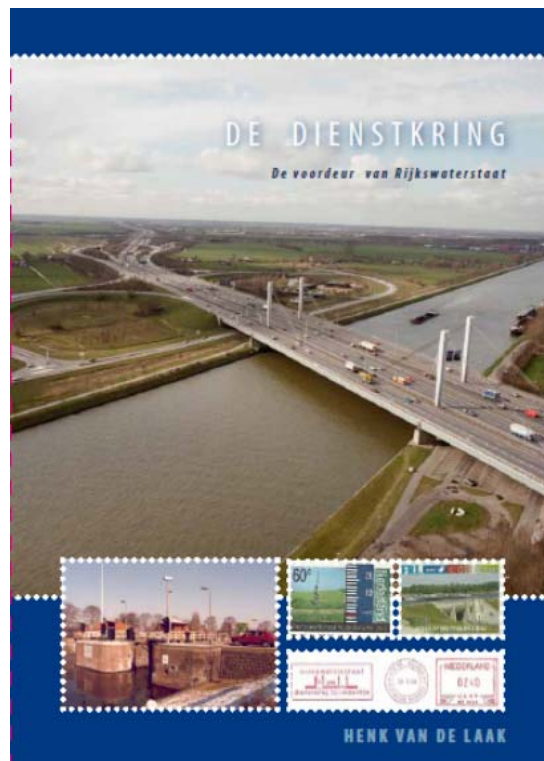


***Bijlage 5c:  
De organisatie en beheersobjecten van de  
(directie) Drenthe van Rijkswaterstaat van  
begin 19e eeuw tot 1 januari 1994***

**Behoort bij de publicatie:**



1-4-2016

© Henk van de Laak

ISBN: 978-94-6247-047-7

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

## Bijlage 5c: Drenthe<sup>1</sup>



Frankeerstempel Directie Drenthe

### 1. Organisatie

#### a. Periode tot 1 april 1849.

Onder de Bataafse Republiek vond in 1801 een reorganisatie van de waterstaat plaats<sup>2</sup>. Op 1 november 1803 werden zes waterstaatsdistricten gevormd, twee voor de rivieren en vier voor de zeehavens en zeegaten<sup>3</sup>. Het 4<sup>e</sup> district onder 'zeehavens en zeegaten' betrof Stad en Lande (Groningen), Schokland, Friesland en Overijssel. Tijdens het Koninkrijk Holland (1806-1810) werd de reorganisatie in 1808<sup>4</sup> afgerond en het land in 12 district ingedeeld. Zo werd het 5<sup>e</sup> 'district Groningen + Noordelijk Drenthe' ingesteld. Zuid-Drenthe was onderdeel van het 6<sup>e</sup> district 'Zuid-Drenthe en Overijssel langs de kust van de Zuiderzee' (zie bijlage 5d).

Bij Keizerlijk Decreet van 14 november 1810, nr. 33 (Holland was ingelijfd door het Franse Keizerrijk) werd een nieuwe organisatie voor de Waterstaat vastgesteld. Per 1 april 1811 zouden alle waterstaatswerken van de zeven Hollandse Departementen, ook de provinciale, deel uitmaken van de 16<sup>e</sup> inspectie van de Franse Dienst van Bruggen en Wegen (Service des Ponts et Chaussées) en viel deze streek onder het departement Wester Eems<sup>5</sup>. Er kwamen drie arrondissementen (Assen [voormalig Landschap Drenthe en het Westerkwartier], Winschoten en Groningen). In 1814 werd het 8<sup>e</sup> provisionele district ingesteld<sup>6</sup> dat Groningen en Drenthe omvatte en verdeeld bleef in drie arrondissementen die niet geheel met de vorige samenvielen. Per 1 januari 1817 werden zestien waterstaatsdiensten ingesteld die grotendeels de provinciegrenzen volgden<sup>7</sup>. Hieronder het 8<sup>e</sup> district Groningen en Drenthe<sup>8</sup>, dat ingedeeld werd in twee arrondissementen waarvan de grenzen samenvielen met die van de provincies Groningen en Drenthe<sup>9</sup>. Per 1 juli 1822 werd Drenthe een afzonderlijke dienst<sup>10</sup>.

#### b. Periode van 1 april 1849 tot 1 juli 1903.

Per 1 april 1849 bestond het 3<sup>e</sup> district (Drenthe) uit de provincie Drenthe<sup>11</sup>. Sinds 1866 werd de dienst van de hoofdingenieur van het 3e district (Drenthe) opgedragen aan hoofdingenieur van het 1<sup>e</sup> district Groningen<sup>12</sup> en was er sprake van het 1<sup>e</sup> en 3<sup>e</sup> district Groningen en Drenthe.

<sup>1</sup> In de organogrammen zijn enkel de geografisch begrensde diensten opgenomen, dus geen de werktuigkundige en elektrotechnische diensten, scheepvaartdiensten, studiediensten, aanlegdiensten etc.

<sup>2</sup> NA 2.16.06 (Inspecteurs Waterstaat vóór 1850)

<sup>3</sup> Staatsbesluit van 3 oktober 1803, nr. 42

<sup>4</sup> De nieuwe organisatie had plaats bij Keizerlijk decreet van 30 maart 1808, nr. 47 met ingang van 1 mei 1808

<sup>5</sup> Instellingsbesluit bij Keizerlijk decreet 13 december 1810, al van kracht door Keizerlijk decreet van 14 november 1810, nr. 33

<sup>6</sup> Soeverein besluit van 6 mei 1814, nr. 2804a

<sup>7</sup> KB van 8 september 1817; er waren 16 provincies omdat Nederland en België van 1815-1830 tot één staat waren verenigd onder de soevereiniteit van het Huis van Oranje.

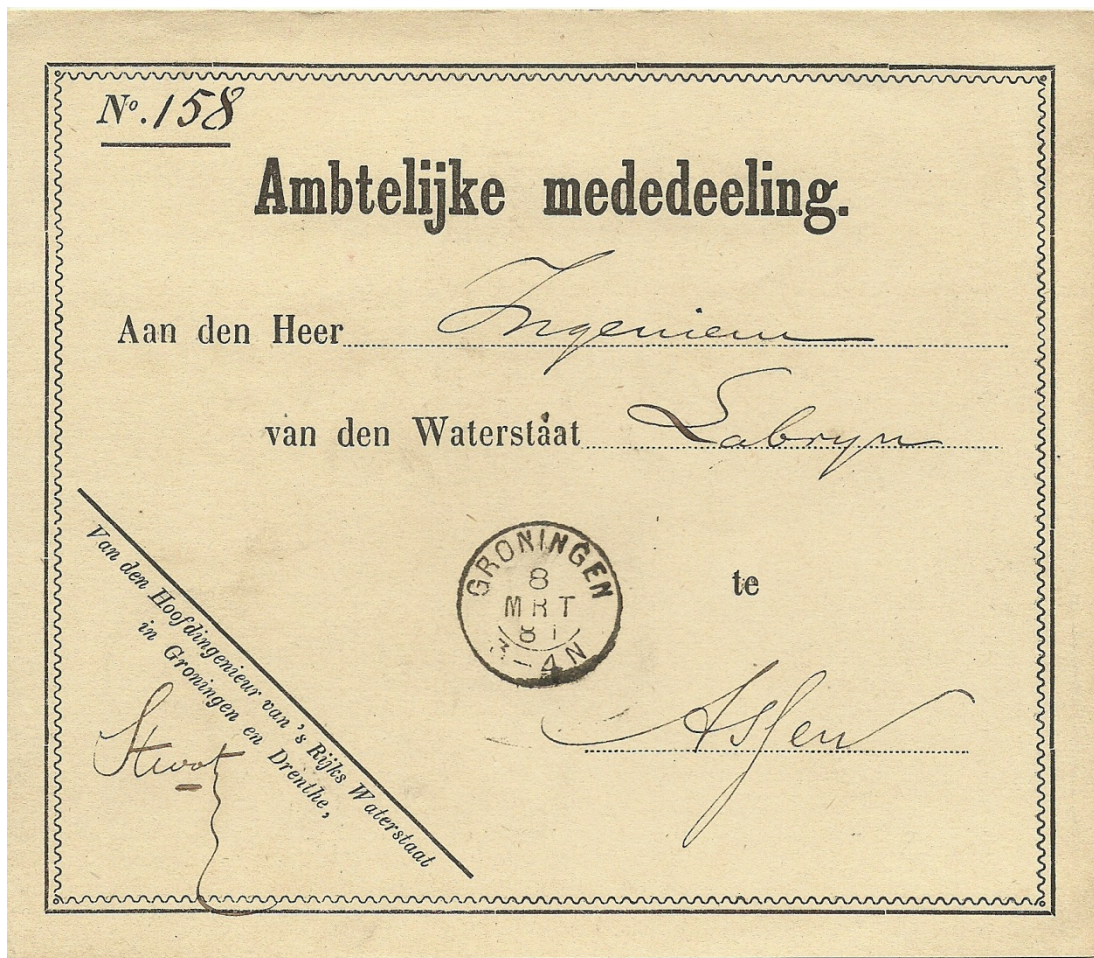
<sup>8</sup> KB van 25 juli 1816, nr. 36 definitieve organisatie vastgesteld en de benoemingen bij KB van 25 december 1816 (LaX, nr. 26) per 1 januari 1817

<sup>9</sup> MB 17 oktober 1817

<sup>10</sup> Tot eigenlijke uitvoering van het KB van 17 december 1819 nr. 2 kwam het eerst door de Koninklijke Besluiten van 11 april 1822 nrs. 22 en 23 en de ministeriële beschikking van 18 mei 1822 nr. 45 met ingang van 1 juli 1822 tot een andere indeling van het Corps Ingenieurs; Per 1 januari 1820 waren als gevolg van KB van 17 december 1819, nr. 1 het beheer en bekostiging van een aantal waterwerken aan Provinciale Staten overgedragen.

