

De geschiedenis van de A7

Een snelweg als ordenend principe

Meindert Schroor

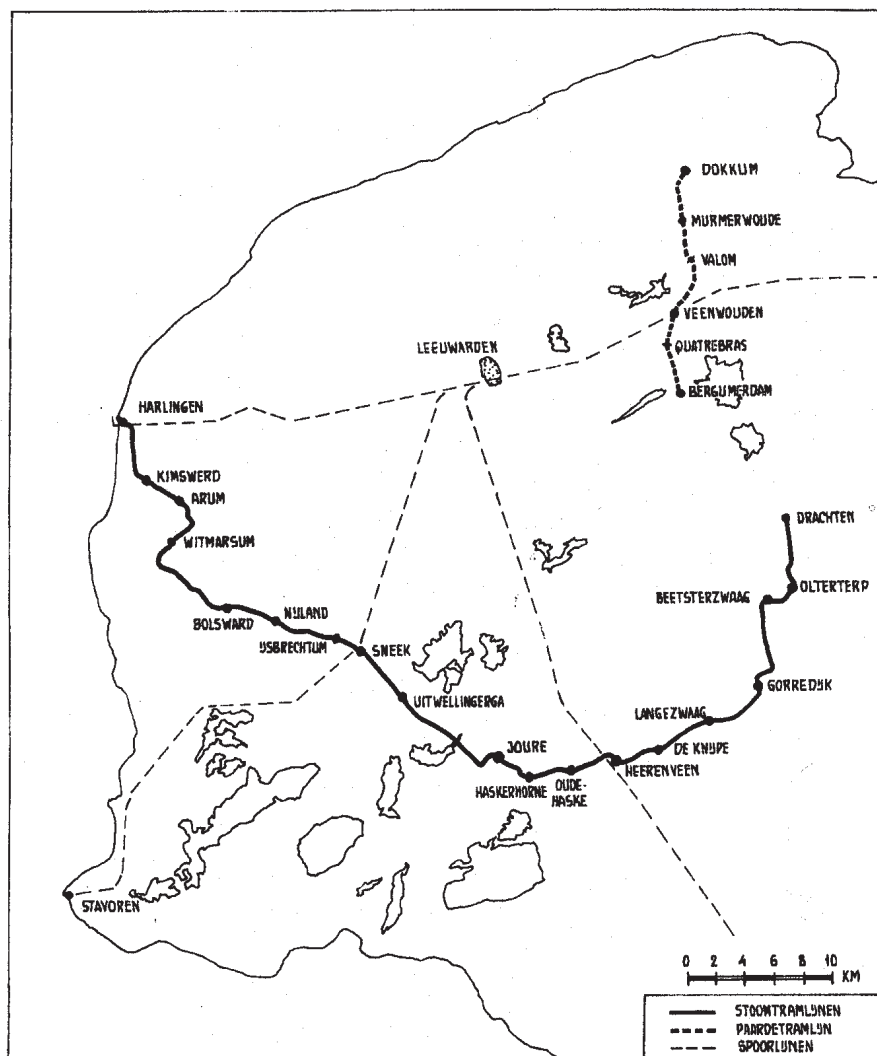
De provinciale politiek maakt sinds ruim een decennium onderscheid in een tweetal economische kernzones: de Westergozone (Leeuwarden-Harlingen) en de A7 zone (Sneek-Drachten). Laatstgenoemde geldt mede vanwege haar grotere nabijheid tot de Randstad en (gedeeltelijke) ligging op de route van het economische hart van Nederland naar Groningen als de meest dynamische. Een veronderstelling die vooral gebaseerd is op de verwachting dat over een aantal jaren een snelle zogeheten Zuiderzeespoorlijn door of langs een groot deel van de A7 zone zal lopen. Zo'n 50, laat staan 100 jaar geleden was de A7 zone een totaal onbekend fenomeen. Begin jaren vijftig kenden we Rijksweg 43, Afsluitdijk-Groningen, die toen nog niet verder ging dan Heerenveen. Toch ontstonden al ruim een eeuw geleden de eerste aanzetten voor deze as, die zijn naam aan een autosnelweg met een nummer ontleent. Een overzicht.

