangrijke vernieuwingen in de landbouw een tijdlang kon ophouden.

In de eerste 25 jaar van de twintigste eeuw werd de Drentse heide ontgonnen. Het ging over die periode om zo'n 27.000 ha en dat is maar liefst tien procent van



1925

Rond 1900 lag in Drenthe 569 km verharde weg. De jaren daarna zou dat aantal snel stijgen tot 1385 km; het web van de Drentse infrastructuur door tientallen nieuwe draadjes definitief dichtgemaakt.

de totale oppervlakte van de provincie. Wie de wegenkaarten van 1900 en 1925 met elkaar vergelijkt, ziet hoe het web van de Drentse infrastructuur door tientallen nieuwe draadjes de witte vlekken op de kaart effectief dichtmaakt. Goede verbindingen waren van levensbelang geworden voor de Drentse landbouw. Wegen om de grondstoffen aan te voeren, wegen om de produkten van het Drentse landbouwbedrijf weg te brengen. Dagelijks moesten bijvoorbeeld de melkbussen naar de zuivelfabrieken, waar Drenthe er in die tijd vele tientallen van kreeg, worden gebracht. Er waren echter meer redenen voor de Drenten om zich massaal op weg te begeven. De tijd van de jaarmarkten was voorbij. Marskramers en 'lapkepoepen' - Duitse kooplui die met kleren en lappen stof

langs de deur kwamen - waren hopeloos ouderwets geworden. Voortaan gingen de Drenten zelf winkelen. Groningen, Assen en Meppel werden in die jaren snel populair. Hetzelfde gold iets minder voor Coevorden, Emmen en Hoogeveen. Te voet, met de fiets, met het trammetje en later met de autobus verliet een ieder het dorp om een dagje naar de stad te gaan.

Het toegenomen verkeer zorgde voor de nodige problemen. De meeste Drentse straatwegen waren bedacht door mensen die nog leefden met de maten van het Hollandse spoor. Ze waren veel te smal voor elkaar passerende vrachtauto's en de verharding begaf het onder de toegenomen verkeersdruk. Aan het eind van de Eerste Wereldoorlog lanceerde de toenmalige hoofdingenieur van de Provinciale Waterstaat jhr. ir. W.M. de Jonge een plan over 'de wenschelijkheid om meerdere wegen in Drenthe in beheer en onderhoud bij de provincie over te nemen'. De Jonge stelde voor de allerbelangrijkste doorgaande verbindingen van de gemeenten over te nemen, maar de Drentse politiek schrok van de kosten die zo'n operatie met zich mee zou brengen. Enkele maanden later was het plan dan ook weer van tafel en ging de provincie over tot de orde van de dag: gemeenten ondersteunen



3.7 Westerbork in de jaren dertig



3.2 Rolde in de jaren dertig

bij de wegenaanleg voor zover de benarde positie der provinciale financiën dat toeliet.

Een van de meest opvallende projecten, die in de jaren twintig werden gerealiseerd, was de weg van Rolde naar Borger. Opvallend niet alleen door de schitterende ligging van de weg, maar ook door het feit dat er een mensenleven lag tussen de aanvraag in 1859 en de uiteindelijke realisering in 1925. Tot die tijd moest iedereen die geen vieze voeten wilde krijgen, er een omweg over Gieten en Gasselte voor over hebben.

Dat het met deze weg uiteindelijk zo lang duurde, lag overigens niet alleen aan de provincie, maar ook aan de gemeenten Borger en Rolde die bleven bakkeleien over de verdeling van de kosten. Van de

twalf kilometer weg lagen er vier op het grondgebied van Borger en acht op dat van Rolde. Uiteindelijk kwamen beide gemeenten overeen ieder de helft van de aanlegkosten voor hun rekening te nemen. En dat men in Borger meer belang bij de weg had dan in Rolde, moge blijken uit het feit dat Borger beloofde de weg in de toekomst tot aan het Papenvoortsche Diep - dat is drie kilometer op het grondgebied van Rolde - te zullen onderhouden.