<sup>11</sup> KB van 8 februari 1849, Stbl. nr. 6

<sup>12</sup> KB van 18 maart 1866, nr. 57.



Dienstkaart van hoofdingenieur in Groningen en Drenthe (Groningen 8/3/1881) naar Assen, portvrijdom

Per 1 april 1882 werd de dienst van de hoofdingenieur in het 3<sup>e</sup> district (Drenthe) opgedragen aan hoofdingenieur van het 4<sup>e</sup> district (Overijssel)<sup>13</sup> en was er sprake van het 3<sup>e</sup> en 4<sup>e</sup> district Drenthe en Overijssel. Dit was mede het gevolg van de beperking van de werkzaamheden voor de Rijkswaterstaatingenieurs door onder meer de oprichting van de Provinciale Waterstaatsdienst (in Drenthe vanaf 1 augustus 1876) en overdracht van taken aan de provincie en andere overheidsorganen. Op diezelfde datum<sup>14</sup> nam de Rijkswaterstaatsdienst in Drenthe een aantal waterwerken terug die in 1819 aan de provincie in beheer waren gegeven, zoals de Drenthse Hoofdvaart, Beilervaart en Oostermoerse Vaart.

Binnen het 3<sup>e</sup> district (Drenthe) was er maar één arrondissement namelijk het arrondissement Assen<sup>15</sup>. Uit de conduitestaat over 1884<sup>16</sup> bleek dat er in het 3<sup>e</sup> district (Drenthe) vier vaste opzichters werkzaam waren te Assen, Assen (Veenhuizen), Dieverbrug en Meppel.

<sup>13</sup> KB van 22 februari 1882, Stbl. nr. 8

<sup>14</sup> KB van 27 mei 1876, Stbl. nr. 109)

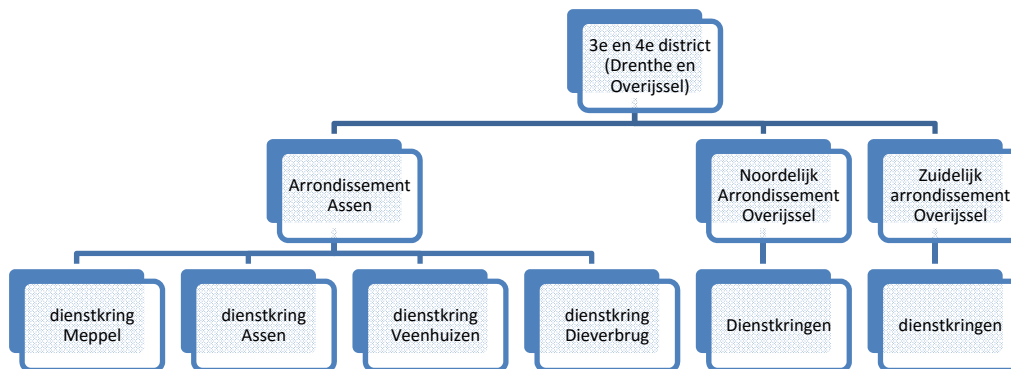
<sup>15</sup> MB van 14 juli 1883, nr. 6, afd. Waterstaat A

<sup>16</sup> overlegd bij brief van 18 februari 1885, nr. 108 Kabinet van de Hoofdinspecteur van de Waterstaat (NA 2.16.01, inv. nr. 1718A)



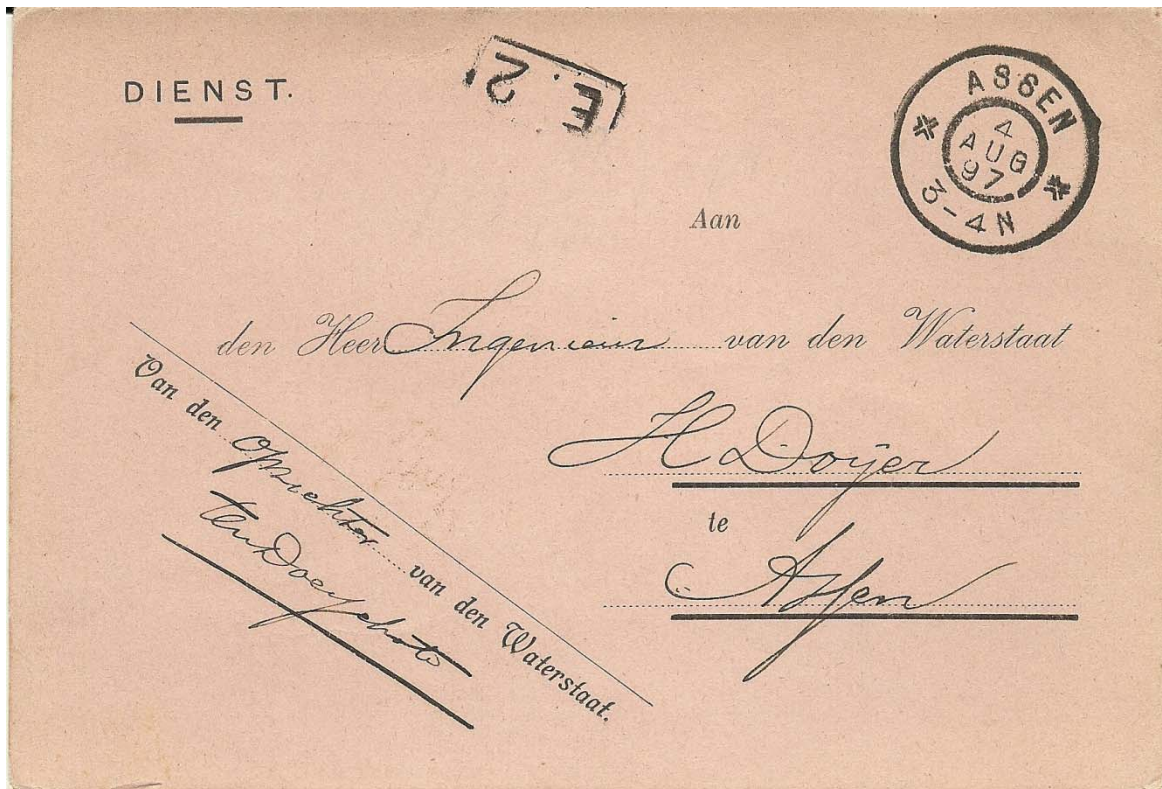


Portvrije dienstkaart van opzichter M.F. Klaassen naar de arrondissementsingenieur te Assen met kleinrond stempel Assen 2 febr. 1888 over geen verzonden telegrammen in Januari. (In bijlage 8 wordt onder andere uitgelegd onder welke voorwaarden portvrijdom gold)



Aan het eind van de 19<sup>e</sup> eeuw beheerden de dienstkringen in Drenthe de volgende infrastructuur:

<b>Dienstkring</b>	<b>Areaal dienstkringen 1896</b>
Assen	Rijksweg van Assen naar Groninger grens; Vier stoomgemalen langs het Noord-Willemskanaal.
Veenhuizen	De Drentsche Hoofdvaart tot Smilde, met de daarnaast gelegen rijksweg; Het Veenhuizerkanaal met bijbehorende werken.
Dieverbrug	De Drentsche Hoofdvaart van Smilde tot Uffelte (Havelte) met de daarnaast gelegen rijksweg; De Beilervaart.
Meppel	De Drentsche Hoofdvaart van Uffelte (Havelte) tot Meppel met de daarnaast gelegen rijksweg; Het Meppelerdiep (Drents gedeelte); Rijksweg van Meppel tot de Friese grens.

