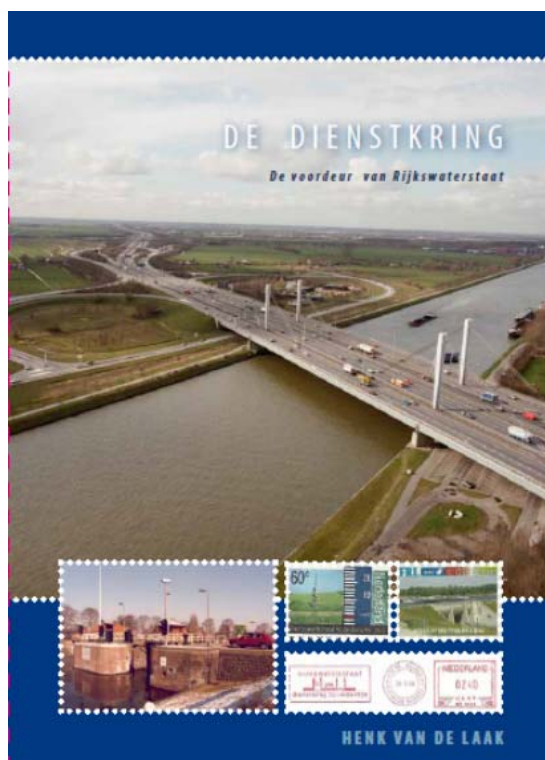


***Bijlage 5f:  
De organisatie en beheersobjecten van de  
(directie) Noord-Holland van  
Rijkswaterstaat van begin 19e eeuw  
tot 1 april 2013***

**Behoort bij de publicatie:**



1-8-2016

© 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 5f: Noord-Holland<sup>1</sup>



### 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 2<sup>e</sup> district Noord-Holland behoorde tot 'zeehavens en zeegaten'. Tijdens het Koninkrijk Holland (1806-1810) werd de reorganisatie afgerond in 1808<sup>4</sup> en werd het land in 12 districten ingedeeld. Het 1<sup>e</sup> district omvatte Noord-Holland tot Naarden en het 2<sup>e</sup> district het gebied Den Helder, Texel, Vlieland, Terschelling en de eilanden in de Zuiderzee. Het 3<sup>e</sup> district (Naarden langs Harderwijk tot Deventer) begon ten oosten van Naarden en omvatte voornamelijk het noordelijk gedeelte van de tegenwoordige provincies Utrecht en Gelderland.

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 Noord-Holland onder het departement van de Zuiderzee<sup>5</sup>, dat globaal het grondgebied van de huidige provincies Noord-Holland en Utrecht omvatte met de arrondissementen Hoorn, Amsterdam en Utrecht.

In 1814 werd het 1<sup>e</sup> provisionele district (Noord-Holland) ingesteld<sup>6</sup> dat overeenkwam met het voormalig departement van de Zuiderzee. Na de hereniging met de Zuidelijke Nederlanden vond in 1815 bij de waterstaat een reorganisatie plaats<sup>7</sup>. Per 1 oktober 1817 werden zestien waterstaatsdiensten ingesteld die grotendeels de provinciegrenzen volgden<sup>8</sup>. Het 1<sup>e</sup> district (Noord-Holland en Utrecht) werd in 1817<sup>9</sup> in drie arrondissementen verdeeld. Het eerste arrondissement bestond globaal uit het grondgebied ten noorden van de lijn Wijk aan Zee - Edam, alsmede uit een deel van de Zuiderzee tot bezuiden het eiland Urk. Het tweede arrondissement lag ten zuiden van het eerste, tot aan de lijn Leimuiden - Uithoorn, en omvatte een gedeelte van het Gooi, noord-west Utrecht, de eilanden in het IJ en Marken. Het derde arrondissement bestond uit de rest van het Gooi en de provincie Utrecht. Dit kwam in grote trekken overeen met de situatie in de jaren 1811-1814. In 1822 werden de werken op de eilanden Terschelling en Vlieland afgescheiden van het 7<sup>e</sup> district (Friesland) en bij de latere Directie Noord-Holland gevoegd<sup>10</sup>. De provincie Utrecht werd per 15 juni 1822 een zelfstandig district<sup>11</sup>. Vanaf 1842 waren er in Noord-Holland een drietal arrondissementen: Alkmaar, Amsterdam en Purmerend. De eilanden Terschelling en Vlieland ressorteerden onder het laatstgenoemde arrondissement.

#### b. Periode 1 april 1849 tot 1 mei 1901

Per 1 april 1849 bestond het 9<sup>e</sup> district (Noord-Holland) uit de provincie Noord-Holland<sup>12</sup>. Met ingang van 1 januari 1855 werd er een reorganisatie doorgevoerd. Noord-Holland werd verdeeld in vier arrondissementen: Nieuwediep, Hoorn, Alkmaar en Haarlem. Het arrondissement Purmerend hield op te bestaan. De ingenieur die Haarlem als standplaats had, kreeg in oktober 1856 Amsterdam als standplaats, waardoor de naam van het arrondissement veranderde in Amsterdam. De eilanden Terschelling en Vlieland vielen daardoor vanaf 1855 onder het arrondissement Hoorn. Het arrondissement Nieuwediep was een kort leven beschoren: het werd al in mei 1857 opgeheven. De ingenieurs in de arrondissementen Hoorn en Alkmaar namen de werken van dit

<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 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>8</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>9</sup> MB van 17 oktober 1817, 3<sup>e</sup> afd., nr. 12242

<sup>10</sup> MB van 29 mei 1822, nr. 22W

<sup>11</sup> MB van 18 mei 1822, nr. 41

<sup>12</sup> KB van 8 februari 1849, Stbl. nr. 6

arrondissement over. Zo omvatte het arrondissement Hoorn geografisch gezien het gebied ten oosten van het arrondissement Alkmaar en de eilanden Texel, Vlieland, Terschelling, Urk en Marken en het voormalige eiland Wieringen. Na de instelling van de Provinciale Waterstaatsdienst in Noord-Holland<sup>13</sup> werd in 1883 de indeling van de arrondissementen opnieuw geregeld<sup>14</sup>.

Per 1 april 1881 werd de dienst van het 8<sup>e</sup> district (Utrecht) opgedragen aan de hoofdingenieur van het 9<sup>e</sup> district (Noord-Holland)<sup>15</sup>. Per 1 juli 1889 werd dit besluit ingetrokken en de dienst van het 8<sup>e</sup> district opgedragen aan de hoofdingenieur van het 5<sup>e</sup> district (Gelderland)<sup>16</sup>.



*Ansichtkaart van Vlieland, militair portvrij verstuurt, met groot rondstempel, 17/9/1916 naar Zaandam.*

In april 1884 ging de inspecteur van de 1<sup>e</sup> inspectie er mee akkoord dat met ingang van 1 juli 1884 er zowel op Terschelling (Bulkens) als Vlieland (Jelgersma) een vaste opzichter kwam<sup>17</sup>. Per die datum werd ook opzichter Lugten verplaatst van Enkhuizen naar Alkmaar en werd Schol geplaatst in Enkhuizen. Per 1 oktober 1884 volgde A. Kooreman in Amsterdam (Grote weg 1<sup>e</sup> klasse nr. 1 van Amsterdam naar Muiden en nr. 3 van Duivendrecht naar Abcoude en Keulsche Vaart van Amsterdam naar Diemerbrug) Steenaart op. Deze dienstkring verviel per 1 mei 1888 (overplaatsing Kooreman naar nieuwe dienstkring Petten) en de werkzaamheden werden verdeeld over de dienstkringen Weesp (per 17 november 1886 standplaats Muiden) en Schellingwoude. In deze laatste plaats was een buitengewoon opzichter (te Nuijl) werkzaam die in 1894 tot adjunct-opzichter werd benoemd. Ook in Urk en Wieringen zaten buitengewone opzichters die in 1894 ook adjunct-opzichter werden. Dit gold ook voor Slegtkamp te IJmuiden en Helmers te Beverwijk/Velzen. Echter Slegtkamp voerde wel een eigen administratie, maar vanaf 1 april 1886 viel hij onder opzichter Van Sluijs te IJmuiden. In 1884 waren er verder dienstkringen in Helder en Nieuwendiep (ook standplaats Helder), terwijl van de dienstkring Helder begin 1888 de dienstkring Petten werd afgesplitst. Per 1 mei 1888 werd de dienstkring Petten bezet door de van Amsterdam afkomstige A. Kooreman. Op die datum nam hij per proces verbaal ook de per 1 augustus 1876 bij het Rijk in onderhoud gekomen Heldersche zeewering van collega L. Koot (dienstkring Helder)

<sup>13</sup> KB van 8 september 1881, nr. 20, Provinciaal Blad 81, nr. 66

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

<sup>15</sup> KB van 28 maart 1881, nr. 71

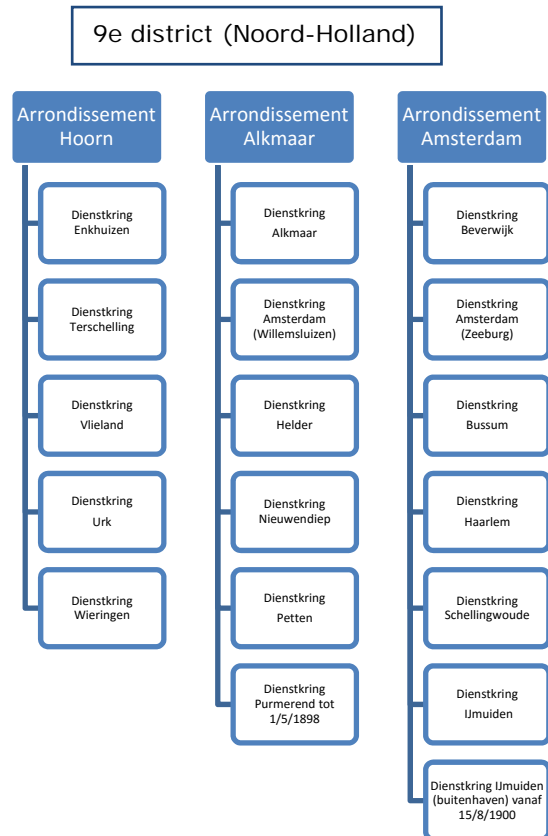
<sup>16</sup> KB van 25 juni 1889, nr. 26

<sup>17</sup> brief van 15 april 1884, nr. 835 H/137 Na

over. Dit was de formele instelling van de dienstkring Petten die enkele maanden voordien tijdelijk door buitengewone opzichters was waargenomen. Verder bestonden de dienstkringen Amsterdam Willemssluisen en Haarlem.

Samenvattend waren er in het 9<sup>e</sup> district in 1884 totaal 18 dienstkringen met 12 vaste opzichters en 6 buitengewone opzichters. Zoals vermeld werd later de dienstkring Amsterdam opgeheven en de dienstkring Petten afgesplitst van de dienstkring Helder.

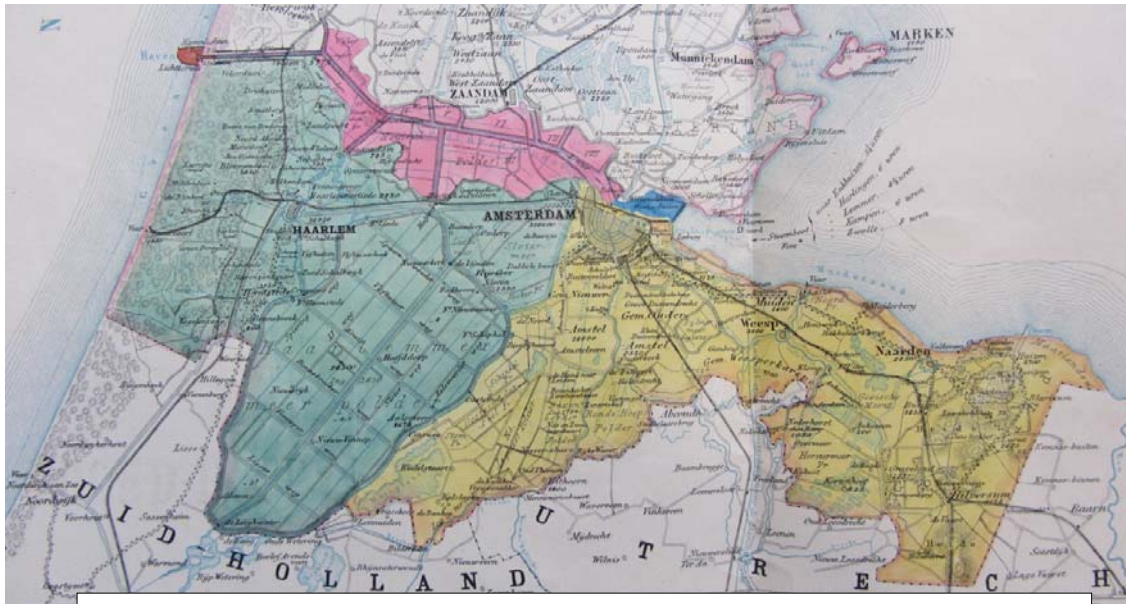
De standplaats van de dienstkring Muiden werd per 10 februari 1886 gewijzigd in Bussum<sup>18</sup>. Bij ontslag van het dienstkringhoofd per 1 januari 1896 mocht hij in zijn woning blijven wonen. Zijn opvolger kon in de vesting Muiden geen woning vinden. Ook Naarden was geen optie. Omdat officieren van het garnizoen Naarden ook al in Bussum woonden en deze plaats ook de beschikking had over een stoomtram en trein, ging de hoofdinspecteur met deze standplaatswijziging akkoord<sup>19</sup>.