Dankzij de bovengenoemde ontwikkelingen en perspectieven geldt de A7 zone als een geduchte concurrent van de Westergozone, Leeuwarden-Harlingen. De as werd als Zuid-Friese stedenzone (Drachten, Heerenveen, Sneek) samen met de Westergozone (en een zestal andere gebieden) als regionaal stedelijk netwerk in de *Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening* (2000) opgenomen. Deze regionale stedestelsels staan naast een zestal grotere zogeheten nationale stedelijke netwerken, waartoe onder andere ook het duo Groningen-Assen wordt gerekend. Intussen zijn de regionale stedelijke netwerken weer verdwenen, als we de in april 2004 door het kabinet vastgestelde *Nota Ruimte* mogen geloven. Volgens deze nota zal Leeuwarden, overigens 'als tweede hoofdstad van Noord-Nederland, financieel-economisch en ruimtelijk-instrumenteel op gelijke voet worden behandeld als Groningen en Assen'. Zulke fraaie voornemens kunnen echter de realiteit niet wegnemen dat naast Leeuwarden en zijn Westergozone binnen Friesland in de A7 een tegenhanger is ontstaan. Een pendant die, hoe je het ook wendt of keert, afbreuk doet aan de agglomeratiepotenties van de provinciehoofdstad en omstreken en die wellicht een veel grotere bedreiging voor de positie van Leeuwarden vormt dan zijn 'eeuwige rivaal' Groningen.

De Westergozone vormt op zijn minst sinds de zestiende eeuw het politieke, demografische, economische en



De oude trambaan Sneek-Joure ligt naast de uit 1940 daterende Rijksweg 43 (geheel rechts), die nu Tramwei wordt genoemd (foto: Klazien Schroor-Dijkstra).



Het tramnet van de NTM na de eerste aanlegperiode, 1880-1886 (uit: Friesland rond per tram).

culturele centrum van Friesland. Hier liggen respectievelijk de hoofdstad Leeuwarden, de voormalige academiestad Franeker en de haven- en industriestad Harlingen. Ondanks het feit dat het provinciale bestuur in de kadernota voor het nieuwe, in het voorjaar van 2006 vast te stellen Streekplan Fryslân Leeuwarden ondubbelzinnig als het 'kloppende stedelijke hart' van Friesland beschouwt, worden de daadwerkelijke ontwikkelingen in deze Zuidfriese stedenzone door bestuur en bedrijfsleven van de Friese hoofdstad met argusogen gevolgd. Dat is niet verwonderlijk want het eeuwenoude economische kerngebied van Friesland en in mindere mate van Noord-Nederland heeft de laatste 125 jaar relatief gezien, sterk aan betekenis ingeboet. En dus, waarom zou dit proces zich niet verder voortzetten?

Gedurende het grootste deel van de 19de eeuw lag het allerminst voor de hand dat plaatsen als Sneek of Drachten, laat staan Bolsward ooit deel zouden uitmaken van eenzelfde economisch-geografische zone. Laatstgenoemde plaats heeft onlangs te kennen gegeven tot de A7 gemeenten te willen toetreden, maar beschouwt zichzelf getuige het al enkele jaren functionerende industrieterrein Zichtlocatie A7 als een A7 gemeente.

Dijken als wegen

In het begin van de negentiende eeuw bestond tussen de nabije steden Sneek en Bolsward geen bruikbare wegverbinding. Binnenschippers volgden de Geeuw en de Wymerts. Het landverkeer maakte gebruik van onverharde omwegen (Middelpad), vaak binnendijken (Tjaarddijk) die in het natte seizoen meestal onbegaanbaar waren.

In 1822 diende een 37-tal inwoners van Sneek, Nijland en Bolsward een rekest in bij de gouverneur van Friesland ter verbetering van de weg. Pas in 1844 werd de 9,7 kilometer lange macadamweg tussen Sneek en Bolsward geopend. Een macadamweg - genoemd naar de Schotse ingenieur John Loudon Mac Adam (1756-1836) - bestaat uit een wegverharding die uit twee lagen steenslag bestaat (grof en fijn) op een onderlaag van keien of breuksteen. Deze weg was niet de eerste, min of meer rechtstreekse landverbinding tussen twee plaatsen in de latere A7 zone, maar wel de eerste verharde weg.