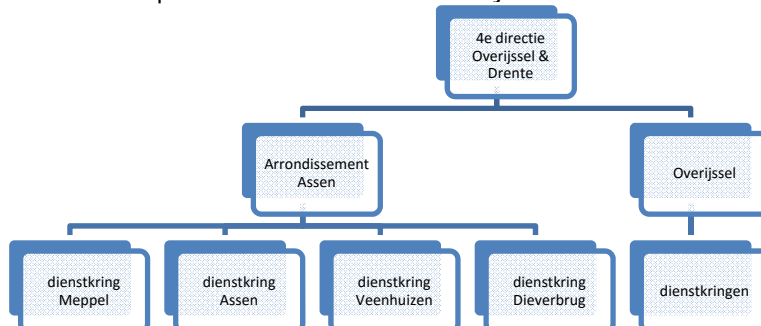


Portvrije dienstkaart (groot rond 4 aug. 1897) van opzichter A.D.G. ten Doesschate (hoofd dienstkring Assen van 1/9/1892-1/5/1902) aan de ingenieur te Assen

### c. Periode van 1 juli 1903 tot 1 januari 1918

Als uitvloeisel van de Grondwet 1887 kwam de Waterstaatswet 1900 (WW1900)<sup>17</sup> tot stand die bepaalde dat de inrichting van de Rijkswaterstaatsdienst vastgesteld zou worden bij algemene maatregel van bestuur. De WW1900 trad per 15 juni 1902 in werking<sup>18</sup>. Deze algemene maatregel van bestuur kwam in 1903<sup>19</sup> tot stand waarbij het KB van 1849 werd ingetrokken. De centrale districten werden opgeheven en er werden directies gevormd waarbij de arrondissementen bleven bestaan als onderdelen van die directies. In de 5<sup>e</sup> directie (Drenthe en Overijssel) bestond de provincie Drenthe uit één arrondissement (Assen) en de provincie Overijssel uit twee arrondissementen (het Noordelijk- en Zuidelijk arrondissement)<sup>20</sup>. Per 1 januari 1913 kregen de arrondissementen in Overijssel de namen 'Zwolle' en 'Almelo'<sup>21</sup>.

Ook werd toen al bepaald dat tot het arrondissement Assen ook het in de provincie Friesland gedeelte van het Veenhuizerkanaal (de Kolonievaart) met bijbehorende werken tussen de provinciale grens en de Haulerwijkstervaart behoorde en eveneens de Reest voor zover deze rivier de grens vormde tussen de provincies Drenthe en Overijssel.



<sup>17</sup> wet van 10 november 1900, Stbl. 176

<sup>18</sup> KB van 20 mei 1902, Stbl. nr. 75

<sup>19</sup> KB van 3 juni 1903, Stbl. 151

<sup>20</sup> MB van 24 augustus 1903, nr. 188, afd. Waterstaat

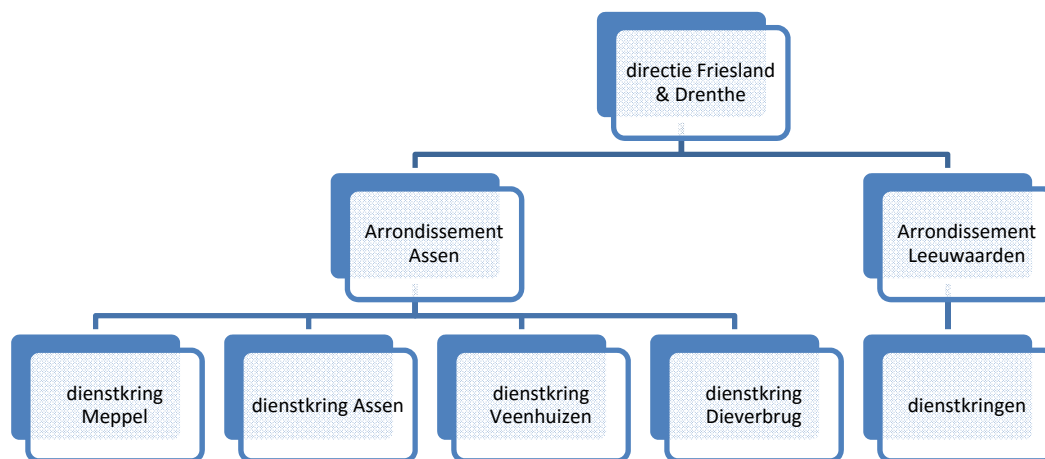
<sup>21</sup> MB van 7 november 1912, nr. 242, afd. Waterstaat



*Dienstwoning opzichter (dienstkringhoofd Dieverbrug) 1915  
(bron De weg langs de Vaart, de geschiedenis van de weg langs de  
Drentsche Hoofdvaart van Assen tot Pijlebrug [R.I.P. Nip 1985])*

**d. Periode van 1 januari 1918 tot 1 januari 1931.**

In 1917 werd de organisatie zo aangepast, dat behalve directies ook districten werden opgenomen, ten einde de belangrijke arrondissementen een zelfstandig bestaan als district te kunnen geven<sup>22</sup>. Drenthe werd van de 5<sup>e</sup> directie afgescheiden en gevoegd bij de 4<sup>e</sup> directie. Dit werd de directie Friesland en Drenthe.



**e. Periode van 1 januari 1931 tot 1 mei 1937.**

Per 1 januari 1931<sup>23</sup> werden het district Groningen en de directies Friesland en Drenthe samengevoegd dat pas in 1932 in een ministeriële beschikking werd vastgelegd<sup>24</sup>. De directie

<sup>22</sup> KB van 21 juli 1917, Stbl. 496

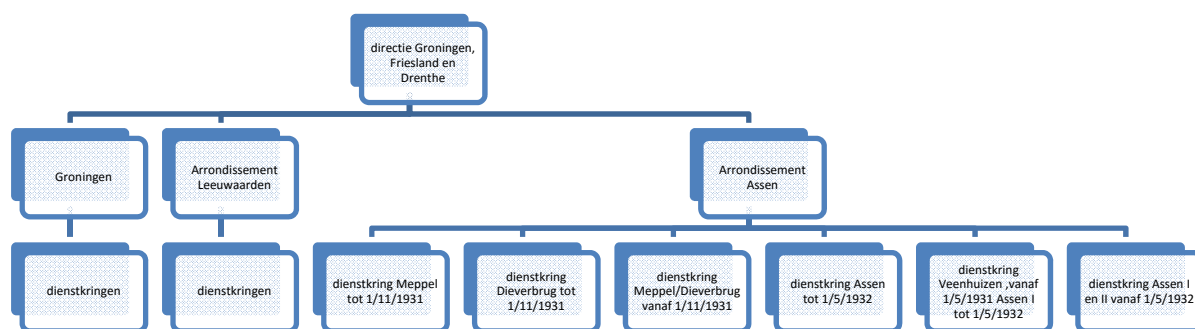
<sup>23</sup> KB van 22 november 1930, nr.29

<sup>24</sup> MB van 29 oktober 1932, nr. 378, Directie van de Waterstaat



bestond uit de arrondissementen Leeuwaarden en Assen. Met ingang van 1 augustus 1933 ressorteerde Groningen rechtstreeks onder de hoofdingenieur-directeur<sup>25</sup>.

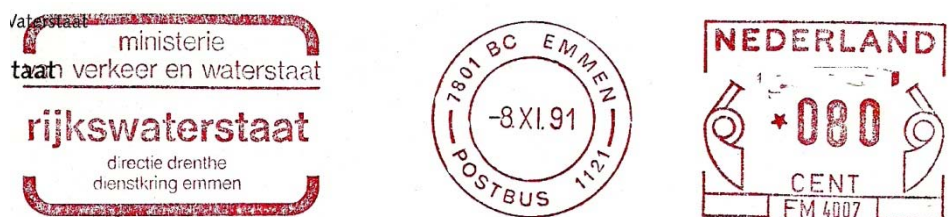
Per 1 november 1931 werden de dienstkringen Meppel en Dieverbrug samengevoegd<sup>26</sup>. De standplaats Veenhuizen werd per 1 mei 1931 gewijzigd in Assen en de dienstkring Assen I ingesteld<sup>27</sup>. Voorts werden per 1 mei 1932 de dienstkringen Assen I en II samengevoegd<sup>28</sup>.



#### f. Periode van 1 mei 1937 tot 1 januari 1957.

De directie Overijssel en Drenthe ontstond per 1 mei 1937<sup>29</sup> toen Drenthe werd afgescheiden van Groningen en Friesland. De directie bestond uit de arrondissementen Zwolle, Almelo en Assen<sup>30</sup> met dezelfde beheersgrenzen voor Drenthe als genoemd onder 1d.