<sup>18</sup> MB van 6 februari 1896, nr. Litt M, afd. Waterstaat, 3<sup>e</sup> onderafd.b

<sup>19</sup> Noord-Hollands Archief (NA) 156, inv. nr. 493





20

Kaart dienstkringen van het arrondissement Amsterdam 1890 (met uitzondering van de dienstkring Zeeburg)<sup>20</sup>

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

<b><i>Dienstkring</i></b>	<b><i>Areaal dienstkringen 1896</i></b>
Amsterdam-Willemsluizen	Het Noord-Hollands Kanaal van het afgesloten IJ tot het Broeker Schouw (km paal 6).
Purmerend	Het Noord-Hollands Kanaal van het Broeker Schouw (km paal 6) tot Koogerpolder vlotbrug (Km paal 29).
Alkmaar	Het Noord-Hollands Kanaal van de Koogerpolder vlotbrug (km paal 29) tot Jacob Claassensluis (km paal 53); Rijksweg Velsen – Alkmaar; Rijksweg Alkmaar – Jacob Claassensluis.
Nieuwediep	Noord-Hollands Kanaal van Jacob Claassensluis (km paal 53) tot Helder (km paal 80) en de daarnaast liggende rijksweg; Onderhoud havenwerken Nieuwediep.
Helder	De Heldersche zeewering; Eiland Texel.
Petten	De Noord-Hollandse- en Pettemeer zeewering met de daarbij behorende Rijksduinen.
Bussum	De Keulsche Vaart tot de Utrechtse grens bij Nederhorst den Berg; Het Tienhovensche kanaal in Gooiland; Rijksweg Amsterdam – Utrechtse grens bij Laren met zijtak naar Muiderberg; Rijksweg Duivendrechtse brug – Utrechtse grens bij Abcoude.
Haarlem	Rijksweg Haarlem – Amsterdam; Rijksweg Haarlem – Bennebroek; Rijksweg Haarlem – Velzen; Jaagpaden Zuider en Noorder Spaarne.
(Amsterdam) Zeeburg	Het Merwedekanaal vanaf de Stads Rietlanden t/m de sluisen te Nigtevegt.
Schellingwoude	Sluis- en havenwerken te Schellingwoude (werken ten oosten van Amsterdam tot het vuurtoreneiland te Burgerdam).
Beverwijk	Noordzeekanaal van Amsterdam tot IJmuiden met zijkanalen.
IJmuiden	Sluis- en havenwerken te IJmuiden.
Terschelling	Haven, havenwerken en duinen op eiland Terschelling.
Vlieland	De zee- en oeverwerken van het Noorder- en Zuider strand en de duinen en de haven op eiland Vlieland.
Enkhuizen	Werken aan het Krabbegat te Enkhuizen; Havenwerken te Medemblik; Havenwerken op het eiland Marken.
Wieringen	De havenwerken en Rijkszeeweringen op eiland Wieringen.
Urk	De zee- en havenwerken op eiland Urk.

<sup>20</sup> NHA 156, inv. nr. 491

### c. Periode van 1 mei 1901 tot 1 mei 1918

In 1891 werd bepaald<sup>21</sup> dat vanaf 1 maart 1891 een deel van het arrondissement Amsterdam zou worden afgesplitst. Het betrof het gehele Noordzeekanaal, de haven- en sluiswerken te IJmuiden, de dam in de Zuiderzee te Schellingwoude en het daar te bouwen stoomgemaal. Het zou als Dienst van het Noordzeekanaal een geheel zelfstandig bestaan gaan voeren. Deze dienst ging per 1 mei 1901 op in het nieuw ingestelde arrondissement Noordzeekanaal. In 1901 werd het 8<sup>e</sup> district (Noord-Holland) verdeeld van drie (Alkmaar, Amsterdam en Hoorn) in vier arrondissementen (Alkmaar, Noordzeekanaal, Haarlem en Hoorn)<sup>22</sup>. Het arrondissement Amsterdam werd daarbij verdeeld in de arrondissementen Haarlem en Noordzeekanaal. In bijlage 4b wordt uitvoerig ingegaan op de diensten van het Noordzeekanaal.

Medio 1900 werden de dienstkringen Beverwijk, IJmuiden en Schellingwoude van het arrondissement Amsterdam, Dienst van het Noordzeekanaal opnieuw vastgesteld<sup>23</sup>.

Als uitvloeisel van de Grondwet 1887 kwam de Waterstaatswet 1900 (WW1900)<sup>24</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>25</sup>.

Deze algemene maatregel van bestuur kwam in 1903<sup>26</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 9<sup>e</sup> directie (Noord-Holland) waren vier arrondissementen (Alkmaar, Noordzeekanaal, Haarlem en Hoorn)<sup>27</sup>.



Dienstbriefkaart, portvrijdom, aan het hoofd van de dienstkring Bussum (J.P. de Vries 1/5/1906-1/5/1913)  
met tramstempel Hilversum-Huizen 28/1/1910 naar Bussum.  
(In bijlage 8 wordt onder andere uitgelegd onder welke voorwaarden portvrijdom gold)

Per 1 oktober 1903 werd de dienstkring Urk opgeheven en samengevoegd met de dienstkring Enkhuizen<sup>28</sup>. Het eiland Urk was een geïsoleerde plaats, waar veelal jonge ongehuwde opzichters

<sup>21</sup> MB van 18 februari 1891, Littera A

<sup>22</sup> MB van 23 januari 1901, La. F., afd. Waterstaat T

<sup>23</sup> MB van 16 juni 1900, nr. 170, afd. Waterstaat, 3e onderafd. b

<sup>24</sup> wet van 10 november 1900, Stbl. 176

<sup>25</sup> KB van 20 mei 1902, Stbl. nr. 75

<sup>26</sup> KB van 3 juni 1903, Stbl. 151

<sup>27</sup> MB van 24 augustus 1903, nr. 188, afd. Waterstaat

<sup>28</sup> MB 11 van 11 april 1903, L.R., afd. Waterstaat



geplaatst werden. Voor het volgen van opleidingen van de kinderen was een dergelijke standplaats zeer ongunstig. Vanwege zijn nevenfunctie als havenmeester zat de opzichter echt vast op het eiland Urk. Dit gold ook voor de buitengewone opzichter, vanaf 1894 adjunct-opzichter R. de Boer van der Leij.

Hij moest daar blijven wonen wat problemen opleverde voor zijn kinderen, die verdere scholing op het vasteland zochten. Eerst toen er een nieuwe havenmeester op Urk was aangesteld, werd door de inspecteur Enkhuizen als andere standplaats aangewezen met behoud van zijn dienst in Urk. Hij werd tevens belast met het toezicht op rijkshavenwerken te Medemblik die per 1 november 1898 overkwamen van de dienstkring Enkhuizen<sup>29</sup>. Op 15 maart 1903 overleed de Boer en ruim een half jaar later werd de dienstkring Urk opgeheven.



Ijssvlucht per KLM-noodvlucht naar Urk 12/1/1940  
*'Normaal gesproken wordt de post voor het eiland Urk per schip vervoerd. In strenge winters is dat soms niet mogelijk. In die gevallen worden er speciale vluchten georganiseerd om ervoor te zorgen dat de post van en naar de eilanden gewoon vervoerd kan worden. Hier ziet U een deraelk ijs-luchtpoststuk van Urk.'*

Met ingang van 1 januari 1912 werd de Vissershaven te IJmuiden onttrokken aan de dienstkring IJmuiden en een nieuwe dienstkring Vissershaven ingesteld<sup>30</sup> (zie ook bijlage 4b)

31



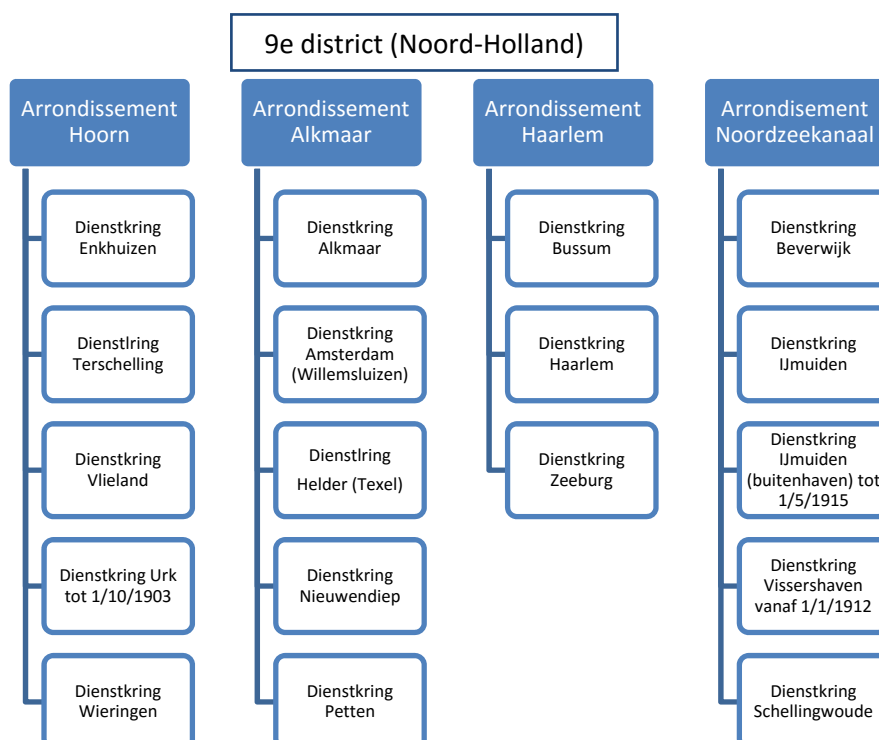
Kaart van de dienstkringen in het arrondissement Noordzeekanaal<sup>31</sup>

<sup>29</sup> brief van 21 mei 1898, nr. 681 (NHA 156 inv. nr. 494)  
<sup>30</sup> MB van 27 december 1911, nr. 256, afd. Waterstaat  
<sup>31</sup> NHA 156, inv. nr. 499

Per 1 januari 1913 kwam er een nieuwe grensregeling voor de arrondissementen<sup>32</sup>. Hierbij ging de Anna Paulownapolder en de Wieringerwaard over van het arrondissement Alkmaar naar het arrondissement Hoorn<sup>33</sup>. Per die datum werden ook de gewijzigde dienstkringen Terschelling, Vlieland, Enkhuizen en Wieringen in het arrondissement Hoorn opnieuw vastgesteld.



Brief van Amsterdam 4/7/1870 naar Secretaris Anna Paulownapolder met langstempel Anna-Poulowna-polder (hulppostkantoor van 1867-1879).