De oudste lag in het gebied dat zich momenteel tot het ware centrum van de A7 zone ontwikkelt: Joure-Heerenveen. Hij (Midstraat, Gravinessingel, Jousteweg) werd als een soort binnenwaterkering of leidijk (het Friese dyk betekent zowel weg als dijk) aangelegd. Dat gebeurde vermoedelijk in de Late Middeleeuwen en de dijk diende er toe om de akkers ten zuiden ervan tegen de opwaaiende boezem in de laagveengebieden in het noorden van Haskerland te beschermen. Deze 'Jousterdijk' sloot bij de Zijl in Joure aan op de Oude Slachte, vandaar dat hij wel als Suijdtwende (zij-, dwars of armdijk) werd aangeduid. De Oude Slachte beschermde de dorpen langs de lijn Akkrum-Snikzwaag tegen het water uit de meren in het westen. Ten oosten van Terbandsterschans (Heerenveen) sloot een dijk door de Aengwirder dorpen Terband, Luinjeberd, Tjalleberd en Gersloot, de huidige Aengwirderweg op de 'Jousterdijk' aan. Omdat ze in eerste instantie als waterkeringen dienden waren de dijken vaak bochtige en daarmee omslachtige verbindingen. Vanaf Gersloot en Luxwoude werd de weg verder oostwaarts vervolgd over de Hege Dyk tot Kortezwaag. Daar werd omstreeks 1630 de Hege Dyk (alias Heerewech!) doorgraven ten behoeve van een venvaart die later tot de Opsterlandsche Compagnonsvaart uitgroeide. Bij de ter plaatse gelegde brug ontstond de vlekke Gorredijk. Na Lippenhuizen kon men verder reizen via Wijnjeterp, Duurswoude en Bakkeveen, maar ook linksaf slaan en via de Ald Hearrewei naar Beetsterzwaag gaan. Daar kon de reiziger kiezen voor de weg naar Groningen via Ureterp en Frieschepalen, dan wel

Drachten. In het laatste geval reisde men over Kortehemmen en de (volgens de overlevering) in 1453 aangelegde leidijk de Hooge Weg naar Drachten. Net als bij Gorredijk werd ook deze Hooge Weg in 1603 (De Kletten) en 1641 doorgraven. De laatste doorgraving legde de basis voor de veenkolonie Drachten.

In het westen van de provincie bestonden tussen Sneek en Joure hoegenaamd geen wegverbindingen. Wie over land van Bolsward naar Harlingen reisde, kon gebruik maken van de Marnedijk en bij Koudehuizum kiezen voor de Pingjumer Gulden Halsband of de weg via Witmarsum, Arum en Kimswerd. Het was al met al een omslachtig, maar bovenal onsamenhangend geheel van verbindingen.

Verharde wegen

De in 1531 aangelegde Zwarteweg tussen Leeuwarden en Rypstjerk (Toutenburg alias Zwartewegsend) geldt als de eerste verharde weg in Friesland. Ook de in de jaren 1646-1661 aangelegde trekwegen waren, zij het primitief, verhard. Ze lagen vrijwel alle in het dichtbevolkte noorden en westen van de provincie, met Leeuwarden als centrum. De in 1723 door grietman Philip Frederik Vegilin van Claerbergen aangelegde weg van Joure naar Akkrum via de Nieuweschouw was zelfs bedoeld om een snellere verbinding met Leeuwarden te verkrijgen. De provinciehoofdstad bleef ook in de eerste helft van de 19de eeuw onbetwist als de centrale plaats. Toen het Rijk in de jaren 1820 de verantwoording voor de aanleg van een landelijk Rijkswegenet op zich nam was de positie van Leeuwarden in het Friese deel van dit wegensysteem onomstreden. Nog vóór 1850 kwamen rijksstraatwegen tot stand van Leeuwarden naar Steenwijk (1830), Groningen (1831-1840), Harlingen (1842) en Sneek (1842; 1843 doorgetrokken naar Lemmer).