Per 1 september 1954 vond er een wijziging plaats binnen het arrondissement Assen waarbij de dienstkringen Assen, Meppel en Emmen werden ingesteld<sup>31</sup>. Tegelijkertijd werden de tot dan toe bestaande dienstkringen Assen I en II en dienstkring Meppel opgeheven. De dienstkring Meppel kreeg een andere structuur maar de naam bleef hetzelfde. Er waren in deze jaren veel rijkswegen bij gekomen.



Frankeerstempel Dienstkring Emmen

Per 15 april 1952<sup>32</sup> werd het bureau Kanalen Noord-Oost Nederland (KANON) ingesteld. Het bureau werd gevestigd te Zwolle en ressorteerde onder de Directie Overijssel en Drenthe van de Rijkswaterstaat. Voor wat de aangelegenheden in de provincie Groningen betrof, zou gewerkt worden volgens de aanwijzingen van de hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de Directie Groningen en Friesland. De opdracht was het opmaken van een plan met kostenbegroting voor de in het rapport Commissie Vaarwegen in het Noorden des Lands beoogde noord-zuid verbinding geschikt voor kempenaars van Twente naar het Winschoterdiep, met een oost-west gerichte verbinding tussen deze noord-zuid waterweg en het Zwarte Water. De

<sup>25</sup> MB van 25 juli 1933, La. N., Directie van de Waterstaat

<sup>26</sup> MB van 27 oktober 1931, nr. 377, Directie van de Waterstaat

<sup>27</sup> MB van 19 januari 1931, nr. 361, Directie van de Waterstaat

<sup>28</sup> MB van 8 februari 1932, nr. 381, Directie van de Waterstaat

<sup>29</sup> MB van 9 april 1937 La O<sup>1</sup>, Directie van de Waterstaat

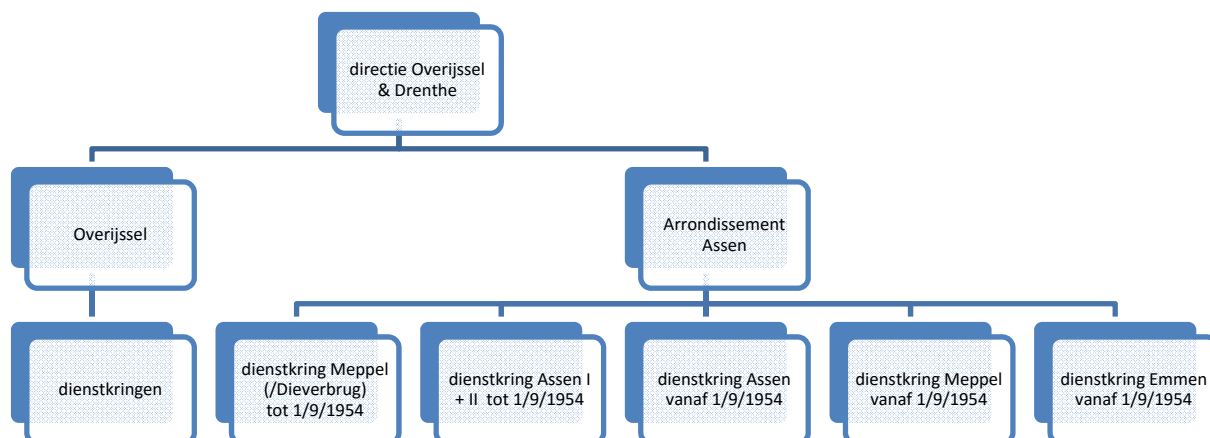
<sup>30</sup> MB van 20 april 1937 La N<sup>1</sup>, Directie van de Waterstaat

<sup>31</sup> DG van 4 oktober 1954, nr. 66643, afd. P en gewijzigd DG 12 oktober 1954, nr. 68976, afd. P

<sup>32</sup> MB van 15 april 1952, nr. 18185, afd. P

arrondissementsingenieur in het arrondissement Zwolle werd belast met de leiding van het bureau KANON. Daarnaast was hij directeur van de Maatschappij Overijsselse Kanalen (MOK)

Met de opheffing van de directie Overijssel en Drenthe ontstond er ook een vacuüm voor het bureau KANON, omdat er niets voor het bureau werd geregeld. Het is dan ook niet verwonderlijk dat deze dienst bij het ontstaan per 1 december 1956 van de directie Drenthe werd opgeheven<sup>33</sup>. De vrijgekomen werkzaamheden werden al snel door de directie Drenthe verricht dat een realistische keuze was omdat men in Drenthe snel met de kanalen wilde beginnen.



#### g. Periode van 1 januari 1957 tot 1 maart 1977

Formeel per 1 oktober 1956<sup>34</sup> maar feitelijk per 1 januari 1957 werd de directie Overijssel en Drenthe gesplitst in twee afzonderlijke directies<sup>35</sup>. Zo ontstond voor de provincie Drenthe een zelfstandige directie met als standplaats Assen. Onder de directie ressorteerden de afdelingen Beheer en Onderhoud en Nieuwe Werken. Hierbij werd het arrondissement Assen opgeheven.

De directie Drenthe omvatte:

- *De provincie Drenthe;*
- *Het in de provincie Friesland gelegen gedeelte van het Veenhuizerkanaal met bijbehorende werken tussen de provinciale grens en de Haulerwijkstervaart;*
- *De in de provincie Overijssel gelegen gedeelten van het Meppelerdiep ten oosten van km 8.785 en die van de zijtak van dat Diep;*
- *Het in de provincie Overijssel gelegen gedeelte van de rivier de Reest voor zover deze de grens vormt tussen de provinciën Drenthe en Overijssel;*
- *Niet tot deze directie behoren:*
  - *De enclave Dingstede van de gemeente Meppel;*
  - *De vaste brug in de Rijksweg nr. 34 over de Drentse A.*

In het kader van de sanering van de Drentse kanalen werden deze in 1965 overgedragen aan de provincie Drenthe en voor de scheepvaart gesloten. De provincie droeg de kanalen vervolgens over aan het waterschap Noordenveld. De noordzuidverbinding via het Noord-Willemskanaal, Drentsche Hoofdvaart en Meppelerdiep bleven in 1965 bij het Rijk in beheer en onderhoud.

Met ingang van 16 oktober 1967<sup>36</sup> werden de afdelingen Beheer en Onderhoud en Nieuwe Werken van de directie Drenthe opgeheven en werd het arrondissement Assen ingesteld<sup>37</sup>.

<sup>33</sup> MB van 28 november 1956, nr. 75887, afd. P

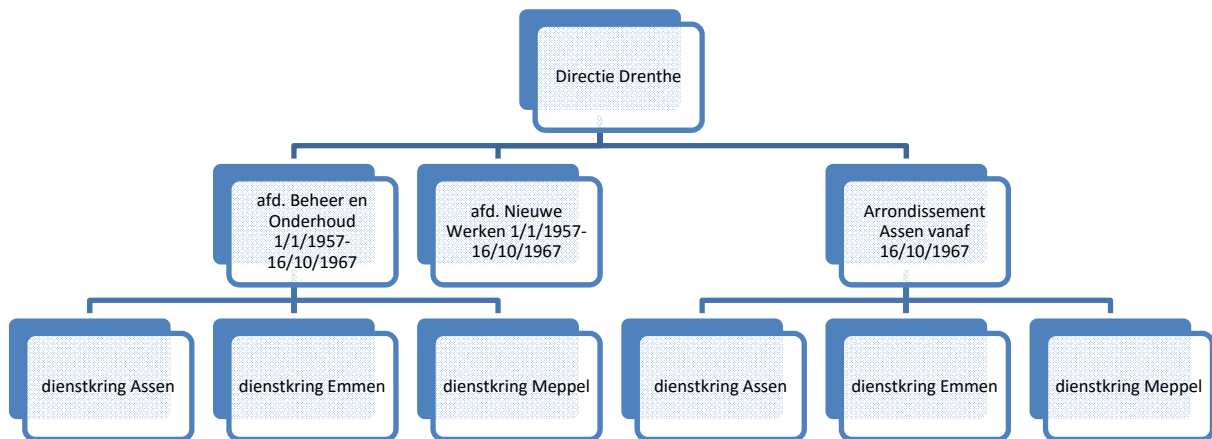
<sup>34</sup> DG van 24 september 1956, nr. 61501, afd. P

<sup>35</sup> MB van 3 januari 1957, nr. 244, afd. P, Directie van de Waterstaat

<sup>36</sup> MB van 21 september 1967, nr. Z 57150, afd. A.Z. hoofddirectie Waterstaat