<sup>32</sup> MB van 7 november 1912, nr. 242, afd. Waterstaat

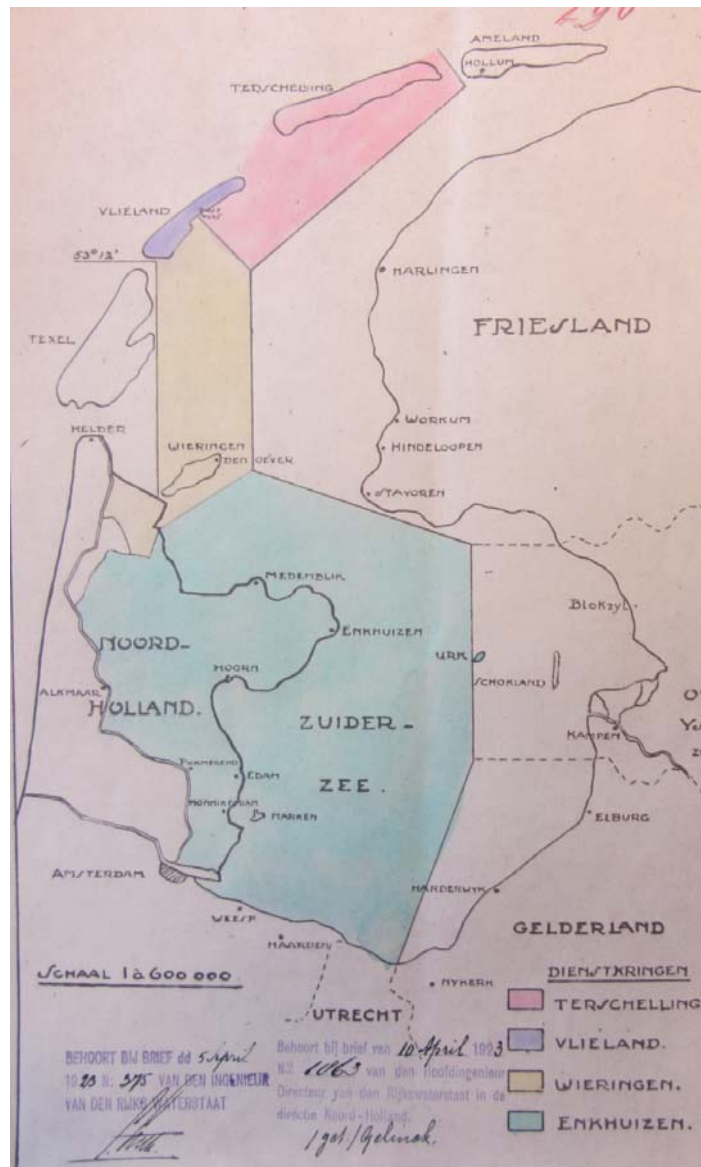
<sup>33</sup> MB van 14 juni 1913, nr. 220, afd. Waterstaat



**d. Periode van 1 mei 1918 tot 1 januari 1933.**

Per 1 mei 1918 komt er een nieuw organiek besluit voor de inrichting van de Rijkswaterstaat<sup>34</sup>, waarbij er sprake was van directie zonder nummering. De directie Noord-Holland omvatte de provincie Noord-Holland. In 1917 werd de omschrijving van de arrondissementen geüpdatet, waarbij de omschrijving uit 1912 enkel gewijzigd werd dat de bouw van een nieuwe sluis in IJmuiden door een afzonderlijke dienst zou worden uitgevoerd<sup>35</sup> (zie ook bijlage 4b). De uitvoering van de Zuiderzeewerken had ook invloed op het werkgebied van de directie Noord-Holland. Met ingang van 1 januari 1922 werd het rechtstreeks beheer van de rijkswaterstaatswerken op het eiland Wieringen, waaronder de zeestroom rondom het eiland, overgedragen aan de Dienst Zuiderzeewerken. Enkel de Anna-Paulownapolder en Wieringerwaard bleven bij de directie Noord-Holland<sup>36</sup>. Dat betekende ook spoedig de opheffing van de dienstkring Wieringen. Per 1 mei 1923 werden de nieuwe dienstkringen in het arrondissement Hoorn vastgesteld<sup>37</sup>. Dit was mede een gevolg van het MB van dat jaar<sup>38</sup>, waarbij onder andere het eiland Texel van het arrondissement Alkmaar overging naar het arrondissement Hoorn. Dit gold ook voor de Anna-Paulownapolder en Wieringerwaard die onder het beheersgebied van de dienstkring Enkhuizen kwamen.

39



Kaart van de dienstkringen in het arrondissement Hoorn 1923<sup>39</sup>

<sup>34</sup> KB van 5 november 1917, nr. 29

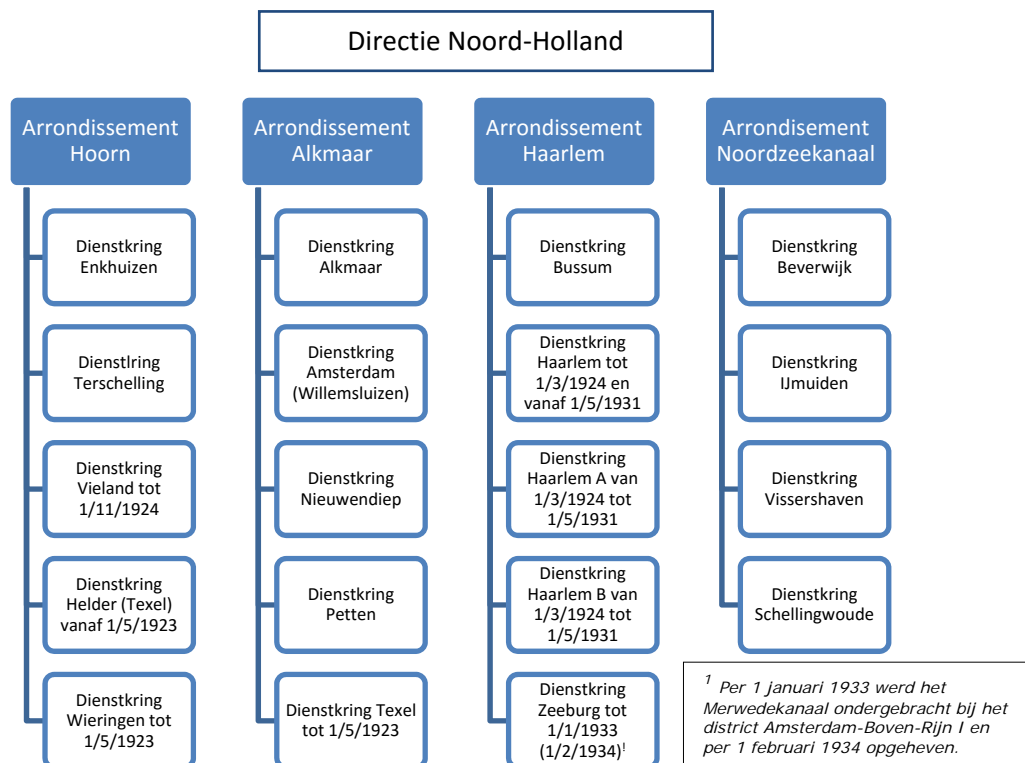
<sup>35</sup> MB van 15 november 1917, nr. 252, afd. Waterstaat

<sup>36</sup> MB van 23 december 1921, La. N. afd. Waterstaat T

<sup>37</sup> MB van 4 mei 1923, nr. 293 afd. Waterstaat T

<sup>38</sup> MB van 19 maart 1923, La. A. afd. Waterstaat T

<sup>39</sup> NHA 156, inv. nr. 502



Per 1 maart 1924 werd de dienstkring Haarlem tijdelijk gesplitst:

*Bij brief van 25 januari 1924, nr. 231 stelde de ingenieur van het Arrondissement Haarlem aan de Hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Noord-Holland voor om de dienstkring Haarlem tijdelijk te splitsen. De aankoop van de gronden ten behoeve van de verbetering van rijksweg Amsterdam-Haarlem was nagenoeg beëindigd en op de Staatsbegroting was jaarlijks voldoende budget aanwezig om de uitvoering ter hand te nemen. Er moesten onder zijn leiding veel voorbereidende werkzaamheden worden verricht (bestekken, overleg en, toezicht). Dit vond in hoofdzaak plaats door de technisch-ambtenaar in de dienstkring Haarlem, O. Lofvers, die vanaf 1 november 1916 daar dienst deed. Mede gezien zijn plaatselijke kennis, onder andere de slechte bodemgesteldheid en zijn betrokkenheid bij deze omvangrijke werken, was de arrondissementsingenieur van mening dat Lofvers onmogelijk deze wegverbetering kon uitvoeren naast zijn gewone dienst in zijn dienstkring. Voorgesteld werd om de dienstkring tijdelijk te splitsen, zodat Lofvers zich uitsluitend beperkte tot rijksweg Amsterdam - Haarlem. Op het arrondissementskantoor was werkzaam de technisch-ambtenaar H.J. Marsman, die onder meer met de grondaankopen was belast voor de verbetering van de rijkswegen in Noord-Holland. Hij zou belast kunnen worden met de tijdelijke waarneming van de dienstkring Haarlem nadat hiervan het onderhoud en verbetering van de rijksweg Amsterdam-Haarlem zou zijn afgescheiden. De splitsing van de dienstkring Haarlem per 1 maart 1924 zou voor ca 4 jaar nodig zijn.*

*In maart 1924 werd met deze tijdelijke splitsing van de dienstkring Haarlem ingestemd<sup>40</sup>. Dit bleef duren tot het ontslag van Lofvers op 1 mei 1931, waarbij hij bij proces verbaal het archief overdroeg aan de opvolger van Marsman, C.L. Dalebout.*

Per 1 november 1924 werd de dienstkring Vlieland opgeheven en gevoegd bij de dienstkring Terschelling<sup>41</sup>.

#### e. Periode van 1 januari 1933 tot 1 januari 1957.

Met ingang van 1 januari 1933 kwam er een nieuwe grensregeling voor onder andere de arrondissementen Noordzeekanaal en Haarlem<sup>42</sup>. De districten Amsterdam-Boven-Rijn I en II<sup>43</sup> werden daarbij ingesteld. Zij werden belast met de werken tot verbetering van de

<sup>40</sup> MB van 4 maart 1924, nr. 291, afd. Waterstaat T

<sup>41</sup> MB van 15 september 1924 nr. 292, afd. Waterstaat T

<sup>42</sup> MB van 29 oktober 1932, nr. 378, Directie van de Waterstaat

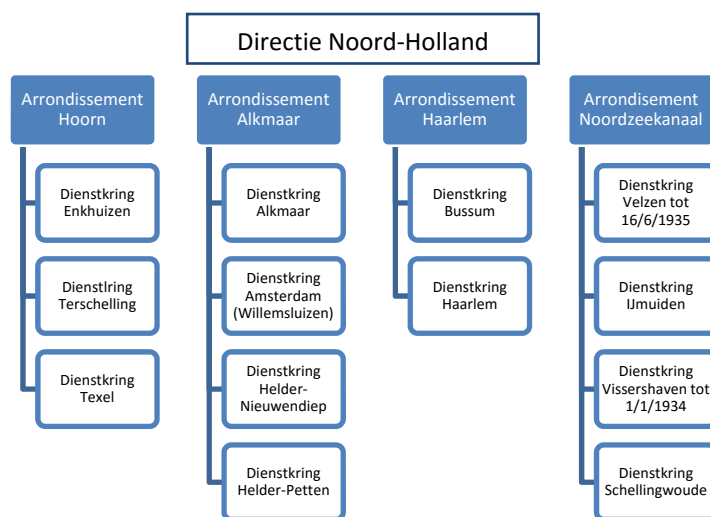
<sup>43</sup> aangekondigd bij KB van 7 mei 1931, nr. 24

scheepvaartverbinding van Amsterdam met de Boven-Rijn. Hierbij werd een gedeelte van het Merwedekanaal binnen de directie Noord-Holland aan die directie onttrokken. De dienstkring Zeeburg werd per die datum ondergebracht bij het district Amsterdam-Boven-Rijn I en per 1 februari 1934 opgeheven<sup>44</sup>. Vanaf 1 januari 1933 werd het dienstkringhoofd J.H. Mus geplaatst bij het district Amsterdam-Boven-Rijn I. Zijn collega H. J. de Vries (dienstkring Breukelen) werd tevens belast met de dienst in het district Amsterdam-Boven-Rijn I bij het Merwedekanaal<sup>45</sup>. Per 1 februari 1934 werd De Vries het hoofd van de nieuwe dienstkring Merwedekanaal.