In de latere A7-zone zelf maakte de bedijking van het 5e Veendistrict de aanleg (1852/53) van een veel kortere verbinding tussen Heerenveen en Gorredijk over Benedenknipe en Langezwaag noodzakelijk. In dezelfde tijd kwam ook de nieuwe weg tussen Gorredijk en Beetsterzwaag, westelijk van Lippenhuizen tot stand. Officieel waren deze beide wegen schakels in de verbinding van Heerenveen via Drachten naar de Groningerstraatweg

bij Quatrebras! In 1854 werden de wegen van Bolsward naar Harlingen en Makkum, en de weg van Joure naar Heerenveen (Terbandsterschans) met grind verhard. Het jaar daarop tenslotte zag de verharding van de weg van Beetsterzwaag naar de grens met Groningen bij Frieschepalen. Daarmee was het voor een deel met provinciale subsidies verharde net van kunstwegen in de latere A7 zone gelegd.

Spoorwegplannen

In 1855 was van een samenhangende infrastructuur in het gebied nog allerm minst sprake, laat staan van een stedelijk netwerk. Wel werden aanzetten gemaakt voor de ontwikkeling van een as Harlingen-Sneek-Heerenveen-Joure. Deze hingen samen met de zogeheten spoorwegkwestie. Vanaf 1852 werden in en voor Friesland verschillende spoorwegplannen en concessies ontwikkeld en verleend. Het begon in november van dat jaar met het idee een spoorlijn tussen Harlingen en Bentheim aan te leggen, weldra gevolgd door de voorlopige concessieaanvraag van mr. C.S. Sixma baron van Heemstra c.s. voor een spoorlijn van Harlingen naar Rheine met een zijtak (!) via Leeuwarden en Groningen naar Noord-Duitsland. Dit plan vond men in Harlingen veel aantrekkelijker dan de in augustus 1858 aan de heren L.J.W. baron Sloet en jhr. P.A. Reuchlin verleende concessie. Die behelsde de aanleg van een spoorlijn van Harlingen via Leeuwarden en Groningen naar Noord-Duitsland, een lijn die werd opgenomen in de in 1860

aangenomen Spoorwegwet Van Hall. Daarmee werden in eerste instantie de plannen doorkruist om een lijn van Harlingen via Joure en Heerenveen naar Twente aan te leggen. De regering koos verder voor een spoorlijn over Heerenveen en Leeuwarden in plaats van een lijn langs Heerenveen-Sneek-Harlingen.

In 1863 werd de eerste spoorweg in Noord-Nederland: Harlingen-Leeuwarden geopend, in 1866 gevolgd door Leeuwarden-Groningen en twee jaar later door het traject Leeuwarden-Zwolle. De verbinding met het Noordduitse net bij Leer (Ihrhove) kwam pas in 1876 tot stand. Ondanks de bouw van deze Noorderspoorweg bleven de Harlingers de blik op het zuidoosten houden. Hier vond men een bondgenoot in de Schoterlandse Kamer van Koophandel. Heerenveen was net als Harlingen tegen spoorwegverbindingen via Hindeloopen of Stavoren met Holland. Haar bestuurders streefden juist naar de aanleg van spoorlijnen naar Harlingen, Lemmer en Drachten. Tot de aanleg van een lijn Harlingen-Heerenveen kwam het echter niet. Zelfs niet via een omweg. De door de regering voorgenomen aanleg van een lijn Leeuwarden-Stavoren via Sneek (en aanvankelijk Bolsward) had vanuit Harlingen, waar men op twee paarden wedde, wel steun onderhouden. In die havenstad vlaste men met het oog op een mogelijke verlenging richting Joure en Heerenveen als tweede keuze nog enige tijd op een aftakking Bolsward-Harlingen, maar tevergeefs.



Voormalig tramstation Uitwellingerga (foto: Klazien Schroor-Dijkstra).