Halverwege de jaren twintig kon er dankzij de opbrengsten uit de nieuwe Rijwielbelastingwet en de Wegenbelastingwet een Wegenfonds worden gecreëerd om het sterk verouderde Nederlandse wegennet te moderniseren. De belangrijkste verbindingen kwamen op een Rijkswegenplan te staan om door het rijk te worden aangepakt. In Drenthe ging het om 151 km; namelijk de aloude weg Meppel-Groningen (RW31), het begin van de weg Meppel richting Steenwijk (RW32), de weg Assen-Gieten-Bareveld (RW33) en de weg Groningen-Emmen-Coevorden (RW34).

De provincie moest plannen maken voor de overige belangrijke bestaande en nieuwe 'verbindingen voor doorgaand verkeer met motorvoertuigen'. Omdat het



3.3 TT-drubbe in Assen circa 1930.

aantal kilometers weg dat voor rekening van de provincie kwam, werd afgeleid van het - in Drenthe relatief geringe - aantal kilometers rijksweg, zat de provincie plotseling met een zeer nijpend keuze-probleem. Na veel vijven en zessen kwam in 1927 het eerste Provinciaal Wegenplan voor Drenthe tot stand. In totaal ging het hier om 282,5 kilometer te renoveren en nieuw aan te leggen wegen.

Toen de Tweede Wereldoorlog uitbrak,

was dit Provinciaal Wegenplan op een enkele uitzondering na gerealiseerd. Het betekende onder andere dat er een goede verbinding tussen Assen via Beilen en Ruinen met Meppel tot stand was gekomen, dat Hoogeveen in alle richtingen goed was ontsloten en dat de weg van Hoogeveen naar Emmen weer aan de eisen voldeed.

Bladzijdenlange discussies in de notulen van Provinciale Staten uit die tijd waarbinnen geen detail over de breedte van de rijweg, de keuze van het verhardingsmateriaal en het al dan niet aanleggen van een vrijliggend fietspad uit de weg ging, bewijzen hoezeer de Drentse politiek zich bij het wegverkeer betrokken voelde. Steeds weer ging het om keuzes tussen het ene doen en het andere laten. Of bij het ene iets minder doen om iets van het andere... Op een gegeven moment verzochten Gedeputeerde Staten:

'Tusschen wenschelijkheid en mogelijkheid ligt evenwel bij vele zaken, die ons provinciaal bestuur en onze gemeentebesturen ter harte gaan, een wijde kloof.'

4 Ruim baan voor de eigen auto

De jaren vijftig en zestig

De eerste jaren na '45 stond alles in het teken van het herstel van oorlogsschade. Onder andere door een tekort aan teer- en asfaltprodukten konden de wegen in de oorlog nauwelijks worden onderhouden. Bij de bevrijding bleek dat maar liefst 142 bruggen in Drenthe waren vernield of beschadigd.

Toen men de schade zo'n beetje had hersteld, kon het verkeer in Drenthe weer op gang komen. Hoe snel het toen allemaal ging, kan mooi geïllustreerd worden aan de hand van de renovatie van de weg Assen-Hooghalen waar in 1953 een begin mee werd gemaakt. Om de toegenomen verkeersdruk op te vangen begon men dat jaar de weg te verbreden tot zeven meter en kwam er een ruime parallelweg om het autoverkeer alle ruimte te geven. Nauwelijks was men met dit werk begonnen of een rapport van de Commissie Verkeersverbindingen Groningen-Drenthe-Twente maakte duidelijk dat er over een paar jaar al 4000 auto's per etmaal van die weg zouden gebruikmaken en daarmee was de maximumcapaciteit al bereikt. De enige goede oplossing voor het noord-zuid verkeer door Drenthe was een nieuw kruisingsvrij tracé en men hield dan ook maar snel op met het ombouwen van de bestaande weg.

Op dat moment bestond er tussen rijk en provincie al enige tijd het nodige verschil van mening over de vraag waar die grote noord-zuid verbinding door Drenthe

zou komen. Zou hij in de buurt komen te liggen van de RW31 langs de Drentse Hoofdvaart - een optie waar het rijk aanvankelijk veel voor voelde - of zou hij door het hart van Drenthe in de buurt van de weg Assen-Hoogveen komen te lopen? De minister van Verkeer en Waterstaat schreef een beetje kribbig over de ideeën van de Drentse bestuurders: *'Het is de vraag of de toekomst van het gebied van Midden-Drenthe met zulk een geringe bevolkingsdichtheid een dergelijke weg zou wettigen.'*

Het zou nog uiteindelijk tot diep in de jaren zestig duren voor er op dit punt de nodige duidelijkheid bestond en het definitieve tracé van de latere A28 kon worden bepaald.