Later kwam er in 1933 een nieuw organiek besluit Rijkswaterstaat<sup>46</sup> en een nieuwe grensregeling voor de arrondissementen<sup>47</sup>, waarbij dit per 1 augustus 1933 werd vastgelegd. De Directeur-Generaal (DG) stemde met ingang van 1 februari 1934 in om de omvang van de dienstkringen Petten, Alkmaar, Helder (Texel), Helder (Nieuwendiep) en Enkhuizen te wijzigen<sup>48</sup>. Dit hield in dat het gedeelte van de dienstkring Petten ten zuiden van de Petten-Hondsbosse zeekering gevoegd werd bij de dienstkring Alkmaar. De Heldersche zeekering van de dienstkring Helder (Texel) ging over naar de dienstkring Petten en het gedeelte van de dienstkring Enkhuizen ten noorden van de lijn Oudesluis-Nieuwesluis werd gevoegd bij de dienstkring Helder (Nieuwendiep). De DG vroeg om nauwkeurige beschrijvingen van de gewijzigde dienstkringen. Daardoor werd nog een wijziging doorgevoerd: het voormalige eiland Wieringen werd bij de dienstkring Texel gevoegd (incl. peilingen langs de kust)<sup>49</sup>. De naam van de dienstkring Helder (Texel) werd gewijzigd in dienstkring Texel, de naam van de dienstkring Petten in Helder-Petten en de naam van de dienstkring Helder (Nieuwendiep) in Helder-Nieuwendiep. Voorts werden ook de nieuwe beschrijvingen van de dienstkringen Alkmaar, Amsterdam (Schellingwoude), Terschelling, Texel en Enkhuizen vastgesteld.

Ook per 1 januari 1934 werd de dienstkring IJmuiden (Visschershaven) opgeheven omdat op die datum de Dienst Staatsvissersbedrijf werd ingesteld en afgezonderd van Rijkswaterstaat<sup>50</sup>.

Binnen het arrondissement Noordzeekanaal vond een belangrijke wijziging plaats in 1935, toen de dienstkringen IJmuiden en Velsen opgeheven werden en er een nieuwe dienstkring IJmuiden werd ingesteld<sup>51</sup> en aan de oostzijde met de Oranjesluizen de dienstkring Schellingwoude. Er werden nieuwe beschrijvingen van de dienstkringen Haarlem, Bussum, IJmuiden en Schellingwoude vastgesteld<sup>52</sup>. In 1936 werd het beheer van enige rijkswaterstaatswerken op Urk overgedragen aan de Dienst Zuiderzeewerken in verband met uit te voeren werken voor de Noordoostpolder<sup>53</sup>. Tot 1957 vonden er geen wijzigingen in de organisatie plaats met uitzondering van de standplaatswijziging van de dienstkring Texel van Den Helder naar Texel eind 1940<sup>54</sup>.



<sup>44</sup> MB van 2 november 1933, nr. La. R., Directie van de Waterstaat

<sup>45</sup> OTAR januari 1933

<sup>46</sup> MB van 12 april 1933, La. N., Directie van de Waterstaat

<sup>47</sup> MB van 25 juli 1933, La. N., Directie van de Waterstaat

<sup>48</sup> DG van 6 januari 1934, La. S., Directie van de Waterstaat

<sup>49</sup> DG van 3 september 1934, nr. 377, Directie van de Waterstaat

<sup>50</sup> KB van 22 december 1933 (Stbl. nr. 719)

<sup>51</sup> NHA 228, inv. nr. 62

<sup>52</sup> DG van 15 juni 1935, nr. 373, Directie van de waterstaat

<sup>53</sup> NHA 228, inv. nr. 417

<sup>54</sup> DG van 29 november 1940, nr. 609 II



#### f. Periode van 1 januari 1957 tot 1 januari 1975.

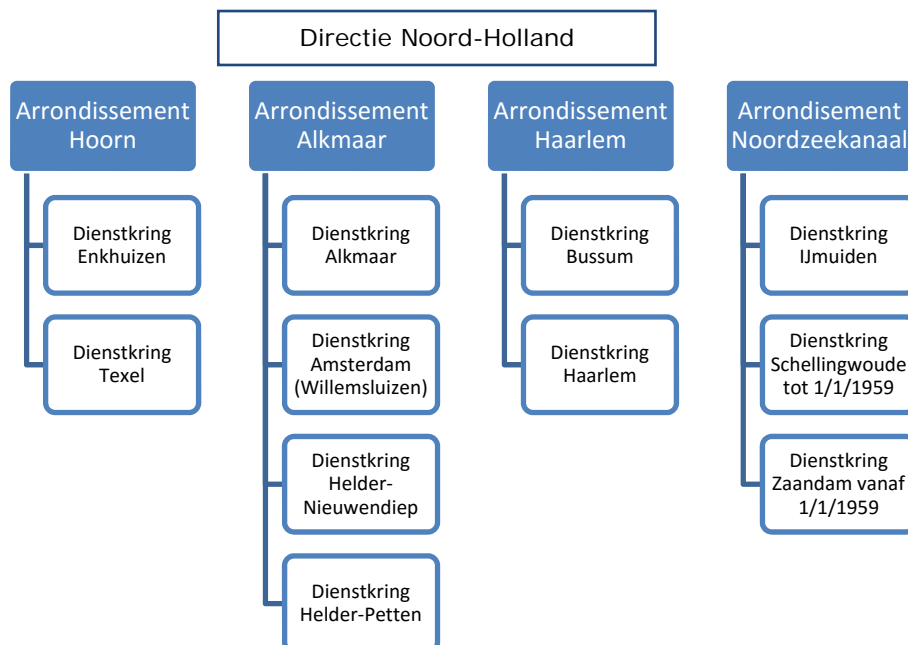
Een belangrijk feit was dat per 1 januari 1957 de eilanden Vlieland en Terschelling van de directie Noord-Holland overgingen naar de directie Friesland<sup>55</sup>. In het kader over de Waddeneilanden in hoofdstuk 16.1 wordt daarover achtergrondinformatie verschaft.

Per 1 januari 1959 werd de dienstkring Zaandam in het arrondissement Noordzeekanaal opgericht, waaronder de werken van de dienstkring Schellingwoude kwamen. Deze indeling hield stand tot 1 december 1974 toen er voor de werken van het Noordzeekanaal één dienstkring kwam: de dienstkring Noordzeekanaal.



Frankeerstempel dienstkring Noordzeekanaal

De directie Zuiderzeewerken droeg per 1 mei 1968 zijn de werken op Wieringen over aan de directie Noord-Holland<sup>56</sup>. Vanaf 1 mei 1968 werd de dienstkring Wieringen van de Directie Zuiderzeewerken opgeheven en de werken onderdeel van de dienstkring Den Helder-Nieuwendiep<sup>57</sup>.



#### g. Periode van 1 januari 1975 tot 1 oktober 2004

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 Noord-Holland werden met ingang van 1 januari 1975 alle vier arrondissementen opgeheven en vervangen door functioneel bepaalde afdelingen, ingepast in het centrale apparaat van de directie. Voor de dienstkringen in Noord-Holland bracht dit ook grote veranderingen mee, omdat deze flink werden aangepast en functioneel ingedeeld.

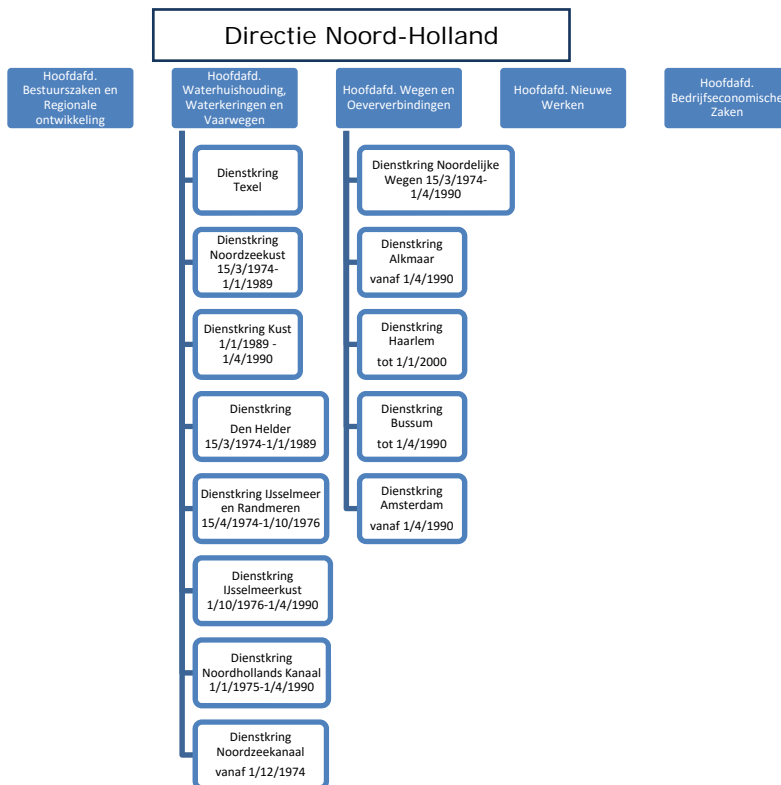
<sup>55</sup> MB van 3 januari 1957, nr. 244, afd. P, Directie van de Waterstaat

<sup>56</sup> machtiging DG 17/18 januari 1968, nr. PFF 5938711

<sup>57</sup> DG 23 april 1969, nr. PFF 23786



Frankeerstempel dienstkring Haarlem



Frankeerstempel dienstkring Den Helder

De dienstkring IJsselmeer en Randmeren werd per 1 oktober 1976 opgeheven<sup>58</sup>. Per die datum werd de dienstkring IJsselmeerkust ingesteld. Dit was een gevolg van de wijzigingen bij de directie Zuiderzeewerken die per 1 januari 1986 een normale regionale directie werd. Op 26 mei 1986 had de minister besloten tot de integratie van de RIJP en ZZW die per 1 januari 1989 geïntegreerd waren tot een nieuwe directie Flevoland. Net als andere regionale directies beheerde de directie Flevoland alle rijkswegen en rijkswateren binnen de provinciegrenzen, maar ook de delen van het IJsselmeer, het Markermeer en de Randmeren die buiten de provincie Flevoland liggen, inclusief de Afsluitdijk. De dienstkringen Noordzeekust en Den Helder werden op 1 januari 1989 samengevoegd tot een nieuwe dienstkring Kust.

<sup>58</sup> DG 25 maart 1976, nr. O 20174



Frankeerstempel dienstkringen Noordhollands Kanaal en Noordelijke Wegen

De sanering van de droge- en natte infrastructuur had ook zijn consequenties voor de dienstkringen in Noord-Holland. De beheersgebieden van de dienstkringen Haarlem, Bussum en Noordelijke Wegen werden gewijzigd. De naam van de dienstkring Bussum werd per 1 april 1990 daarbij gewijzigd in dienstkring Amsterdam. Per die datum werd de dienstkring Noordelijke Wegen samengevoegd met de dienstkring Noordhollands Kanaal tot de dienstkring Alkmaar. De dienstkring IJsselmeerkust werd herbenoemd tot dienstkring Waterland. De dienstkring Kust ging per 1 april 1990 in zijn geheel over naar het Hoogheemraadschap Noordhollands Noorderkwartier.

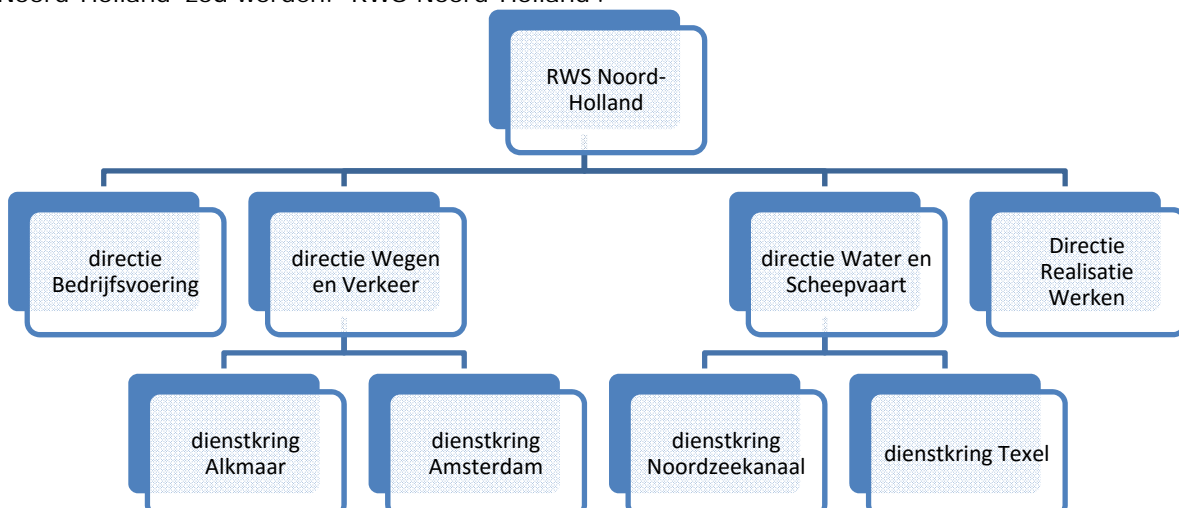


Frankeerstempel dienstkring Alkmaar

Per 1 juni 1995 ging het Noordhollands Kanaal over naar de provincie Noord-Holland, waardoor de dienstkring Alkmaar een droge dienstkring werd. Ten slotte werd de dienstkring Amsterdam per 1 januari 2000 samengevoegd met de dienstkring Haarlem tot de nieuwe dienstkring Amsterdam.