1886

Heerenveen gaf in 1879 de strijd voor een spoorlijn naar Sneek en Harlingen op. Niettemin zou zo'n verbinding er weldra komen. Op 2 augustus 1878 hadden de Belgische ondernemers Louis Finet en Leopold Merkens concessie aangevraagd voor de aanleg van een net van tramwegen in Friesland. Die zouden de aanzet moeten worden tot een nationaal tramnet, vandaar dat de naam van de te Heerenveen gevestigde en in april 1880 opgerichte onderneming die van Nederlandsche Tramweg Maatschappij (NTM) werd. De NTM pakte de aanleg van tramlijnen voortvarend aan. In 1882 werd in fasen een stoomtramverbinding van Harlingen via Bolsward naar Sneek, als ook een lijn van Joure over Heerenveen naar Gorredijk (twee jaar later doorgetrokken naar Drachten) geopend. Aanvankelijk was het de bedoeling van de NTM geweest de ontbrekende schakel tussen Sneek en Joure met een grote omweg langs de rijksweg Sneek-Lemmer en vanaf Follega naar het noorden afbuigend richting Joure aan te leggen. Maar naarmate de aanleg van de grote boog Harlingen-Gorredijk vorderde koos men voor de aanleg van een rechtstreekse tramverbinding op een eigen vrije baan: Sneek-Joure. De lijn werd op 22 september 1886 geopend. Hij maakte een einde aan de omslachtige reis per stoomboot tussen beide plaatsen. De datum kan min of meer als de conceptiedatum van de A7 worden beschouwd, de stoomtram liep immers van Harlingen via Bolsward, Sneek, Joure, Heerenveen en Gorredijk naar Drachten. Met de opening van de ontbrekende schakel tussen Drachten en Bergumerdam in 1896 was het zelfs mogelijk vanuit Leeuwarden per tram een rondje Friesland te rijden. Echter, terwijl het zojuist aangelegde spoornet in (vrijwel) alle gevallen een overstap in Leeuwarden nodig maakte, speelde de provinciehoofdstad in het netwerk (rondje Friesland) van trams een relatief marginale rol.

Rijkswegenplan

Als middel van personenvervoer was de tram geen lang leven beschoren. In de jaren twintig verscheen met de autobus een geduchte concurrent. Het transport per as werd 'sowieso' belangrijker met de opkomst van de vrachtwagen. Zo schakelden veel

Friese schippers van zeil en stoom over op as, hetgeen het relatief grote aantal Friese transporteurs verklaart en begon ook de personenauto (lúkse wein) aarzelend aan zijn opkomst. Deze vervoerstechnische ontwikkelingen maakten hier en elders maatregelen noodzakelijk. In 1923 benoemde de regering een *Staatscommissie tot het instellen van een onderzoek aangaande de vraag, of en in hoeverre maatregelen noodig zijn om te bevorderen, dat de land- en waterwegen en de spoor- en intercommunale tramwegen op de meest economische wijze dienstbaar worden gemaakt aan het vervoer van reizigers en van goederen*, de zogeheten Commissie Patijn. Omdat tegenover de 'gebondenheid' van tram- en spoorwegen - ook de Nederlandsche Spoorwegen waren al enkele jaren noodlijdend - de 'ongebreedelde vrijheid' van de autobus en de vrachtauto stonden, werd het personenvervoer per autobus, met ingang van juli 1926 aan een vergunningstelsel gebonden. Maar dat kon de opmars van bus en vrachtauto niet stuiten. Andersom was het wegennet nauwelijks berekend op deze nieuwe ontwikkelingen. In 1926 werd een Wegenbelastingwet aangenomen die het mogelijk maakte een Wegenfonds in te stellen waaruit aanleg, onderhoud en verbetering van de wegen in het Rijkswegenplan werden betaald. De wetgeving was tot stand gekomen onder grote druk van het in 1920 opgerichte Nederlandsche Wegen Congres (NWC), waarin Kamers van Koophandel, ANWB en KNAC vertegenwoordigd waren. In het voorjaar van 1927 werd het eerste Rijkswegenplan vastgesteld. Naast de bestaande, uit de 19de eeuw daterende rijkswegen waren daarin als nieuwe trajecten Harlingen-Zurich - dit met het oog op de Afsluitdijk - en Heerenveen-Gorredijk-Drachten opgenomen.