De ervaring met de renovatie van de weg Assen-Hooghalen was ook om een andere reden bijzonder leerzaam. Met name de aanwezigheid van bebouwing maakte het ombouwen van een bestaande weg tot een lastige en relatief kostbare aangelegen-



4.1 Kruising Pesse in de weg Assen-Hoogveen (1959).

heid. In een buitengewone statenvergadering van 26 april 1956 stelden de Drentse staten plannen vast voor een aantal auto-wegen op nieuwe, geheel vrijliggende tracés. Het ging onder andere om het resterende deel van de weg Assen-Hoogveen en vervolgens verder richting Ommen, de weg Eursinge-Meppel langs Ruinen en de weg Hoogveen-Holsloot in de richting Emmen.

Ook nieuw in de plannen was dat de provincie niet alleen de aanleg zou gaan verzorgen, maar de wegen ook in onderhoud wilde houden. Toen de plannen in de jaren zestig werden afgerond, was het aantal kilometers provinciale weg voor het eerst sinds ruim een eeuw uitgebreid...

Na de oorlog bleek de Nederlandse economie in het ene deel van het land beter op gang te komen dan elders. De regering introduceerde in 1959 een nieuw industrialisatiebeleid waarbij in Drenthe Assen, Coevorden, Emmen, Hoogveen en Meppel als primaire industrialisatiekernen werden aangewezen. Nieuw-Buinen, Klazienaveen en Roden kregen het predikaat secundaire kern. Deze keuzen hadden uiteraard hun weerslag op de provinciale plannen voor wegenaanleg. Met name de nieuwe autowegverbinding Drachten-Emmen kwam in de jaren zestig in beeld, maar ook de overige verbindingswegen tussen de Drentse kernen werden verbeterd.

Het rijk besloot in 1968 een goede verbinding tussen Assen en Veendam aan te leggen ter vervanging van de aloude weg



4.2 Aanleg A28 met viaduct Lhenbroekoverweg (1971)

Assen-Gieten-Bareveld. Ook pakte men de rijksweg Groningen-Emmen-Coevorden drastisch aan. In hetzelfde jaar 1968 kreeg Drenthe haar eerste vierbaans-autoweg: het gedeelte van de A28 tussen het Oranjekanaal en de Beilervaart. In de tien jaar die daarop volgden, zou de hele verbinding tussen Meppel en Groningen tot een autosnelweg worden uitgebouwd.

Nog nooit werden er in Drenthe zoveel nieuwe wegen aangelegd als in de periode tussen 1950 en 1975. Lag er in het eerste jaar 1850 km verharde weg, in 1975 was dit aantal gegroeid tot 5000 km. En die waren nodig ook, want de naoorlogse welvaart had de hartewens van vrijwel iedere Nederlander vervuld: een eigen auto. En daar moest je natuurlijk met zijn allen mee de weg op...

Uit de cijfers van het autobezit blijkt dat Drenthe in 1950 maar liefst 50% achter lag op het landelijke gemiddelde. Rond 1970 had Drenthe deze achterstand ingehaald om vervolgens een provincie met

5 Wegen naar de toekomst



4.5 Drakie in het centrum van Assen (1965).

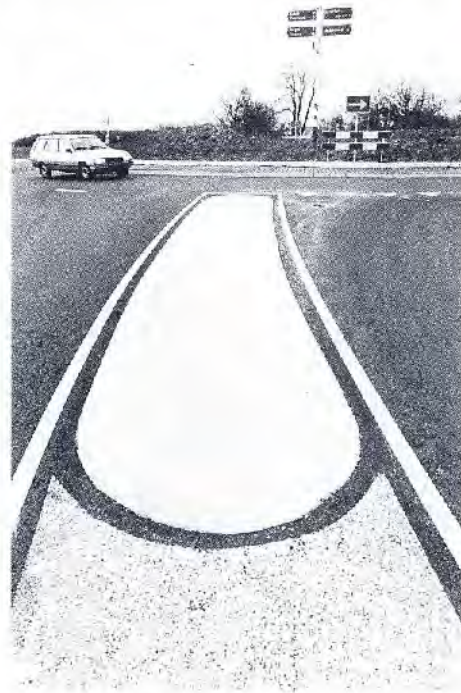
relatief juist veel auto's te worden. Niet verwonderlijk overigens, want in een provincie als Drenthe met zoveel platteland is het verklaarbaar dat men sneller de auto pakt dan in een streek waar de voorzieningen dichterbij huis zijn.