#### h. Periode van 1 oktober 2004 tot 1 januari 2006

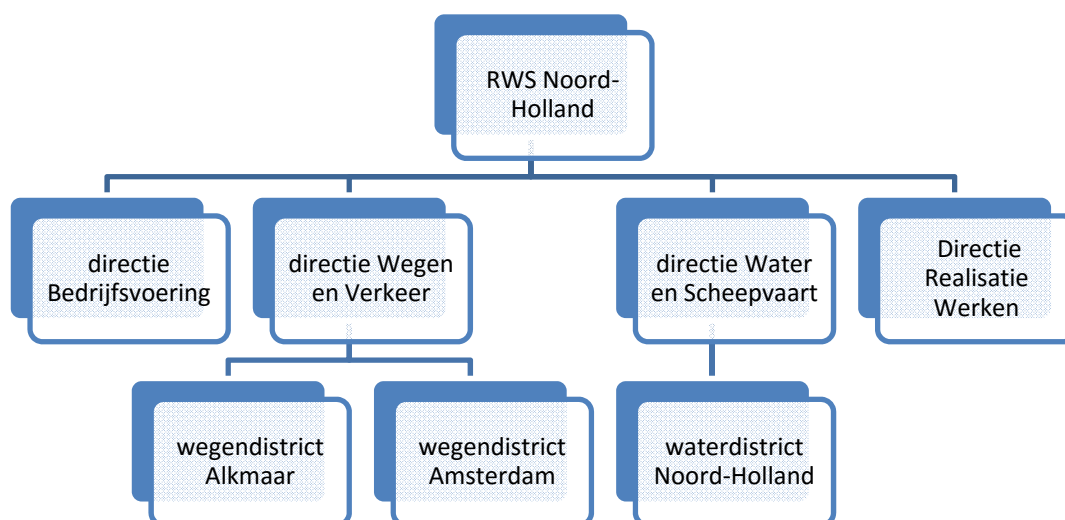
Via het Ondernemingsplan 2004 werd de Rijkswaterstaatorganisatie klaar gemaakt voor de vereisten van de agentschapstatus. De regionale diensten kregen daarbij een uniforme structuur met binnen de diensten drie directies: Bedrijfsvoering, Wegen & Verkeer, en Water en Scheepvaart met directeuren aan het hoofd, die samen met de hoofdingenieur-directeur het directieteam van een dienst vormden. Het begrip 'directie' – tot dat moment gebruikt voor de regionale organisatievorm – was daarmee vervangen door 'dienst'. Afsproken werd, dat voor de eenduidigheid, alle diensten per 1 oktober 2004 in plaats van de tot dan toe gebruikelijke aanduiding (bijv.) 'directie Noord-Holland' zou worden: 'RWS Noord-Holland'.





### i. Periode van 1 januari 2006 tot 2 april 2013

Per 1 januari 2006 was de reorganisatie bij RWS Noord-Holland gereed en de wegen- en waterdistricten ingesteld.



### j. Periode na 1 april 2013

In het in juni 2011 verschenen Ondernemingsplan 2015 ('Eén Rijkswaterstaat, elke dag beter!') werd een nieuwe koers aangekondigd met een nieuwe hoofdstructuur voor Rijkswaterstaat. Vanuit het principe van één Rijkswaterstaat werden de districten opnieuw ingericht zodat wegen en water gecombineerd zijn. Op 1 april 2013 werd de nieuwe organisatiestructuur vastgesteld, waarbij de combi-districten een gewone afdeling werden binnen de regionale directies. Per die datum werd de naam in Noord-Holland 'Rijkswaterstaat West-Nederland Noord'.

## 2. Beheersobjecten.

### a. Natte infrastructuur

#### **Noordzeekanaal**

Het Noordzeekanaal is het belangrijkste natte areaal van Rijkswaterstaat Noord-Holland en wordt uitgebreid beschreven in bijlage 4b.

#### **Noord-Hollands Kanaal**

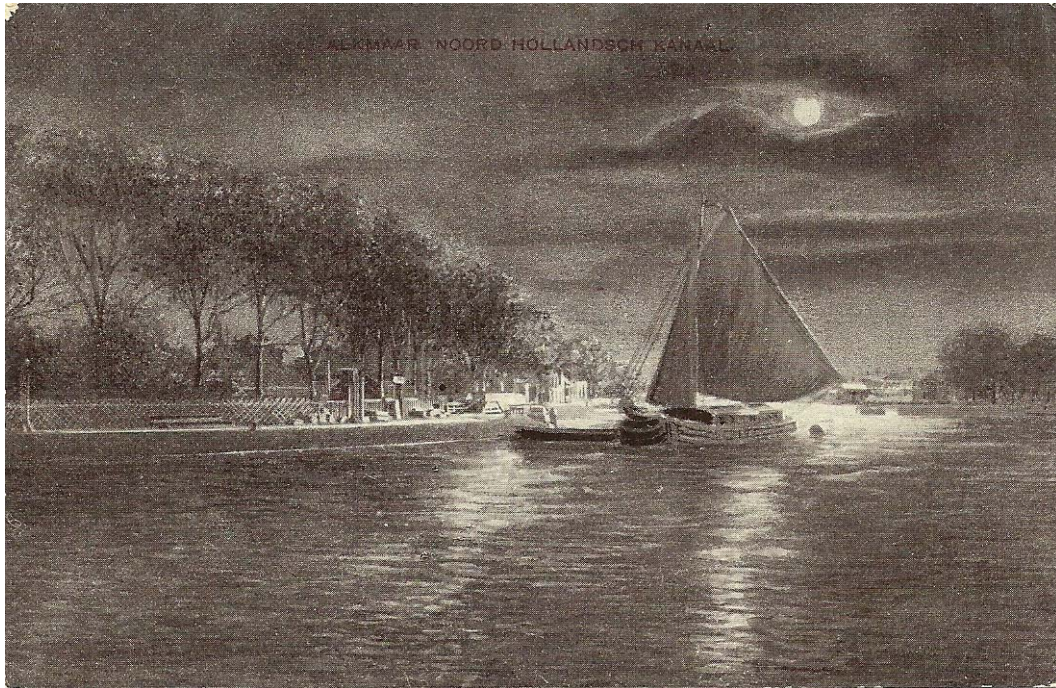
De aanleg van het (Groot) Noord-Hollandsch Kanaal (80 km), bedoeld als vervanging van de oude route door de Zuiderzee, was het geesteskind van Koning Willem I. Hij gelaste bij KB van 1817: "Er zal een kanaal van Amsterdam naar Den Helder; onze gouverneur in de provincie Noord-Holland wordt met de uitvoering belast."

Het KB van 15 april 1819 bekrachtigde het weldadige oogmerk van de koning. Verordonneerd werd de aanleg van een zodanig ruim kanaal dat grote geladen zeeschepen ongehinderd van zee naar Amsterdam konden varen. In datzelfde KB werd al dadelijk besloten tot de bouw van een dubbele schutsluis bij het Tolhuis in Amsterdam benoorden het IJ (Willemsluizen), de bouw van een schutsluis bij Purmerend en aan de noordzijde bij het Nieuwendiep in Den Helder. Het kanaal (breedte van 37,65 m, diepte van 5,60 m onder zomerpeil en een bodembreedte van circa 9,50 m) kwam onder leiding van de Inspecteur-Generaal van de Waterstaat, Jan Blanken, gereed op 4 december 1824. Vermeldenswaard is nog dat de sluisen te Amsterdam en Nieuwendiep gebouwd werden met waaierdeuren, een uitvinding van Blanken zelf, terwijl hij speciaal voor het kanaal de zogenaamde vlotbrug ontwierp. De waaierdeuren zijn in de loop der tijden vervangen door andere sluisen. Een halve eeuw na ingebruikneming was het Noordhollands Kanaal wat de zeescheepvaart betreft volledig uit de tijd. Omdat het kanaal zo kort na zijn voltooiing gedateerd was, heeft er nooit de noodzaak bestaan het te verruimen. In 1856 werd in Den Helder een grote sluis gebouwd. Van 1861 tot 1864 werd in Amsterdam de grote Willem III-sluis gebouwd, gevolgd door een restauratie van de oude Willemsluizen in de daarop volgende jaren. Met de aanleg van het Noordzeekanaal verloor het Noordhollands Kanaal zijn betekenis voor de zeescheepvaart, maar voor de professionele en recreatieve binnenvaart en de waterhuishouding speelde het nog wel een rol.

Het Noordhollands Kanaal was in het beheer bij:

- Dienstkring Amsterdam-Willemsluizen tot Broeker Schouw (km paal 6);
- Dienstkring Purmerend, het aansluitende stuk tot Koogerpolder Vlotbrug (km paal 29);
- Dienstkring Alkmaar, het aansluitende stuk tot de Jacob Claassensluis (km paal 53);
- Dienstkring Nieuwendiep, het aansluitende gedeelte tot Den Helder.

Zoals al vermeld werd de dienstkring Purmerend opgeheven op 1 mei 1898 en dat deel van het kanaal gevoegd bij de dienstkring Amsterdam-Willemsluizen.



Ansichtkaart Noordhollands Kanaal (gebruikt 1909)

Bij de functionele indeling van de directie Noord-Holland per 15 maart 1974 en opheffing van de arrondissementen, zijn kort daarna vanaf 1 januari 1975 ook de dienstkringen opnieuw ingedeeld. Zo ontstond de dienstkring Noordhollands Kanaal die bleef bestaan tot 1 april 1990. Het kanaal werd toen onderdeel van de dienstkring Alkmaar tot de overdracht op 1 juni 1995 van het Noordhollands Kanaal (inclusief Koopvaardersschutsluis) aan de provincie Noord-Holland<sup>59</sup>. De wegen waren in het kader van de Wet Herverdeling Wegen al overgedragen.

#### ***Het Merwedekanaal in Noord-Holland***

Eind 19<sup>e</sup> eeuw<sup>60</sup> werd besloten tot de aanleg voor rekening van de Staat van een kanaal van Amsterdam naar de Lek ten westen van Vreeswijk én van Vianen naar de Merwede bij Gorinchem, met sluisen te Zeeburg, bewesten Utrecht, Vreeswijk, Vianen en Gorinchem. In 1931<sup>61</sup> werd besloten dat het kanaal vervangen moest worden. Per 1 februari 1934 werd de dienstkring Zeeburg (beheerder gedeelte in provincie Noord-Holland tussen Zeeburg en Nigtevecht) opgeheven en ingesteld een nieuwe dienstkring Merwedekanaal, omvattende het Merwedekanaal tussen het afgesloten IJ en Utrecht. In bijlage 5h wordt het Merwedekanaal verder beschreven<sup>62</sup>.

#### ***Vecht en Keulse Vaart.***

Deze oude vaarweg van Amsterdam naar de Rijn werd in het begin van de 19<sup>e</sup> eeuw aangelegd via een stelsel van kanalen die samen de Keulsche Vaart werden genoemd. Na de Amstel werd via de Weespertrekvaart en de Gaasp bij Weesp de Vecht bereikt. In Utrecht moest men zich behelpen met de Vecht. In bijlage 5h wordt deze vaarweg verder beschreven.