Een spoorlijn over de Afsluitdijk

Nog in hetzelfde jaar 1927 richtten zeven gemeenten van Wonseradeel tot en met Schoterland (sinds 1934 opgegaan in de gemeente Heerenveen) een comité op dat zich beijverde voor de totstandkoming van een verbinding tussen de Afsluitdijk en Heerenveen. Met steun van de Kamer van Koophandel voor Friesland deed het comité in de zomer van 1928 een verzoek aan de minister van Waterstaat om deze weg in het Rijkswegenplan op te nemen. Bij de eerstvolgende

herziening van het Rijkswegenplan, zo antwoordde de minister, zou de opnemings van de weg Heerenveen-Afsluitdijk in overweging worden genomen. In diezelfde periode circuleerde ook het plan om een spoorweg over de Afsluitdijk aan te leggen, die - voor de hand liggend - naar Leeuwarden zou lopen. Naar Leeuwarden inderdaad, want er was sprake van twee mogelijke varianten, via Harlingen of meer rechtstreeks via Arum (tramknooppunt) en Dronrijp naar Leeuwarden! In november 1931 berichtte de voorzitter van de Spoorwegraad aan de Friese Kamer van Koophandel dat de oorspronkelijke richting Afsluitdijk-Harlingen-Leeuwarden gehandhaafd bleef. Terwijl op de Afsluitdijk ruimte was gereserveerd voor een spoorlijn werd vanuit Friesland met klem aangedrongen op een gelijktijdige voltooiing van spoorweg en dijk. Provinciale Staten verleenden intussen ook het Comité van Actie voor de aanleg van een spoorweg 'van Heerenveen naar den afsluitdijk der Zuiderzee' op 24 februari 1930 een subsidie van 1600 gulden voor het opmaken van een plan. Indachtig de financiële moeilijkheden van de NS - de in 1913 aangelegde lijn Eindhoven-Weert zou met uitzondering van enkele kleine trajecten in Zuid-Limburg en Zuid-Holland in 1934 tot vèr na de Tweede Wereldoorlog de laatste, nieuwe spoorlijn van een zekere lengte zijn - kwamen beide spoorwegen niet van de grond. In 1940 was nog even sprake van een spoorlijn over de Afsluitdijk, maar in 1968 behoorden deze plannen definitief tot het verleden. In dat jaar werd begonnen met de verdubbeling van de autoweg tot autosnelweg met gebruikmaking van de strook die voor het spoor was gereserveerd en die werd in mei 1969 voltooid.

De eerste snelverkeersweg

De wegenplannen waren dus succesvoller dan de spoorwegplannen. Bij de herziening van het Rijkswegenplan in 1932 verscheen een verbinding Afsluitdijk-Groningen, via Heerenveen als Rijksweg 43 op de kaart. Deze later toegevoegde weg zou de al in het oorspronkelijke Rijkswegenplan 1927 opgenomen Rijksweg 9 (Amsterdam/Haarlem-Afsluitdijk-Harlingen-Leeuwarden) qua uitvoering weldra voorbijstreven. Op 15 maart 1933 richtte een commissie uit het zaken-