De auto voltooide in de jaren zestig en zeventig de ontwikkeling die rond de eeuwwisseling op gang was gekomen. Het dorp had definitief opgehouden een besloten eenheid te zijn nu het een onderdeel was geworden van een groter geheel. Goede wegen waren hierbij essentiëler dan ooit tevoren.

De afgelopen jaren

Werd de wegeaanleg in de jaren vijftig en zestig vooral bezien in het licht van het economisch nut, gaandeweg sloop er een nieuw element in de besluitvorming: namelijk dat van het behoud natuur en milieu.

Toen de Drentse staten in 1969 over de aanleg van de weg Assen-Norg-Roden spraken, klonken er voor het eerst twijfels over de noodzaak de Oosterduinen bij Norg te doorsnijden en vreesde men



5.1 Omleiding bij Nietap (1993).

geluidsoverlast in het recreatiegebied.

Het was een van de eerste keren dat het milieu in de discussie werd betrokken. Een paar jaar later leidde het ertoe dat de staten de aanleg van deze weg als 'ongewenst' bestempelden.

In de jaren die daarop volgden, begon de waarde van het Drentse landschap een steeds zwaarder gewicht in de schaal te leggen. Langzaam maar zeker zorgde dit nieuwe denken voor een beleidsombuiging. Knelpunten in het verkeer trachtte men voortaan op te lossen door bestaande wegen te verbeteren. Alleen in dringende gevallen mochten er nieuwe wegen worden aangelegd, zo besloot de Drentse politiek.

De resultaten van dit nieuwe beleid zijn op vrijwel iedere weg in Drenthe zichtbaar geworden in de vorm van groot-scheepse reconstructies en nieuwe aansluitingen op de rijkswegen. Er kwamen rotondes, carpoolplaatsen en speciale haltevoorzieningen voor het openbaar vervoer.

De afgelopen jaren werd met name hard gewerkt aan het verbeteren van de infrastructuur rond Meppel en in Noord-Drenthe. Zo kwam er bij Nietap een omleiding, werden er plannen uitgewerkt voor omleidingen bij Vries, Roden en Peize en bouwde men bij Tynaarlo nieuwe op- en afritten van de A28. Verder liggen er plannen klaar om een nieuwe verbinding tussen Emmen en Ter Apel te maken



5.2 Rotonde bij Gasselte (1993).

en zou er moeten worden onderzocht hoe de verbinding van Assen via Smilde met Friesland zou kunnen worden verbeterd.

Het meest ingrijpende project in de nabije toekomst is de verdubbeling van de N37 tussen Hoogeveen en de Duitse grens. Allang bestond het idee hier tussen Groningen en Twente een derde autosnelweg-verbinding met Duitsland te maken. In de jaren tachtig kwamen de plannen een stuk dichterbij, toen de provincie de autoweg Hoogeveen-Zwartemeer met het rijk ruilde tegen de oude rijksweg langs de Drentse Hoofdvaart.

In april 1992 ondertekenden de betrokken overheden een convenant dat ervoor moet zorgen dat de verdubbeling van de N37 in 2010 een feit zal zijn en dit deel van Drenthe een perfecte verbinding krijgt met zowel de Randstad als het Duitse achterland.



5.3 Verkeer en Waterstaat in de winter '92-'93.

Als er op de voorgaande pagina's iets duidelijk is geworden, dan is het wellicht de notie dat wegenbezit en wegenbeheer afhankelijk blijken van historische toevalligheden. Het enthousiasme van de één en de onwil of de onmacht van de ander zorgden er in de loop van de geschiedenis voor dat het beheer van de Drentse wegen tamelijk willekeurig over rijk, provincie, gemeenten en waterschappen werd verdeeld. Zo'n proces heeft zich overigens niet alleen in Drenthe, maar overal in Nederland afgespeeld.