<sup>59</sup> KB 95 004 693

<sup>60</sup> bij wet van 29 juli 1881, Stbl. nr. 143, aangevuld bij wet van 15 mei 1884, Stbl. nr. 196

<sup>61</sup> Wet van 27 maart 1931, Stbl. nr. 130

<sup>62</sup> MB van 2 november 1933, La. R, Directie van de Waterstaat

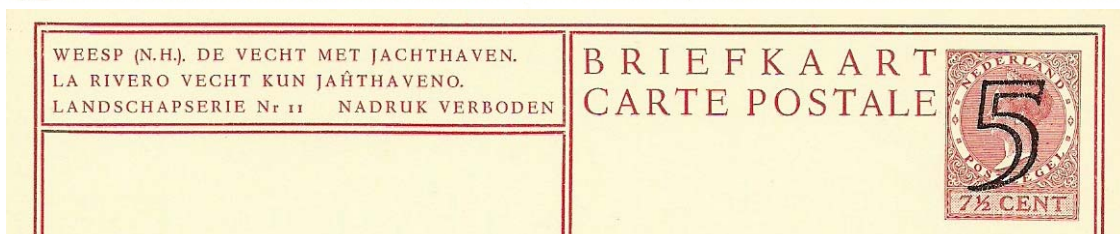


ministerie  
van verkeer en waterstaat  
**rijkswaterstaat**  
directie noord-holland



*Frankeerstempel dienstkring Bussum*

De Keulse Vaart tot de Utrechtse grens is altijd onderdeel geweest van de dienstkring Bussum, waarvan de naam op 1 april 1990 werd gewijzigd in Amsterdam. Op 1 januari 1997, de datum dat het nieuwe Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht van start ging, werd het gedeelte Vecht gelegen in Noord-Holland (tot de grote zeesluis te Muiden), de Weespertrekvaart (incl. de Gaasp), de Smalweesp, de keerschuiven Nieuwe Diep en Diemen, de schotbalkkering ter hoogte van km. 6.6 aan de oostzijde van het Amsterdam-Rijnkanaal, de Uitermeersluis te Weesp (inclusief het gedeelte van de 's-Gravelandse Vaart gelegen tussen de sluis en de Vecht) en de Keetpoortsluis en de Weesperpoortsluis te Muiden door tussenkomst van de provincie aan dit hoogheemraadschap overgedragen<sup>63</sup>.



*Geïllustreerde briefkaart de Vecht bij Weesp*

<sup>63</sup> KB 96 006 575



**Waterkeringen.**

Het vasteland van Noord-Holland wordt aan de westzijde tegen de Noordzee beschermd door de duinen. Deze natuurlijke waterkering strekt zich uit van de grens tussen Noord- en Zuid-Holland tot de Heldersche zeevering. Op twee plaatsen zijn de duinen onderbroken: te IJmuiden, waar het Noordzeekanaal door de duinen is gegraven en te Petten, waar de Hondsbossche-en de Pettemer zeevering het achterland beschermen. Vóór 1876 was een belangrijk deel in beheer en onderhoud overgedragen aan de provincie en na 1 augustus 1876 voornamelijk weer een rijkstaak.

DIENST.

*in N° 398/16*

RIJKSWATERSTAAT.



Aan

den Heer Ingenieur van den Rijkswaterstaat  
~~Opzichter~~

*h arrondissement*

De Ingenieur  
Opzichter  
van den Rijkswaterstaat,

*J. H. Kuiper.*

te Alkmaar.

*Petten 17 Februari 1916.*

*Ik heb de eer U omtrent den stormvloed  
van gisteren en heden het volgende te berichten:*

*op 16 Febr: hoogste waterstand  $\pm 1.20^m + V.Z.$  te  $5^m$  v/m*

*" golfoploop  $\pm 3.80^m + V.Z.$*

*Winderacht 5.*

*op 17 Febr: hoogste waterstand  $\pm 1.20^m + V.Z.$  te  $2.30^m$  v/m*

*" golfoploop  $\pm 3.80^m + V.Z.$*

*Winderacht 4.*

*Door den blijvende hoogen waterstand  
is in mijn dienstkring nog geen schade a'arr.  
hoofden of zeevering te constateren.*

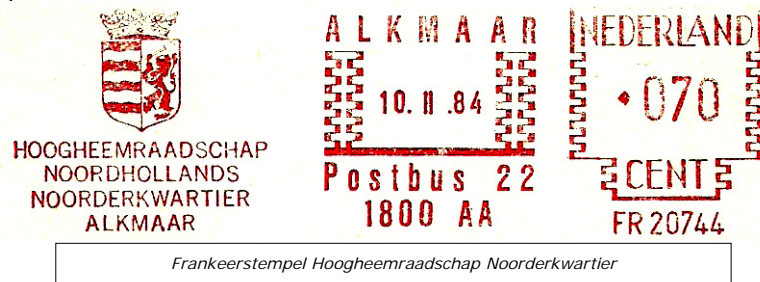
*den Heer Ing. H. R. M. S.  
te Alkmaar.*

*de ops: Kuiper*

In het Rijkzeeweringenreglement (vanaf 1927) vinden we deze belangrijke rijkszeeweringen opgesomd. De zeereep van de grens met de provincie Zuid-Holland tot Velsen was in onderhoud bij het Hoogheemraadschap van Rijnland. Ten noorden daarvan was de zeereep in onderhoud bij Rijkswaterstaat. De Hondsbossche zeewering was bij het Hoogheemraadschap Noordhollands Noorderkwartier in beheer en onderhoud. Het kustvak tussen de Hondsbossche zeewering en Den Helder werd door Rijkswaterstaat onderhouden<sup>64</sup>, terwijl de provincie Noord-Holland bijdroeg in de kosten van een gedeelte van dat vak, zodat de Pettemerzeewering en de Helderse zeewering in beheer waren bij het Rijk.

De Helderse zeewering was tot 1934 in beheer bij de dienstkring Helder (Texel), waarna deze overging naar de dienstkring Helder-Petten, waaronder de Pettemerzeewering al behoorde. In het kader van de Deltawet werd de Pettemerzeewering verhoogd en verzaaid en kreeg landwaarts een betere aansluiting met de duinformatie in noordelijke richting.

In het kader van Brokx-Nat zijn de hoofdwaterkeringen tussen de haven van IJmuiden en de Hondsbossche Zeewering en de Hondsbossche zeewering tot Den Oever overgedragen aan het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier<sup>65</sup>.



Als onderdeel van het tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma worden de zwakke schakels langs de kust van Noord-Holland aangepakt. Zo worden de Hondsbossche en Pettemer Zeewering in samenwerking tussen Rijkswaterstaat, het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier en de provincie Noord-Holland onder de noemer 'Kust op kracht', inclusief de kust voor Callantsoog versterkt met zand (ca 32 miljoen m<sup>3</sup> zand). Ook de betrokkenheid van de markt is hierbij uniek. De aannemer neemt in zijn plannen 20 jaar onderhoud mee. In 2015 is de veiligheid weer op orde.

Wieringen behoorde bij het vasteland sinds de droogmaking van de Wieringermeer in 1930. Urk is vanaf 1942 in de Noordoostpolder opgenomen. Op het eiland Marken was de omringdijk in beheer en onderhoud bij Rijkswaterstaat. Op de eilanden Texel, Vlieland en Terschelling heeft het Rijk de zorg voor de rijkszeewerken en de buitenduinen.

### **Havens enzovoorts**

Het Nieuwediep, de havens te IJmuiden en de havens op de eilanden zijn rijkszeehavens. De havenwerken beoosten Oudeschild op Texel werden in 1925 door het Rijk van de gemeente Texel overgenomen<sup>66</sup>. Na moeizame onderhandelingen volgde in 1949 de overneming van havens en havenwerken te Medemblik in beheer en onderhoud bij het Rijk.

In het kader van Brokx-Nat zijn de Koopvaardersbinnenhaven, de Zeedoksluis en het Nieuwe Diep/Den Helder in 1993 overgedragen aan de gemeente Den Helder<sup>67</sup>. Per 1 juli 1995 zijn aan de gemeente Wieringen de rijkszeehavens (Noorderhaven en Vissershaven), de Oude Buitenhavenmond, de Zuiderhaven te Den Oever en de haven De Haukes overgedragen<sup>68</sup>. De havens van Medemblik inclusief het Overlekerkanaal zijn aan de gemeente Medemblik overgedragen<sup>69</sup> en de werkhaven Enkhuizen aan die gemeente<sup>70</sup>.

Het Balgzandkanaal, inclusief de spuisluis Oostoever werd aan het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier overgedragen<sup>71</sup>. Op Texel werd per 1 december 2008 de Haven van Oudeschild aan de gemeente Texel overgedragen.

<sup>64</sup> als gevolg van de wet van 15 juli 1898, Stbl. 187

<sup>65</sup> KB 92 004 480

<sup>66</sup> Wet van 16 februari 1949, Stbl. J74

<sup>67</sup> KB 96 001 693

<sup>68</sup> KB 95 005 607

<sup>69</sup> KB 91 010 847

<sup>70</sup> KB 95 006 696

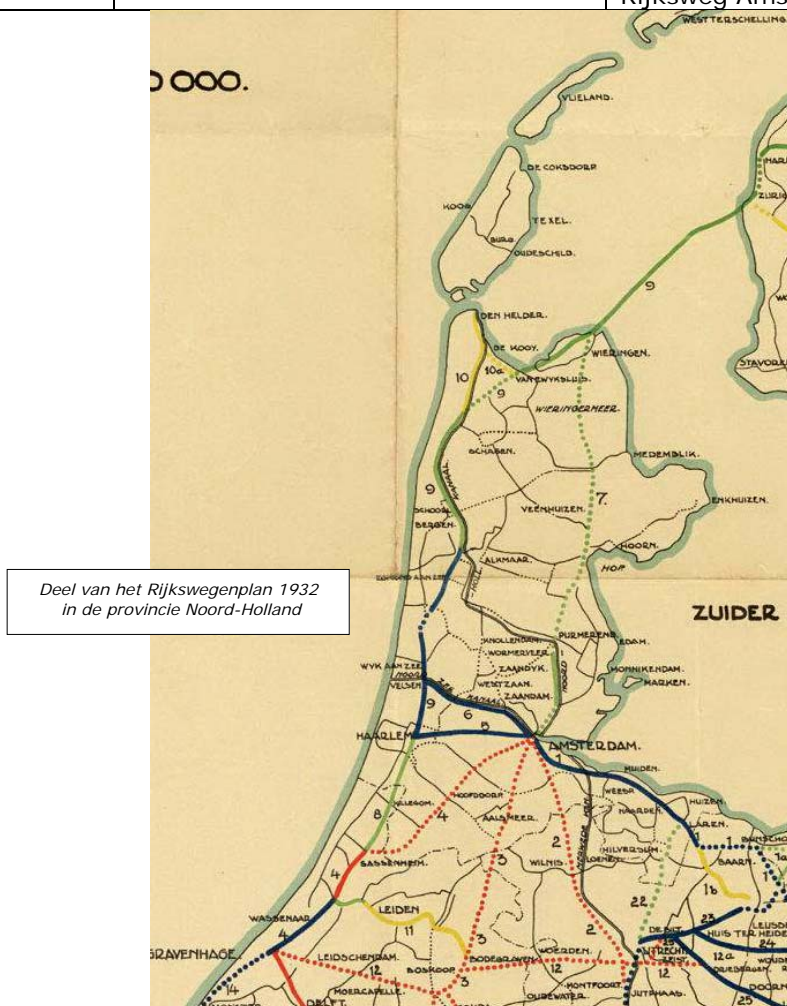
<sup>71</sup> KB 94 010 352

## b. Droge infrastructuur

### Wegenareaal tot RWP1932

In 1a zijn de areaalgegevens opgenomen van de dienstkringen in Noord-Holland volgens de Staat 1896. Ook zijn deze gegevens bekend uit 1924<sup>72</sup>. In onderstaande tabel zijn de rijkswegen in die periode aangegeven:

Dienstkring	Wegenareaal 1896	Wegenareaal 1924
Alkmaar	rijksweg Velsen – Alkmaar; rijksweg langs Noordhollands Kanaal Alkmaar – Jacob Claassensluis.	rijksweg Velsen – Alkmaar; rijksweg langs Noordhollands Kanaal tot Jacob Claassensluis.
Nieuwendiep	rijksweg langs Noordhollands Kanaal van Jacob Claassensluis tot Helder.	rijksweg langs Noordhollands Kanaal van Jacob Claassensluis tot Helder.
Bussum	rijksweg Amsterdam – Utrechtse grens; rijksweg Duivendrechtse brug – Utrechtse grens bij Abcoude.	rijksweg Amsterdam - Utrechtse grens; rijksweg Duivendrechtse brug - Utrechtse grens.
Haarlem	rijksweg Haarlem – Amsterdam; rijksweg Haarlem – Bennebroek; rijksweg Haarlem – Velzen; jaagpaden Zuider en Noorder Sparne.	
Haarlem A		rijksweg Haarlem – Bennebroek; rijksweg Haarlem – Velsen; jaagpaden Zuider en Noorder Sparne.
Haarlem B		Rijksweg Amsterdam-Haarlem.