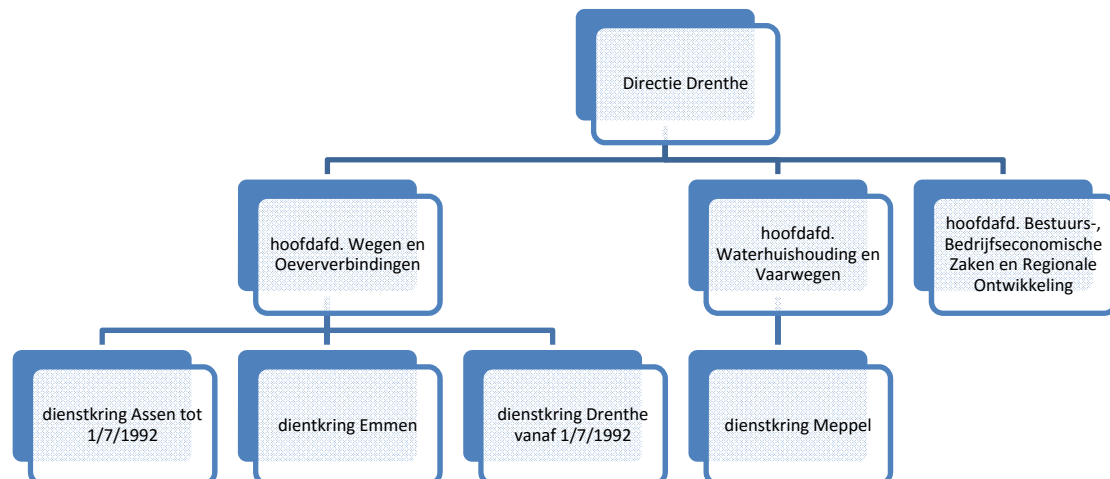
<sup>37</sup> brief DG van 16 oktober 1967, nr. PFF 63801





#### h. Periode van 1 maart 1977 tot 1 januari 1994.

De behoefte om de Rijkswaterstaatsdienst te maken tot een onder alle omstandigheden slagvaardig optredende dienst leidde er toe dat men in de periode 1965-1975 de gelaagde structuur van de dienst kritisch ging bezien. De aanwezigheid van het arrondissementsniveau tussen het niveau van de regionale directie en dat van de dienstkringen werd als ondoelmatig en overbodig ervaren. In de directie Drenthe werd met ingang van 1 maart 1977 het arrondissement Assen opgeheven en vervangen door functioneel bepaalde afdelingen ingepast in het centrale apparaat van de directie. De dienstkringen werden rechtstreeks onder de hoofdafdelingen van de directie geplaatst. De dienstkringen Assen, Emmen en Meppel bleven daarbij gehandhaafd.



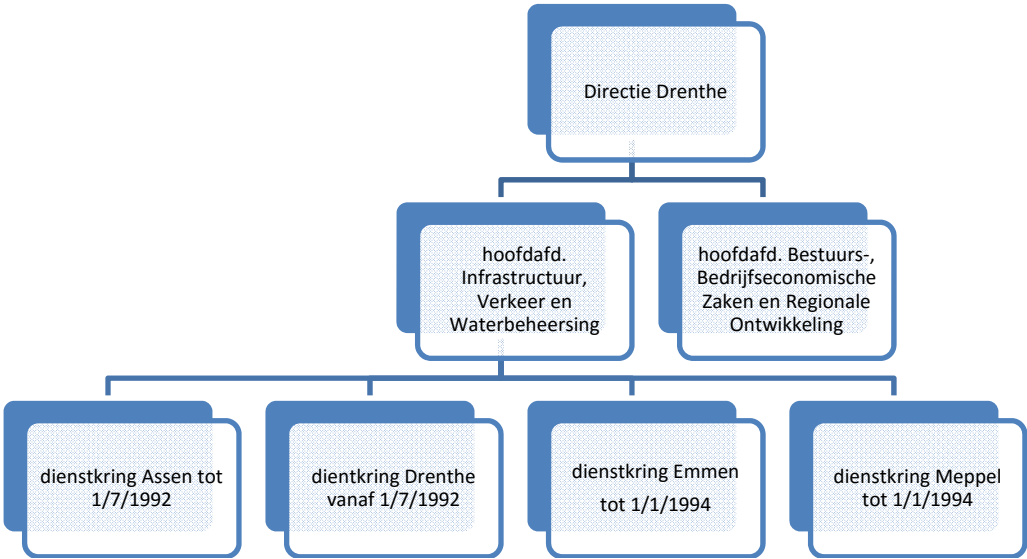
Vooruitlopend op de herverdeling van de wegen volgens Broxx-Droog werd in de loop van 1983 een overeenkomst met de provincie Drenthe gesloten betreffende de ruiling van rijksweg 371 (weg langs de Drentsche Hoofdvaart) tegen de provinciale wegen S 12a (N 48) en S 13 (N 37). Er werd een begin gemaakt met de in het kader van deze overeenkomst nog door de provincie uit te voeren werken aan deze wegen. De ruiling met de provincie Drenthe werd per 1 januari 1985 geëffectueerd. Slechts een klein gedeelte bij Assen en tussen Pijlebrug en Meppel bleef tot 1992 in beheer bij Rijkswaterstaat. Deze delen waren administratief genummerd als rijksweg 871 (bij Assen) en rijksweg 874 (Pijlebrug - Meppel). Uiteindelijk werd de weg in het kader van de Wet herverdeling wegenbeheer per 1 januari 1993 overgedragen aan de provincie Drenthe.



Frankeerstempel dienstkring Meppel

De hoofdafdelingen Wegen en Oeververbindingen én Waterhuishouding en Vaarwegen werden in de loop van 1988 samengevoegd tot de hoofdafdeling Infrastructuur, Verkeer en Waterbeheersing. De Wet Herverdeling Wegen had grote invloed op de dienstkringen binnen de directie Drenthe. Op 1 juli 1992 ontstond uit de dienstkring Assen de nieuwe dienstkring Drenthe waar per 1 januari 1994 alle rijksobjecten in Drenthe werden ondergebracht.

Bij de Wet Herziening Wegen zijn per 1 januari 1993 vele oude rijkswegen (weg 833, 834, 870 t/m 786, 890 en 891) overgedragen aan de provincie en gemeenten. Op 1 januari 1994 droeg Rijkswaterstaat de 'Drentse kanalen' (Meppelerdiep in de provincie Drenthe, Drentse Hoofdvaart en Noord Willemskanaal) over aan de provincie Drenthe. Dit betekende ook het einde van de dienstkring Meppel. Het ging om 64 km kanaal, 9 sluizen en 25 beweegbare bruggen. Tegelijkertijd zijn ruim 30 medewerkers van Rijkswaterstaat overgegaan naar de provincie.



**i. Periode vanaf 1 januari 1994.**

Per 1 januari 1994 werden de directies Groningen, Friesland en Drenthe opgeheven en de nieuwe regionale directie Noord-Nederland ingesteld. Volgens de instellingsbeschikking van 15 december 1993 zou met samenvoeging van de drie directies efficiencyverhoging en bundeling van deskundigheid bereikt worden en zou dit leiden tot een kwaliteitsverhoging van de te leveren producten en diensten. Het takenpakket van de afzonderlijke directies was afgenomen door het afstoten van taken naar lagere overheden van niet tot de hoofdinfrastructuur behorende wegen en vaarwegen. Ook was voor het beheer van de rijkshoofdinfrastructuur, de grote wateren en de kust een voldoende hoog deskundigheidsniveau vereist. Zie voor het vervolg bijlage 5p.