De gevolgen ervan voor het onderhoud en de weginrichting laten zich gemakkelijk

raden en halverwege de jaren zeventig begon men dan ook op landelijk niveau na te denken over een herziening van het wegenbeheer. Het rijk zou voortaan alleen de nationale hoofdwegen onder zijn hoede moeten nemen, de provincies moesten de regionale hoofdverbindingen gaan verzorgen en de rest zou bij de gemeenten in beheer moeten komen.

Per 1 januari 1993 is de operatie 'Herverdeling wegenbeheer' afgerond. De kaart voorin deze brochure laat zien hoe de nieuwe situatie in het Drentse wegenbeheer er vanaf die datum uitziet, nadat bijna 800 km weg van eigenaar veranderde. Bij deze herverdeling kreeg de provincie Drenthe 430 km weg onder haar beheer. Een zeer drastische vergroting van het aantal provinciale wegen, want op 31 december 1992 bedroeg het aantal kilometers slechts zo'n 165 km weg. Een van de weinige wegen die de provincie aan de gemeenten kwijtraakte, was - noem het ironie der geschiedenis - het grootste deel van de weg Assen-Gieten-Bareveld: de eerste en meer dan een eeuw lang de enige provinciale weg...

Tekstverantwoording

De tekst van deze brochure is hoofdzakelijk gebaseerd op twee hoofdstukken uit de bundel *Drenthe in de kaart gekeken* (Meppel, 1976), namelijk *Van karrespoor tot autoweg* van G.A.M. van den Muyzenberg en *Tollen in en om Drenthe* van W. Houtman. De bundel verscheen indertijd ter gelegenheid van het 100-jarig bestaan van de Provinciale Waterstaat in Drenthe.

Uiteraard zijn ook in het standaardwerk *Geschiedenis van Drenthe* (Meppel/Amsterdam, 1985) behartenswaardige zaken over dit onderwerp te vinden.

Belangwekkende aanvullende informatie voor Hoofdstuk 1 werd ontleend aan het artikel *Cultuur-historie en ecologie van een veldcomplex op de Hondsrug* van J.N.H. Elerie dat later dit jaar zal worden gepubliceerd.

Een interessant artikel met een brede visie over de geschiedenis van het verkeer in Drenthe is *Hoofdlijnen van de verkeersontwikkeling in Drenthe* van J.H. Keuning. Dit artikel werd gepubliceerd in de Nieuwe Drentse Volksalmanak van 1951.

Verantwoording citaten

(pag. 1) Drenthe in vlugtige en losse omtrekken geschetst door drie podagrissen, 4-c aflevering, Coevorden, 1843, pag. 203

(pag. 3) geciteerd in: Drenthe in de kaart gekeken, Meppel, 1976, pag. 122

(pag. 4) Henry Havard, De bedreigde grenzen, Haarlem, s.a., pag. 166

(pag. 4) geciteerd in: Comité OMD, De Vaart in Assen, Assen, 1989, pag. 5

(pag. 5) J. Craandijk, Wandelingen door Groningen en Drenthe, Haarlem, 1879/1880, pag. 91/92

(pag. 7) J. Craandijk, Ibid., pag. 76

(pag. 11) Drenthe in de kaart gekeken, pag. 86

(pag. 12) Drenthe in de kaart gekeken, pag. 96

Beeldverantwoording

De meeste foto's die in deze brochure zijn afgebeeld, zijn afkomstig uit het Fotoarchief van het Drents Museum.

De foto's 5.1 en 5.2 zijn van Sake Elzinga, Assen.

De foto's 1.2 en 5.3 zijn van Harry Cock, Assen.

De foto's 4.1 en 4.2 komen uit het archief van Verkeer en Waterstaat.

De kaarten zijn vervaardigd door de Dienst Verkeer en Waterstaat van de provincie Drenthe.

Colofon

De serie *provincie Drenthe - goed* bekeken wil geïnteresseerden op een beknopte manier informatie geven over het functioneren, de activiteiten en de plannen van de provincie Drenthe. De brochures zijn gratis te bestellen bij de Stafafdeling Voorlichting en externe betrekkingen van de provincie Drenthe: (05920) 65555.

Uitgave

Provinciaal bestuur van Drenthe
Westerbrink 1
9405 BJ Assen

Productie

Stafafdeling Voorlichting
en Externe Betrekkingen

Tekst

Bertus Boivin, Assen

Vormgeving

Albert Rademaker bNO, Annen

Druk

Centrale Tekstverwerking
en Reproductie
provincie Drenthe