<sup>72</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)



### ***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 Noord-Holland wegen van categorie I (rood): rijkswegen Amsterdam – Utrecht (nr.2), Amsterdam – Rotterdam (nr. 3), en Amsterdam – Den Haag (nr. 4), van de categorie II (blauw): rijkswegen Amsterdam – Haarlem (nr. 5), Amsterdam – Velsen langs zuidzijde Noordzeekanaal (nr. 6), Haarlem – grens Zuid-Holland (nr. 8), Haarlem via Alkmaar naar de Afsluitdijk (nr. 9) en de categorie III (groen): Zaandam - Afsluitdijk (nr. 7), evenals van de categorie IV (geel): de rijkswegen Den Helder – De Stolpen (nr.10) en Van Ewijcksluis – Den Helder (nr. 10a)

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 2***

In het RWP1932 was rijksweg 2 slechts opgenomen van Amsterdam tot Utrecht. De plannen voor de aanleg van deze rijksweg 2 als autosnelweg dateren al van het eind jaren '30. Begin jaren '40 is begonnen met de aanleg van de aardebanen tussen beide steden. De aanleg van deze autosnelweg ging in eerste instantie ook tijdens de bezetting door, maar in 1942 werden alle werkzaamheden stopgezet omdat de bezetter andere prioriteiten had. In 1948 werd weer verder gewerkt aan de aardebanen. De aanleg van de autosnelweg van Amsterdam naar Utrecht had één van de hoogste prioriteiten direct na de Tweede Wereldoorlog, mede omdat er geen goede wegen in dit gebied waren. Begin jaren '50 werd verder gebouwd aan de autosnelweg en op 21 oktober 1952 kon rijksweg 2 met één rijbaan worden opengesteld tussen Ouderkerk aan de Amstel en Vinkeveen. Een jaar later, op 3 oktober 1953, opende rijksweg 2 verder tot Maarssen, ook weer met één rijbaan. De officiële openstelling van de autosnelweg tussen de Amstelbrug in Amsterdam en de Vleutenseweg in Utrecht volgde op 1 april 1954. Dit was het eerste grote naoorlogse wegenbouwproject dat werd opgeleverd.

In het RWP1968 werd rijksweg 2 verlengd van Amsterdam tot Eindhoven. Direct na het knooppunt Holendrecht bereikt de A2 de provincie Utrecht en is naar 2x5 rijstroken verbreed.

### ***Rijksweg 3***

In het RWP1932 werd rijksweg 3 ontworpen als verbinding tussen Amsterdam en Rotterdam. Nadat in 1936 het principe van de autosnelwegen was aanvaard, werd rijksweg 3 vanaf het RWP1938 als autosnelweg gepland. Mede om financiële redenen werd de uitvoering uitgesteld. Het enige dat aan de uitvoering van rijksweg 3 te zien was, betrof het knooppunt bij de Gouwebrug en de omleiding om Nieuwerkerk, want ook de weg Gouda - Rotterdam was onderdeel van rijksweg 3. Van de aanleg kwam echter weinig terecht. In het RWP1968 werd de bestaande rijksweg 3 tussen Gouda en Rotterdam omgenummerd in rijksweg 20, de huidige A20.

Het RWP1958 had opnieuw weinig nieuws onder de zon. Het centrale toverwoord in de jaren '50 was bestedingsbeperking en daar had de bouw van rijkswegen ook onder te lijden. Eind jaren '50 zag men in dat Nederland heel erg hard extra asfalt nodig had en werd het 1200 km-plan geboren. Daarin werd rijksweg 3 prominent naar voren geschoven. Bovendien kwam er nu eindelijk extra geld op tafel. Na ruim 30 jaar leek het tij voor rijksweg 3 te keren. In de jaren '60 werd de planvorming voor de weg zelfs doorgetrokken naar het zuiden, richting Dordrecht. Bij Amsterdam en Amstelveen werden zandlichamen voor rijksweg 3 en haar knooppunten met de rijkswegen 6 (A9) en 10 (A10) opgeworpen.

In de fasering van de aanleg van dat 1200 km-plan bleek de weg echter niet bovenaan te eindigen. Dat had mede te maken met het feit dat rijksweg 4a (de huidige A4 tussen knooppunt Burgerveen en knooppunt Ypenburg) in 1961 was opengesteld en het probleem in de verbinding Amsterdam - Rotterdam daardoor veel minder werd gevoeld. Andere verbindingen gingen dus voor. Het programma kwam na 1965 langzaam op stoom en rond 1972 werd er driftig gebouwd. Het 1200 km-plan werd bovendien opgenomen in het RWP1968, het meest uitgebreide plan dat er ooit is geweest. Overigens werd in dat nieuwe rijkswegenplan de bestaande rijksweg 3 tussen Gouda en Rotterdam omgenummerd in rijksweg 20, de huidige A20.

De directe wegverbinding Amsterdam - Rotterdam werd niet langer opgenomen in de definitieve versie van het SVV-I in 1981. Er was toch immers al voorzien in rijksweg A4 via Den Haag was de gedachte. Kort samengevat de A3 is een nooit aangelegde autosnelweg in ons land. Rond 1990 werd de Randweg Dordrecht als zuidelijkste onderdeel van rijksweg 3 als autoweg uitgevoerd (N3).

#### ***Rijksweg 4***

In het RWP1932 liep rijksweg 4 vanaf Amsterdam via Sassenheim en Wassenaar naar Den Haag. Al in de jaren '30 van de vorige eeuw werd begonnen met de aanleg van hoogwaardig uitgebouwde wegen als voorloper van de huidige A4. Eind jaren '30 werden diverse stukken in gebruik genomen zoals de 2x2 weg tussen Amsterdam en Sassenheim, waarvan het tracé in 1966 verlaten werd. In 1938 werd ook begonnen met het aankopen van de benodigde gronden voor de aanleg van de rijksweg 4A van Burgerveen naar Leidschendam. In 1939 werd begonnen met de aanleg van de aardebanen bij Leidschendam, maar deze werkzaamheden werden in 1942 stopgezet zoals dat op meer plekken in Nederland en Duitsland gebeurde ten tijde van de Tweede Wereldoorlog. Tevens werd in 1939 begonnen met de bouw van het verkeersplein Ypenburg.

De A4 begint op het knooppunt De Nieuwe Meer aan de zuidwestkant van Amsterdam, de ringweg A10. Vanaf de A10 gaan 2x4 rijstroken door tot de aansluiting Sloten, waarna er sprake is van 2x3 doorgaande rijstroken. In de middenberm loopt een spoorlijn. Na een paar kilometer volgt het knooppunt Badhoevedorp, waar men de A9 kruist, de zuidelijke bypass van Amsterdam die richting Haarlem loopt. Hierna liggen 2x6 rijstroken, met 2x4 doorgaande rijstroken bij Schiphol. De snelweg verloopt hier via een tunnel onder een landingsbaan en taxibaan van de luchthaven door. Deze tunnel telt in totaal 16 rijstroken, inclusief parallelwegen. Aan de zuidkant van Schiphol volgt het knooppunt De Hoek, waar de A5 eindigt die een bypass naar Haarlem vormt vanaf de A4. Hierna telt de snelweg 2x5 rijstroken door de polders. Vanaf het Knooppunt de Hoek begint ook een parallelstructuur met 2x2-rijstroken die de aansluitingen Hoofddorp en Hoofddorp-Zuid ontsluit, waardoor hier effectief 14 rijstroken liggen. In de omgeving liggen grotere voorsteden, zoals Hoofddorp en Nieuw-Vennep. Bij de aansluiting Nieuw-Vennep is ook het knooppunt Burgerveen, waar de A44 aftakt en parallel richting Leiden en Den Haag loopt.

#### ***Rijksweg 5***

Rijksweg 5 was in het RWP1932 voorzien als de verbinding van Amsterdam tot Haarlem. In het RWP1968 werd deze verbinding geschrapt, hoewel de daadwerkelijke omnummering van A5 naar A200 pas in de jaren 90 plaatsvond. Rijksweg 5 als Westrandweg van Amsterdam kwam voor het eerst in het SVV II voor. In 1991 was officieel sprake van een Westrandweg als rijksweg 5, waarbij de weg zou eindigen op de A10-west nabij de Coentunnel. In het daaropvolgende Nationaal Verkeers- en Vervoersplan van 2000 en de Nota Mobiliteit van 2004 bleef rijksweg 5 opgenomen. Het Bereikbaarheidsoffensief Randstad (BOR) maakte in 2000 extra investeringen in het Noord-Hollandse hoofdwegennet mogelijk. Een groot deel van het budget werd gereserveerd voor de aanleg van de Westrandweg en de aanleg van de Tweede Coentunnel. Op 14 december 2012 werd de Westrandweg geopend tussen het knooppunt Raasdorp en de aansluiting Amsterdam-Westpoort. Door het bedrijfengebied Westpoort ligt de weg op het langste verkeersviaduct van Nederland met een lengte van 3,3 kilometer. Met de volledige openstelling van de Tweede Coentunnel op 13 mei 2013 was de weg voltooid. Deze tweede tunnel ligt onmiddellijk ten oosten van de eerste tunnel en verbindt de A8 met de A10-West. Op het moment dat de tweede tunnel klaar was, ging de eerste tunnel dicht voor een grote opknopbeurt. Op 21 juli 2014 is de gerenoveerde Coentunnel weer opengesteld.

#### ***Rijksweg 6***

Omdat de provincie Flevoland ten tijde van het eerste RWP1927 nog niet bestond, werd de administratief genummerde rijksweg 6 in het RWP1932 toegekend aan de route van Amsterdam naar Velsen langs de zuidzijde van het Noordzeekanaal. In het RWP1948 werd voor het eerst de rijksweg 38 administratief genummerd, die toen vanaf Emmeloord naar Joure over de huidige route van de A6 liep. Rijksweg 6 zelf liep nog tot en met dit rijkswegenplan tot Velsen, maar werd in het RWP1958 volledig geschrapt. In het RWP1968 werd de administratief genummerde rijksweg 6 weer opgenomen en meteen over een lengte van circa 180 kilometer van Haarlem via Abcoude, Emmeloord en Oosterwolde naar Groningen. Ook het deel tussen Holendrecht en Muiderberg langs het Naardermeer was toen opgenomen in het rijkswegenplan.

In het SVV I van 1977 was de verlengde rijksweg 6 niet meer opgenomen. Rijksweg 6 liep in dit plan van Holendrecht tot Emmeloord. Het deel vanaf Emmeloord tot Joure was als rijksweg 50 genummerd. Dit deel werd in het SVV II omgenummerd tot A6. In de jaren '90 werd het wegnummer ook op de bewegwijzering aangepast. Opvallend was ook dat de verbinding Holendrecht - Muiderberg in dit SVV-II kwam te vervallen. In 2000 werd het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan geïntroduceerd mét de verbinding tussen Holendrecht en Muiderberg. Ook in

de Nota Mobiliteit van 2004 kwam dit plan voor, maar het werd weer geschrapt in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte van 2011 omdat gekozen werd voor het grootschalig verbreden van bestaande snelwegen in plaats van een nieuwe verbinding.