leven van Bolsward, Sneek, Joure en Heerenveen zich tot de minister van Verkeer en Waterstaat mr. P.J. Reymer met het verzoek zich persoonlijk op de hoogte te komen stellen van de toegangswegen tot de Afsluitdijk. Al op 27 maart 1933 - de dijk was net twee maanden open voor betalend verkeer - vond het ministeriële bezoek plaats. Terwijl men in Harlingen en Franeker bezig was met halfslachtige maatregelen om van smalle stadsstraten door middel van eenrichtingverkeer doorgaande wegen (traversen) te maken, slaagden de Zuidfriese gemeenten erin een versnelde uitvoering van Rijksweg 43 te bewerkstelligen. Op 13 april 1934 berichtte de minister van Waterstaat dat een verbetering van de verbindingen Afsluitdijk-Heerenveen uit de werkverruiming zou worden gefinancierd. Acht jaar nadat de laatste paardentram in Nederland tussen Makkum en Harkezijl zijn dienst staakte werd op 19 februari 1938 het eerste gedeelte van Rijksweg 43 tussen de Kop van de Afsluitdijk en Harkezijl voor het wegverkeer geopend, in 1940 gevolgd door het gedeelte Sneek-Joure (Sewei), waarna in de jaren daarna het gehele traject naar Heerenveen werd voltooid. Ten oosten van Heerenveen zou de rijksweg aanvankelijk veel zuidelijker lopen. Het traject liep via Gorredijk naar Marum en lag dus ver ten zuiden van Drachten. De Drachtster papieren kregen geleidelijk meer waarde toen in oktober 1950 bekend werd dat Philips een scheerapparatenfabriek in Drachten zou vestigen. Dankzij een intensieve lobby werd het gedeelte Oud-Beets-Drachten op 29 mei 1958 door minister J. Algera geopend. Twee jaar later was de gehele autoweg Afsluitdijk-Groningen gereed. Die werd vanaf het midden van de jaren zestig gefaseerd verdubbeld tot A7 en als autosnelweg in 1977 voltooid. Dankzij de aanleg van de A50 door Flevoland en de aansluiting bij Joure werd het nog drukker op de A7. Een doortrekking van de A50 (die als Rijksweg 38 van 1948 tot 1977 op het Rijkswegenplan stond) van Joure naar Akkrum werd slachtoffer van de bezuinigingen die vanaf de late jaren zeventig van de vorige eeuw opnieuw aan de orde van de dag waren.

Doodsteek

En het noorden van de provincie? Op het Rijkswegenplan 1958 stond een



Vóór 1960 moest het doorgaande verkeer van en naar de Afsluitdijk over deze smalle Havenbrug in Harlingen, die pas in 1966 werd vervangen door de huidige brug (foto: G. Aalfs).

geheel nieuw tracé van de Groningerstraatweg (Rijksweg 39) ingetekend. Dit zou vanaf Hurdegaryp ten noorden van de spoorlijn Leeuwarden-Groningen tot aan Visvliet lopen. Tien jaar later bood het Rijkswegenplan echter nog nauwelijks zicht op het precieze traject dat deze weg zou moeten volgen. Wel was in september 1969 het wegvak Leeuwarden-Hurdegaryp verdubbeld, maar het 'rijkskarrepad' naar Groningen bleef tot op de dag van vandaag een tweebaansweg en werd zelfs van het Rijkswegenplan afgevoerd. Dat laatste was een indirect gevolg van een op 14 mei 1968 ingevoerde verdelingsverordening ten behoeve van de aanleg van wegen. Voortaan kon het Rijk de totale kosten van aanleg of verbetering van secundaire ('provinciale') wegen aan gemeenten vergoeden. Dit bood de provincie de armslag om een belangrijk deel van de subsidies die zij tot dan toe aan die wegen had besteed aan te wenden om een aantal geheel nieuwe wegen aan te leggen, zoals de Westergoawei van Leeuwarden naar Workum (in oktober 1970 aan begonnen) en de weg Leeuwarden-Drachten. Van deze provinciale weg, de tegenwoordige Wâldwei werd op 18 november 1969 het eerste gedeelte: Nijega-Fonejacht geopend. Dit was de doodsteek voor een verdere verdubbeling en/of trajectaanpassing van Rijksweg 39, ofwel de oude