## 2. Beheersobjecten.

### a. Natte infrastructuur

In de tweede helft van de 19<sup>e</sup> eeuw noodzaakten de veenontginning en de beginnende industrialisatie tot verbetering en uitbreiding van het kanaalennet. Voor de grote kanalen in West-Drenthe werd in 1882 de havenmeesterdienst ingesteld die toezicht kreeg over de scheepvaart, het kanaalpeil, de bediening van bruggen en het gebruik van ligplaatsen. Het Rijk leverde een bijdrage voor de aanleg van nieuwe vaarwegen aan particuliere kanaalmaatschappijen. Bij de aanleg van deze kanalen stond de noodzakelijkheid van de ontwatering van het veen en de afvoer van turf voorop. De kanalen, die in een periode ook in beheer waren bij het Rijk betroffen:

- De **Drentsche Hoofdvaart** die de verbinding vormt tussen het Meppelerdiep en de Reest in Meppel en Assen. Het kanaal heeft zijn ontstaan te danken aan de wens van het Landschap Drenthe om haar venen in de marken Witten en Halen te ontsluiten en te exploiteren waarbij een goede afwatering en bevaarbaar water noodzakelijk was. Daarvoor kon gebruikt worden gemaakt van delen van de al aanwezige Smildervaart die vanaf 1750 tussen Meppel en Dieverbrug was gegraven. Op 31 december 1876 werd deze vaarweg overgedragen aan het Rijk die de kanaalrechten tot 1900 geïnd heeft. Op dat moment had de Staat alle heffingen voor het gebruik van wegen, kanalen, havens, sluizen en bruggen afgeschaft<sup>38</sup>. De Drentsche Hoofdvaart was onderdeel van de dienstkringen Veenhuizen, later Assen, Dieverbrug en Meppel.
- De **Witte Wijk** (dienstkring Dieverbrug, later Meppel) loopt van de Drentsche Hoofdvaart naar de grens met Friesland. Nadat eind 19<sup>e</sup> eeuw het beheer en onderhoud bij het Rijk<sup>39</sup> was gekomen, kwamen het Rijk en de provincie Drenthe tot het besluit om een verbinding met Friesland te maken.
- De **Beilervaart** (dienstkring Dieverbrug, later Meppel) verbindt Beilen met de Drentsche Hoofdvaart waarvan de aanleg in 1791 begon en ook bij het bij KB van 1896 in beheer en onderhoud bij het Rijk kwam.



<sup>38</sup> wet van 22 juli 1899, Stbl. 173

<sup>39</sup> KB van 27 mei 1896, Stbl. 109



Omdat de afdamming van de oude Diever  
 brug geregisterd en gister voer was hersteld werd heden  
 morgende put droog gemalen en is de put eens  
 klapt heden middag omstreekt vier uur in eend  
 ondergelopen. Voor verbrediging in verband met de verbouwing  
 van de kanaal bij boven de rijkstelsel is aan stapel roden en  
 hieldt in noodig f 255. = Ik hoop spoedig de magleging  
 voor uitbedrag van Wolljen te ontvangen  
 De opzigt van Dyle waterstaat  
 J. C. Hofstra  
 Dieverbrug 29 July 1880

Portvrije dienstkaart van opzichter Hofstra uit Dieverbrug ('dun' naamstempel Dieverbrug, hulppostkantoor  
 van 1850 tot 1893) naar Assen (30/7/1880) over het herstellen van de afdamming van de oude Dieverbrug.  
 Vanaf 1850 kwam de postrit van Meppel naar Groningen langs Dieverbrug.  
 (In bijlage 8 wordt o.a. uitgelegd wat een naamstempel is en onder welke voorwaarden portvrijdom gold)

- De **Norgervaart**, in 1816 gereedgekomen loopt van de Drentsche Hoofdvaart tot Huis ter Heide. De Maatschappij van Weldadigheid kocht vervolgens het gebied Veenhuizen, waar ze vanaf het eindpunt van de Norgervaart in westelijke richting een vaart heeft laten bouwen tot de Veenwijk. Dit 4 km lange kanaal dat we nu kennen als Kolonievvaart, kwam in 1823 tot stand. Het 5,5 km lange aansluitende **Veenhuizerkanaal** (dienstkring Veenhuizen, later de dienstkring Assen) tot de provinciegrens met Friesland werd in 1839 gegraven. In 1859 gingen de drie kanalen in eigendom, beheer en onderhoud naar het Rijk. In het kader van de sanering van de Drentse kanalen in 1965 werden ze overgedragen aan de provincie Drenthe en voor de scheepvaart gesloten. De provincie droeg de kanalen vervolgens over aan het waterschap Noordenveld.
- Het **Noord-Willemskanaal**, tussen Assen en Groningen, werd op 6 juli 1861 opengesteld waardoor Groningen een verbinding kreeg met de Drentsche Hoofdvaart en daarmee ook met Midden-Nederland. Hierdoor kon de binnenvaart de gevaarlijke Waddenzee vermijden. De concessie werd in 1855 verleend aan de NV Noord-Willemskanaal Maatschappij (NWKM)<sup>40</sup>. In het besluit van de Koning<sup>41</sup> werd de naam Noord Willemskanaal aan het kanaal gegeven. Er was al vele jaren sprake was van Noord-Willemsvaart dat verwarring gaf met de Zuid-Willemsvaart in Noord-Brabant. Toen de concessie afliep, lag er een advies dat het Noord-Willemskanaal als verlengstuk van de bij het Rijk in beheer zijnde vaarwegen Zwarte Water, Meppelderdiep en Drentse Hoofdvaart in rijksbeheer moest komen. Bij wet<sup>42</sup> kwam het Noord-Willemskanaal in beheer en onderhoud bij het Rijk met ingang van 7 februari 1958. In de jaren 1965-1975 was er een kanaalverruiming waarbij het kanaal om Assen heen werd geleid. Het gedeelte van het Noord-Willemskanaal in Groningen (circa 10 km) was onderdeel van de dienstkring Groningen, terwijl het overige gedeelte (circa 28 km) viel onder de dienstkring Zwolle.
- Het **Oranjekanaal** is een kanaal van de Drentsche Hoofdvaart bij Hoogersmilde naar Klazienaveen. Op 23 december 1852 werd voor 99 jaar een concessie verleend aan de op 15 maart 1853 opgerichte Drentsche Veen- en Middenkanaal Maatschappij (DVMKM) voor

<sup>40</sup> MB van 23 juni 1855, nr. 136, 3<sup>e</sup> afdeling B

<sup>41</sup> 5 mei 1854, nr. 145

<sup>42</sup> wet van 15 januari 1958, Stbl. 40 (Boogaard, 95<sup>e</sup> vervolg, 1958)

de aanleg van het Middenkanaal (48 km) dat later ter ere van Koning Willem II en met instemming van het hof gewijzigd werd in Oranjekanaal. De DVMKM gaf in 1950 aan de regering te kennen dat men geen gebruik wilde maken van verlenging van de concessie. Het kanaal had al jaren lang geen dienst meer gedaan als veenkanaal. Dit leidde ertoe dat het Rijk op 23 december 1951 de exploitatie van het Oranjekanaal over nam en bij wet<sup>43</sup> eigenaar werd<sup>44</sup>. De Dienst van het Oranjekanaal werd onderdeel van de directie Overijssel en het hoofd van de dienstkring Emmen (J.M. Pieper) werd per 1 mei 1964 tevens tijdelijk met de leiding belast. In 1976 werd het Oranjekanaal zelfs gesloten voor het scheepvaartverkeer maar is voor de waterbeheersing nog wel van betekenis.

Bij overeenkomst van 15 juli 1965 hebben het Rijk en de provincie Drenthe overeenstemming bereikt over de overname in eigendom, beheer en onderhoud van enige kanalen in die provincie die hun functie voor de scheepvaart vrijwel verloren hadden. Het betrof het Oranjekanaal met de Borgerzijtak en de Odoornerszijtak, de Beilervaart, de Witte Wijk en het Veenhuizerkanaal (bestaande uit de Norgervaart en de Kolonievvaart die in beheer en onderhoud waren bij het Rijk)<sup>45</sup>. In 1965 werd bij wet een gedeelte van de Willemsvaart aan de gemeente Zwolle overgedragen<sup>46</sup>. De Noordzuid-verbinding via het Noord-Willemskanaal, Drentsche Hoofdvaart en Meppelerdiep bleven in 1965 bij het Rijk in beheer en onderhoud. Op 1 januari 1994 droeg Rijkswaterstaat deze Drentse kanalen (Meppelerdiep in de provincie Drenthe, Drentse Hoofdvaart en Noord Willemskanaal) over aan de provincie Drenthe Dit betekende het einde van de dienstkring Meppel<sup>47</sup>. Het Van Holtensvaartje werd via ruilverkaveling overgedragen aan het waterschap Oude Vaart.

## b. Droge infrastructuur

### *Wegenareaal tot RWP1932*

In 1a zijn de areaalgegevens opgenomen van de dienstkringen in Drenthe volgens de Staat 1896. Ook zijn deze gegevens bekend uit 1924<sup>48</sup>. In onderstaande tabel zijn de rijkswegen in die periode aangegeven:

<i>Dienstkring</i>	<i>Wegenareaal 1896</i>	<i>Wegenareaal 1924</i>
Assen	Rijksweg van Assen naar Groninger grens.	Rijksweg van Assen naar Groninger grens.
Veenhuizen	De naast de Drentsche Hoofdvaart gelegen rijksweg tot Smilde.	De naast de Drentsche Hoofdvaart gelegen rijksweg tot Smilde.
Dieverbrug	De naast de Drentsche Hoofdvaart gelegen rijksweg van Smilde tot Uffelte (Havelte).	De naast de Drentsche Hoofdvaart gelegen rijksweg van Smilde tot Uffelte (Havelte).
Meppel	De naast de Drentsche Hoofdvaart gelegen rijksweg van Uffelte (Havelte) tot Meppel; Rijksweg van Meppel tot de Friese grens.	De naast de Drentsche Hoofdvaart gelegen rijksweg van Uffelte (Havelte) tot Meppel; Rijksweg vanaf de Pijlebrug tot de Overijsselse grens.