Groningerstraatweg en zijn aftakking Rijksweg 43a (Quatrebras-Drachten). Temeer waar de provincie met het oog op een verdubbeling tot autosnelweg - die overigens momenteel in zogeheten Publiek-Private Samenwerking (PPS) onder handen is - de Wâldwei aanstonds met ongelijkvloerse kruisingen liet uitvoeren. Bezuinigingsrondes maakten het de regering omstreeks 1980 dan ook erg gemakkelijk om de oude Rijksweg naar Groningen af te voeren en daarvoor in de plaats de provinciale weg naar Drachten als te verdubbelen Rijksweg 31 (N 31) over te nemen. Zo verloor Leeuwarden het zicht op een snelle rechtstreekse verbinding met zowel Groningen als met zijn volkrijkste 'achterland' (Tytsjerksteradiel, Dantumadeel, Achtkarspelen en Kollumerland c.a.). Ten westen van de Friese hoofdstad werd de oude Rijksweg 9 overigens wel omgebouwd tot autosnelweg en vervangen door de A31, die tussen Dronrijp en Midlum langs een geheel nieuw tracé werd aangelegd. Maar omdat de A31 geen goede aansluitingen kreeg bleef Leeuwarden tot vlak voor de millenniumwisseling als enige provinciehoofdstad in Nederland verstoken van aansluiting op het autosnelwegennet. De A31 bleef voorlopig een weg zonder werkelijk begin en einde, want taai verzet van de Milieufederatie Friesland maakte korte metten met een verdubbeling van Midlum naar de Kop van de Afsluitdijk.



De A7 werd als eerste autosnelweg in Friesland van een aquaduct voorzien. Hier de oostelijke in-/uitrit van deze kruising met het Prinses Margrietkanaal (foto: Klazien Schroor-Dijkstra).

Verder zal de zogeheten Haak om Leeuwarden pas in de nabije toekomst beide gedeelten van de A31/N31 - respectievelijk Midlum-Marssum en Werpsterhoek-Drachten - aan elkaar knopen. Wel werd Rijksweg 32 van Leeuwarden naar Meppel omgebouwd tot autosnelweg A32 en zo kreeg Leeuwarden en daarmee de Westergozone in juni 1999 de langverbeide aansluiting op het landelijke net van autosnelwegen en via het in 2000 geopende klaverblad bij Heerenveen eveneens met de A7.

Met de A7-as kreeg Friesland, feitelijk geheel kunstmatig, een nieuwe economische zone, ontstaan op basis van een snelverkeersweg die plaatsen met elkaar verbond, waarvan de meeste voorheen nauwelijks onderling verkeer van goederen en personen hadden. Sommige waren zelfs eeuwenlang elkaars concurrenten geweest zoals Sneek en Bolsward, of Joure en Heerenveen. Vooral Drachten en Heerenveen zijn dat tot op de dag van vandaag gebleven. Waar negentiende-eeuwse spoorwegplannen sneefden en

de tram een te zwakke, maar vooral te kortstondige verbinding was, baande de opmars van de auto nieuwe wegen. Door alert optreden en een goed getimede lobby verscheen een weg op de kaart, die er normaal gesproken niet of op z'n best pas veel later zou zijn gekomen. De eeuwenoude economische as Leeuwarden-Harlingen werd als het ware geheel omzeild en langs grotere en kleinere omwegen werd Leeuwarden verbonden met Groningen (via Drachten) en Joure (over Heerenveen).

Geraadpleegde literatuur:

Frankema, Ewout & Peter Groote, 'De modernisering van het Nederlandse wegennet. Nieuwe perspectieven op de ontwikkelingen voor 1940', in: *NEHA-Jaarboek 2002*, 305-328

Gedenkboek samengesteld ter gelegenheid van het Honderdjarig bestaan der Kamer 1847-1947 - Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Friesland. Leeuwarden, 1947.

Gravendeel, M. (red.) e.a., *Droege fuotten. Onderzoeksgids voor de Friese waters- taatsgeschiedenis.* Leeuwarden, 1998

Tiedema, J.J. & J.J. Buikstra, *Friesland rond per tram. De geschiedenis van het trambedrijf van de Nederlandsche Tramweg Maatschappij.* Deventer/Antwerpen, 1982.

Wiersma, J.P. , 'Friesland en de Afsluitdijk. De snelverkeersweg Afsluitdijk-Sneek-Heerenveen', in: *Friesland, Landbouw, industrie, handel en nijverheid etc.*, Leeuwarden, 1940, 220-225

Algemene Ledenvergadering

Op dinsdag, 19 april 2005, vindt de jaarlijkse *Algemene Ledenvergadering* plaats. In het volgende nummer van *Fryslân* komen wij hierop terug. U kunt deze datum intussen alvast in uw agenda noteren.

E. Makkes van der Deijl-Stam, secretaresse Koninklijk Fries Genootschap