<sup>43</sup> wet van 30 juni 1953, Stbl. nr. 429

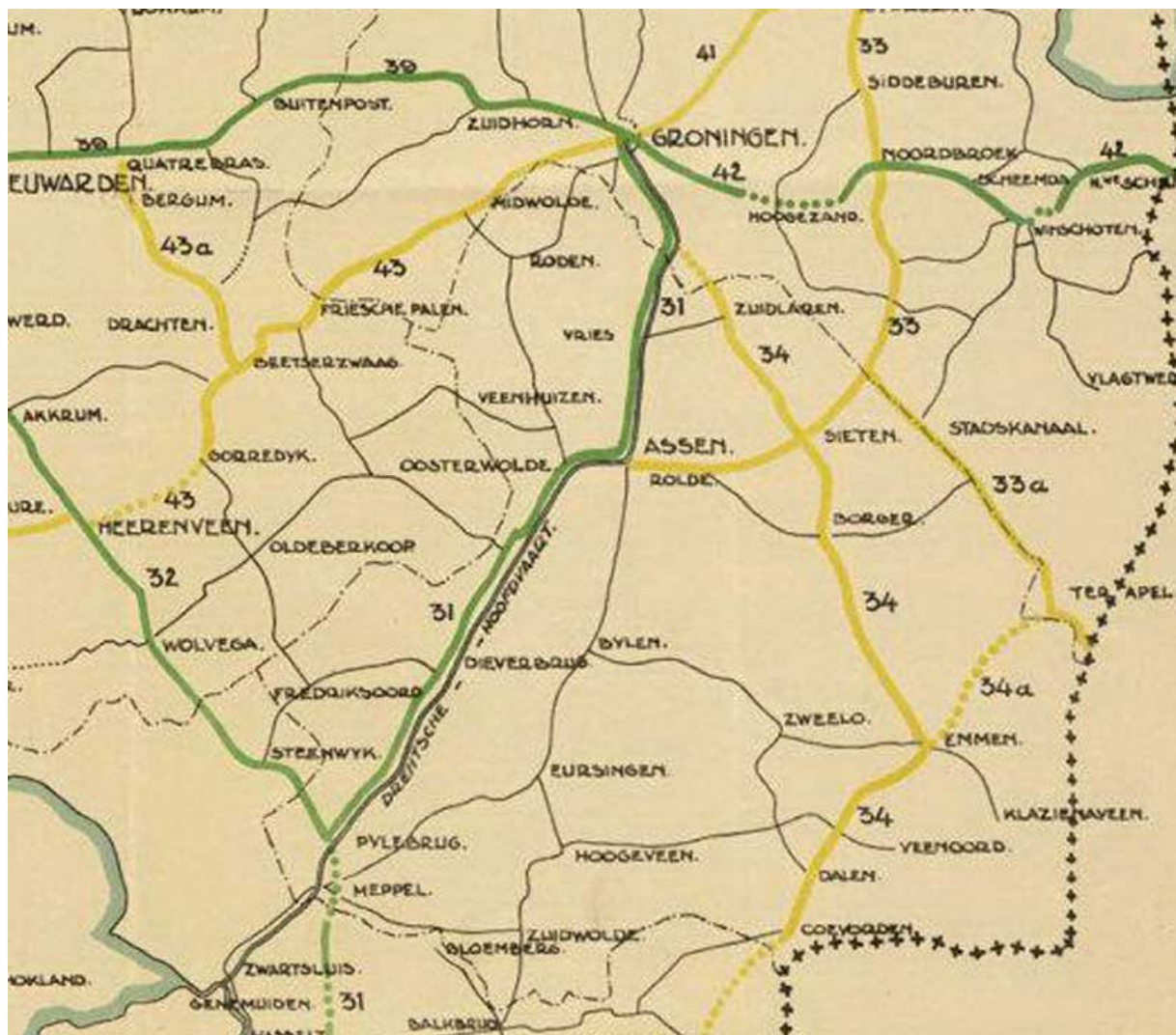
<sup>44</sup> naasting als gevolg van de wet van 30 juli 1953, Stbl. 433

<sup>45</sup> KB van 27 mei 1896, Stbl. 109

<sup>46</sup> wet van 14 april 1965, Stbl. 188

<sup>47</sup> KB 94 001 041

<sup>48</sup> opgaven diensten n.a.v. brief Inspecteur-generaal in Algemene Dienst van 28 april 1924, nr. 6286 (NA 2.16.05 inv. nr. 1775)



Deel van het Rijkswegenplan 1932 in de provincie Drenthe

### **Wegenareaal na RWP1932:**

In de jaren '20 voelde men vanwege het toenemende verkeersaanbod de behoefte tot uitbreiding en modernisering van het wegenbestand. Dit resulteerde in de totstandkoming van de Rijkswegenplannen 1927 en 1932 (RWP1932). In het RWP1932 werden voor het eerst administratieve nummers toegekend aan de rijkswegen. Deze administratieve nummering werd in de daaropvolgende RWP1938, RWP1948 en RWP1958 niet gewijzigd. Met het RWP1938 zouden autosnelwegen integraal onderdeel uit gaan maken van het nationale wegenstelsel. Een grote verandering volgde in het roemruchte RWP1968, het meest uitgebreide rijkswegenplan in de Nederlandse geschiedenis.

Volgens het RWP1932 betrof dit in Drenthe de categorie III (groen): rijkswegen langs de Drentsche Hoofdvaart (nr. 31), evenals de categorie IV (geel): rijkswegen Assen- Groningse grens (nr. 33), het gedeelte van weg nr. 34 tussen de Overijsselse- en Groningse grens, Emmen – ter Appel (34a) en een klein stukje van rijksweg 32.

Zoals uit het kaartfragment blijkt, zijn in het RWP1932 bestaande wegen opgenomen (zie wegenareaal) maar ook nieuw aan te leggen verbindingen (gestippeld). In de volgende beschrijving zien we wat er van deze plannen is terechtgekomen en welke wijzigingen zijn opgetreden. Het geeft ook een beeld van de ontwikkelingen van de droge infrastructuur, waarmee de dienstkringen kregen te maken.

### **Rijksweg 31, weg langs de Drentsche Hoofdvaart**

Rijksweg 31, de weg gedeeltelijk langs de Drentsche Hoofdvaart (dienstkringen Assen, Veerhuizen, Dieverbrug en Meppel, later Assen I en II en Meppel/Dieverbrug) bleef vanaf het RWP1932 in de verschillende rijkswegenplannen als planweg opgenomen tot het RWP1968. In dat rijkswegenplan



werd het gedeelte Assen - Meppel afgevoerd en kreeg de status van planvervangende weg. De weg bleef in eigendom bij het Rijk als rijksweg 374 (Meppel – Pijlebrug) en rijksweg 371 (Pijlebrug – Smilde – Assen). Rijksweg 371 werd met uitzondering van een klein stukje bij Assen per 1 januari 1985 overgedragen aan de provincie Drenthe in het kader van de wegenruil waarbij de provinciale wegen S12a (N48) en S13 (N37) bij het Rijk in eigendom kwamen. De nog bij het Rijk in beheer zijnde wegvakken van de weg 871 (N371) werden aan de provincie overgedragen terwijl het gedeelte van weg 874 (N374) tussen Pijlebrug en Meppel aan de gemeenten werden overgedragen. Dit gold ook voor gedeelten van het voormalige tracé van rijksweg 31 (rijksweg 833) tussen Zwolle en Meppel die ook aan de gemeenten werden overgedragen.

### ***Rijksweg 32***

In het RWP1932 werd deze weg (dienstkring Meppel) opgenomen van Pijlebrug naar de Overijsselse grens (zie verder bijlage 5d). Het wegvak tussen Pijlebrug en Havelterberg (tracé parallel aan rijksweg 32), rijksweg 891 in de provincie Drenthe, werd per 1 januari 1993 overgedragen aan de gemeenten.

### ***Van Rijksweg 37 tot A37:***

In het RWP1968 kwam rijksweg 37 te vervallen en het vrijgekomen nummer werd gebruikt voor de toegevoegde verbinding Meppel – Hoogeveen. In RWP1984 werd het wegvak Hoogeveen - Zwartemeer grens toegevoegd zodat de provinciale weg S13 opgenomen werd als rijksweg 37. Het Rijk had het voornemen om alle wegen op het rijkswegenplan ook zelf in het beheer te hebben. De S13 werd samen met de S12a uitgeruild met rijksweg 371, de weg langs de Drentse Hoofdvaart. Voortaan was de autoweg Hoogeveen – Holsloot – Duitsland dus rijksweg 37 waarbij het gedeelte Holsloot – Duitsland ook al als N37 genummerd was. Als onderdeel van de ruil per 1 januari 1985 had de provincie Drenthe een aantal gelijkvloerse kruisingen in het gedeelte Hoogeveen – Holsloot opgeheven en vervangen door viaducten of een kwadrantaansluiting. Later kwam de uitbouw tot autosnelweg er pas met een bijdrage van 10% van de provincie, gemeenten en bedrijfsleven. Eind 1998 werd begonnen met het gedeelte Hoogeveen-Oost – Holsloot en op 14 november 2000 geopend. Op 28 november 2002 werd het klaverblad Holsloot opengesteld. Pas in februari 2006 ging de aanleg van de A37 als voorwaardige autosnelweg van start. Op 31 oktober 2007 waren beide rijbanen van de A37 beschikbaar gesteld voor het verkeer. De officiële openstelling vond plaats op 21 januari 2008.

### ***Rijksweg 48***

In 1962 werd het eerste deel van de huidige N48 als provinciale autoweg opengesteld. Dit betrof het wegvak van Hoogeveen tot net voor de rivier de Reest, de provinciegrens tussen Drenthe en Overijssel. De overbrugging van de Reest kwam gereed op 13 september 1966 toen de weg werd verlengd via Balkbrug tot voorbij Ommen, waar de Regge in de Vecht uitmondt.

Met ingang van het RWP1968 maakte het gedeelte Hoogeveen - Linde voortaan deel uit van rijksweg 36 die was gepland van Almelo naar Groningen. Van deze weg ontbrak het gedeelte tussen de Witte Paal en het plaatsje Linde nog. Per 10 maart 1979 werd daarom het gedeelte Hoogeveen - Linde in eigendom overgedragen aan Rijkswaterstaat. Met het RWP1984 werd de gehele N48 in het rijkswegennet opgenomen. Daarom werd per 1 januari 1985 ook het gedeelte Linde – Reest (vroeger S12a) aan het Rijk overgedragen.

In de jaren '90 werd de N48 verkeersveiliger gemaakt door enkele oversteken te vervangen door viaducten. Medio 2010 werd begonnen om de N48 volledig te reconstrueren tot een volwaardige stroomweg. Daarbij werden de twee gelijkvloerse aansluitingen bij Zuidwolde vervangen door één halfklaverblad dat op 27 mei 2011 in gebruik werd genomen. Vanaf de rotonde bij het Ommerkanaal (N48/N36) tot aan het viaduct Varsen (N340) werd de N48 in de zomer van 2011 overgedragen aan de provincie. Dit deel werd dus een provinciale weg. Vanaf de rotonde Ommerkanaal richting Hoogeveen bleef de N48 een rijksweg.

### ***Rijksweg 33***

In het RWP1948 werd rijksweg 33 (Zuidbroek - Delfzijl) over een ander tracé opgenomen en in het RWP1968 verlengd van Assen naar de geprojecteerde rijksweg 6 bij Appelscha. In het RWP1984 werd het gedeelte Delfzijl - Eemshaven toegevoegd. Op 22 november 1978 werd het gedeelte Zuidbroek - Siddeburen - Appingedam opengesteld toen nog als provinciale autoweg (S7). Per 1 januari 1984 werd dit een rijksweg die van Assen-Zuid via Veendam en Appingedam naar de Eemshaven loopt. Het traject Delfzijl - Eemshaven werd verbouwd tussen 2000 en 2006 en er werden rondwegen aangelegd bij Appingedam, Holwierde en Spijk. In samenwerking met de provincies Groningen en Drenthe werd de N33 tussen Assen en Zuidbroek verdubbeld. (zie ook bijlage 5b). In het RWP1984 verviel het gedeelte Appelscha – Assen van rijksweg 33.

De verdubbeling van de N33 tussen Assen en Zuidbroek (Groningen) werd in drie fasen gerealiseerd. In de eerste fase werd de nieuwe rijbaan naast de bestaande rijbaan gebouwd en werden viaducten verbreed en toe- en afritten aangepast. Het verkeer bleef in deze fase op de huidige N33 rijden. In fase twee maakte het verkeer gebruik van de nieuwe rijbaan en werd de bestaande rijbaan verbouwd en werden de viaducten aangepast. De op- en afritten van de N33 bleven bereikbaar voor het verkeer. In de laatste fase kwamen de 2x2 rijstroken gereed en werkte Rijkswaterstaat aan het inrichten van de middenberm, het plaatsen van geleiderail en het aanbrengen van de belijning. Met deze aanpak werd het traject eind 2014, begin 2015 opgeleverd. Met een extra financiële bijdrage van de provincie Groningen komt er bij Zuidbroek een klaverblad waardoor het later gemakkelijker en minder duur wordt om de N33 tussen Zuidbroek en Appingedam ook te verdubbelen.

### **Rijksweg 34**

De nieuw geprojecteerde rijksweg 34 bleef vanaf het RWP1932 gehandhaafd. In het RWP1958 werd voor rijksweg 34 een nieuw tracé opgenomen tussen Gieten en De Punt (de oude rijksweg door Glimmen verviel) waardoor rijksweg 31a tussen de Punt en Glimmen verviel. In het RWP1984 kwam van rijksweg 34 het gedeelte Zwolle – Ommen – Holsloot te vervallen. Hierdoor werden per 1 januari 1993 gedeelten overgedragen aan de provincie Drenthe en Overijssel. Gedeelten van het voormalige tracé van rijksweg 34 (riksweg 872 Dalen - Erm, rijksweg 873 Emmen - 't Haantje en rijksweg 890 Ees - Borger - Gasselte) werden per die datum aan de gemeenten overgedragen. De N34 sluit bij het knooppunt Holsloot aan op de A37 en in het noorden na circa 61 km bij De Punt op de A28.

Op 21 maart 2006 werd besloten dat de N34 om Ommen heen geleid ging worden om zo het centrum van Ommen en de buurtschap Hoogengraven te ontlasten van verkeer. Dit nieuwe tracé werd op 28 juni 2010 opgeleverd. Sinds 1 januari 2007 kwam het weggedeelte Ommen - Witte Paal in beheer bij het Rijk als planvervangende rijksweg 834. Het gedeelte Witte Paal – provinciegrens Drenthe/Overijssel kwam in beheer bij de provincie Overijssel en het gedeelte provinciegrens - De Punt in beheer van de provincie Drenthe.



Rotonde 4-N36 Witte Paal (bron <https://beeldbank.rws.nl>, Rijkswaterstaat / Harry van Reeken)

***Van Rijksweg 36 naar A28:***

Rijksweg 36 werd in RWP1968 verlengd van Witte Paal via Hogeveen, Assen en De Punt naar Groningen. In het RWP1984 werd het gedeelte Hogeveen – Groningen van rijksweg 36 omgenummerd in rijksweg 28 en een gedeelte van rijksweg 32 ook omgenummerd naar rijksweg 28. De A28 was de eerste autosnelweg in de provincie Drenthe.

In de beginjaren zestig van de vorige eeuw was er een enkelbaans autoweg (N28) tussen Hogeveen en Assen. Deze had gelijkvloerse kruispunten behalve ter hoogte van de aansluiting Beilen omdat er toen ook al een brug over de Beilervaart lag. Gedurende het begin jaren '70 werd de A28 tussen Hogeveen en De Punt (grens Groningen) voor het verkeer opengesteld. De A28 werd tussen Hogeveen en Assen door de provincie aangelegd en was oorspronkelijk gepland als rijksweg 36 net als het gedeelte tot Meppel. De A28 tussen De Wijk en Hogeveen werd in 1976 geopend maar de laatste ontbrekende schakel tussen knooppunt Lankhorst en De Wijk pas in 1979 opengesteld als laatste deel van de A28 in Noord-Nederland.

***Weg langs de Kolonievvaart en langs de Beilervaart***

De N919 langs de Kolonievvaart was van oorsprong een weg in eigendom van het Rijk. De weg stond echter nooit op het Rijkswegenplan. Van 1968 tot 1984 was de weg bekend als rijksweg 376, daarna tot 1993 als rijksweg 876 toen de weg overgedragen werd aan de provincie Drenthe.

Voor 1993 stond de N919 op Drents grondgebied vanaf 1978 bekend als T29, het Friese deel als T21. De weg langs de Beilervaart tussen Hoogersmilde en Beilen werd per 1 januari 1993 aan de betrokken gemeenten overgedragen.