### ***Rijksweg 7***

In het RWP1927 was alleen sprake van een rijksweg Amsterdam – Purmerend – Hoorn – Medemblik. Opvallend in dat jaar was dat de provincie Noord-Holland naar aanleiding van het provinciaal wegenplan vond dat er snel goede verbindingen in de provincie nodig waren. Aangezien het Rijk eerst de bestaande rijkswegen wilde verbeteren en daarna pas nieuwe aan wilde leggen, opperde de provincie om de weg dan maar zelf aan te leggen met eigen financiën. Men zou daarna wel zien wanneer het Rijk de kosten zou terugbetalen. Daarvoor werd een verzoek ingediend bij de minister van Verkeer en Waterstaat, die het verzoek goedkeurde. Op 31 maart 1928 kwam de minister met het antwoord dat het Rijk inmiddels al bezig was met het opnemen van het tracé en dat de aanleg spoedig ter hand genomen zou worden. Dat was reden voor de provincie om niet meer verder te gaan met de voorbereiding van de rijksweg. Zij ging zich nu richten op de aanleg van de eigen verbinding Haarlem - Westzaan - Purmerend waarvan het gedeelte door de Wijdewormer deel uitmaakte. In 1932 werden de voorbereidingen gestart, waarna in de tweede helft van 1933 de daadwerkelijke aanleg startte. In de tweede helft van 1935 kon dit gelijkvloerse wegvak worden opgeleverd.

Op 6 oktober 1930 kwam het besluit tot herziening van het rijkswegenplan, dat per 1 januari 1932 in werking moest treden. Dit plan had een aantal wijzigingen, waarvan voor rijksweg 7 belangrijk waren de aanwezigheid van de Wieringermeerpolder en de Afsluitdijk. Daarbij werd het tracé gewijzigd ten nadele van Medemblik dat de rijksweg nu op enkele kilometers afstand zou zien passeren bij Lambertschaag. De wens van Medemblik om de rijksweg langs de plaats te leggen, legde het af tegen de betere inpassingmogelijkheden van het Lambertschaag-tracé bij de geplande Wieringermeerverkaveling.

In 1931 werd het tracé van rijksweg 7 Amsterdam – Wieringen vastgesteld. In 1937 kwam het wegvak Hoorn - Lambertschaag van rijksweg 7 enkelbaans in uitvoering met gelijkvloerse kruispunten. In 1939 kwam het wegvak Lambertschaag – Wieringen van rijksweg 7 enkelbaans in uitvoering met gelijkvloerse kruispunten. Dit is het gedeelte door de in 1929 drooggevallen Wieringermeerpolder. Beide wegvakken werden in de eerste oorlogsjaren opgeleverd.

In april 1951 besloot de minister om de autoweg Amsterdam – Purmerend - Hoorn voorlopig niet aan te leggen gezien de financiële situatie van dat moment. De provincie Noord-Holland startte daarom met verbeteringen aan de provinciale weg (de huidige N247), vooral op het slechte wegvak tussen Amsterdam-Buiksloot en 't Schouw.

In 1969 werd geld beschikbaar gesteld voor de aanleg van rijksweg 7 langs Purmerend met als doel dit wegvak in 1973 te kunnen openstellen. De aanleg vertraagde al door diverse omstandigheden, maar op 20 september 1974 zorgde een ongeval ervoor dat de openstelling nog verder zou vertragen. Op die dag raakten rond 10:30 uur 13 bouwvallers van aannemer Hegeman ernstig gewond toen de brug in aanbouw over het Noordhollands Kanaal instortte. Het gevolg was bijna 2 jaar extra vertraging in de openstelling van rijksweg 7 tussen Purmerend-Zuid en Purmerend-Noord.

Met de aanleg van rijksweg 8 werd ook een verbinding aangelegd tussen het knooppunt Zaandam en de provinciale S14 door de Wijdewormer. Deze verbinding werd door Rijkswaterstaat aangelegd, terwijl de provincie zou zorgen voor een verdubbeling van de S14. In 1970 werden de verdubbelde S14 en de verbindingsweg naar knooppunt Zaandam voltooid en ontstond een doorgaande autosnelwegverbinding van de A10 naar Purmerend. Het rechtstreeks geplande wegvak Amsterdam - Purmerend werd nooit meer aangelegd. Dit was de reden om het wegnummer A7 over de provinciale S14 te traceren. Het provinciale wegvak werd daarna in 1993 overgedragen aan Rijkswaterstaat in het kader van de Wet Herverdeling Wegenbeheer.

Op hoog bestuurlijk niveau drong Friesland op 16 december 1975 bij de Tweede Kamer aan op een spoedige uitbouw van het wegvak Den Oever – Hoorn tot autosnelweg om na het gereed komen van het wegvak Purmerend – Hoorn zo snel mogelijk een doorgaande snelweg Leeuwarden - Amsterdam te kunnen realiseren. Minister Westerterp zegde in de Tweede Kamer toe dat rijksweg 7 tussen Hoorn en Den Oever in 1979 gereed zou zijn, waarvoor een bedrag 650 miljoen gulden beschikbaar was. In 1981 was de verdubbeling tussen Medemblik en Wieringerwerf eindelijk een feit. In Noord-Holland restte toen enkel nog tussen Medemblik en Hoorn een enkelbaans stuk N7. In 1985 waren de werkzaamheden tussen Hoorn-Noord en Medemblik vrijwel gereed. Toch duurde het tot juli 1987 voordat de ombouw tot autosnelweg op Noord-Hollands grondgebied definitief kon worden afgesloten.



In het kader van de Spoedwet Wegverbreding werd een spitsstrook aangelegd tussen knooppunt Zaandam en Purmerend-Zuid. Deze spitsstrook die op 17 december 2007 werd geopend, drong de avondspitscongestie op de A7, A8, A10-noord en N235 terug.

### ***Rijksweg 8***

In het RWP1932 was de route van Amsterdam tot Beverwijk ongenummerd. Rijksweg 8 was in deze administratieve nummering toegekend aan de route van Haarlem tot Sassenheim. Langs de zuidkant van het Noordzeekanaal liep toen wel rijksweg 6. Pas in het RWP1968 werd rijksweg 8 toegekend tussen Amsterdam en rijksweg 9 bij Beverwijk. In de daaropvolgende plannen werd rijksweg 8 tussen Westzaan en Beverwijk afwisselend wel of niet (SVV II) opgenomen. In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte van 2011 was de verbinding niet opgenomen.

De geschiedenis van de A8 gaat terug tot eind jaren '50, toen de verbinding als 'Coentunnelweg' werd opgenomen in het 1200-kilometerplan. Begin 1966 opende het eerste deel tussen de Coentunnel en de huidige afrit Zaandam-Zuid. In 1968 werd de weg doorgetrokken tot aan het huidige knooppunt Zaandam, waar men dan verplicht moest afslaan naar het Bernhardplein. Een verlenging tot Zaandijk opende een jaar later, inclusief de aansluiting met de provinciale weg naar Wormerveer, de huidige N203. In 1970 opende de laatste aansluitende verbinding vanuit knooppunt Zaandam richting Zaandijk, de S14 naar Purmerend (die later de A7 zou worden). In 1974 bereikte de A8 zijn huidige einde bij Westzaan. De verdere bouw werd stilgelegd vanwege de files voor de Coentunnel. De werkelijke reden was echter het feit dat het kabinet Den Uyl na 1973 sterk wilde besparen op de wegeaanleg.

In het Structuurschema Hoofdwegennet 1966 was ook een verdere verlenging als autosnelweg voorzien tussen de A9 tot aan de A22 bij de Velsertunnel westelijk langs Beverwijk. In 1978 concludeerde een werkgroep nog om deze verlenging op het gedeelte tussen de A9 en Heemskerk verdiept aan te leggen, maar tot uitvoering is het nooit gekomen. Wel tot uitvoering gekomen maar niet als autosnelweg maar als gebiedsontsluitingsweg, is de N197 volgens hetzelfde tracé als het rijkswegenplan.

In 1987 werd begonnen met de verbreding van de eerste 4 kilometer van de A8 tussen het knooppunt Coenplein en knooppunt Zaandam, die in 1990 opgeleverd werd met 2x3 rijstroken. In 1997 werd de rijbaan richting Amsterdam verbreed naar 4 rijstroken. De geplande doortrekking van de A8 tot de A9 is nooit gerealiseerd. Het doorgaande verkeer richting Uitgeest en Alkmaar na Westzaan wordt afgewikkeld via de N246 en de N203. Dit leidt tot toenemende doorstromings- en milieuproblemen. Er wordt door de provincie en de gemeenten mogelijkheden onderzocht voor een structurele oplossing. Eén van de alternatieven is daarbij het alsnog realiseren van de ontbrekende schakel A8-A9 als autosnelweg.

### ***Rijksweg 9***

In het RWP1932 verliep rijksweg 9 vanaf Haarlem via Alkmaar en de Afsluitdijk naar Leeuwarden. Ten zuidoosten van Den Helder was destijds een afsnijding voorzien (thans N249). De rijkswegen 10 en 10a waren aftakkingen die de stad Den Helder moesten bedienen. Onder de Dienst Zuiderzeewerken viel het beheer van het gedeelte Van Ewijcksluis – Den Oever en 10a en van Ewijcksluis – De Kooy. Rijksweg 9 bleef in de RWP1938 en -1948 ongewijzigd, terwijl in het RWP1958 de afsnijding bij Den Helder werd geschrapt en liep rijksweg 9 via Den Helder. In het RWP1968 werd rijksweg 9 nog niet gewijzigd. De toen net deels opengestelde snelweg rond Amstelveen was nog als de rijksweg 6 genummerd. De Gaasperdammerweg was destijds nog niet gepland en dus niet opgenomen.

In het SVV I van 1977 werd rijksweg 9 toegekend aan de route vanaf Holendrecht tot Haarlem, verder via de Velsertunnel naar Den Helder en vervolgens tot Den Oever. Volgens dit SVV zou rijksweg 9 langs de oostkant van Alkmaar lopen, maar mogelijk was dit een grove schets in plaats van een echt plan. Rijksweg 9 zou bij Holendrecht naadloos overgaan in rijksweg 6 naar Muiderberg. De route door de Wijkertunnel was in het SVV als rijksweg 22 genummerd. In het RWP1984 werd het noordelijk deel van Den Helder tot Den Oever omgenummerd naar rijksweg 99. Pas in het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan van 2000 werd rijksweg 9 door de Wijkertunnel geleid, die op 11 juli 1996 opengesteld werd. In dat jaar heeft waarschijnlijk ook de omwisseling met de rijksweg 22 plaatsgevonden.

In de jaren '60 is de A9 dwars door de dorpskern van Badhoevedorp aangelegd. In 2018 zal de zes km lange omlegging Badhoevedorp gereed zijn, waardoor deze gemeente verlost is van de huidige snelweg die het dorp in tweeën verdeelt.

### ***Rijksweg 10***

Zoals bij rijksweg 9 vermeld, waren in het RWP1932 rijksweg 10 en 10a opgenomen als aftakkingen van rijksweg 9 die de stad Den Helder moesten bedienen. Dit bleef in de RWP1938 en 1948 ongewijzigd, terwijl in het RWP1958 de afsnijding bij Den Helder werd geschrapt. Rijksweg 10 als ringweg van Amsterdam kwam pas voor het eerst in het RWP1968 voor. Daarvoor waren er nog

geen ring- of rondwegen opgenomen in de rijkswegenplannen. In 1968 was alleen de Coentunnel nog maar gereed, maar rijksweg 10 werd toen al als volledige ringweg voorzien.



### Rijksweg 22

De A22 van rijksweg 9 van knooppunt Velsen tot knooppunt Beverwijk is slechts 8,3 km lang. Ondanks de korte lengte van de A22 valt de geschiedenis uiteen in maar liefst drie verschillende deeltrajecten.

Het deeltraject tussen de N208 (tot voor kort A208) en de Sint Aagtensdijk was onderdeel van de plannen tot realisatie van rijksweg 9 als autosnelweg. De plannen voor een Velsertunnel bestonden al voor de Tweede Wereldoorlog, maar destijds werd nog niet uitgegaan van een autosnelwegprofiel. Dat veranderde in de jaren '50, toen de bouw weer werd opgepakt. In 1957 werd de Velsertunnel opengesteld en in 1961 was de verbinding vanaf Haarlem-Noord naar Uitgeest volledig als autosnelweg opengesteld. In 1960 begon de aanleg van het wegvak van rijksweg 6 tussen de Velsertunnel en het Rottepolderplein, maar deze werd in 1963 wegens geldgebrek stilgelegd. Pas begin jaren '70 werd hieraan verder gewerkt en in 1974 was het wegvak van de huidige A22 tussen de Velsertunnel en knooppunt Velsen gereed. Vanaf 1976 was de verbinding vanaf het Rottepolderplein naar Alkmaar door de Velsertunnel als A9 genummerd. De aftakking van de oude rijksweg 9 naar Haarlem-Noord kreeg het nummer A208.



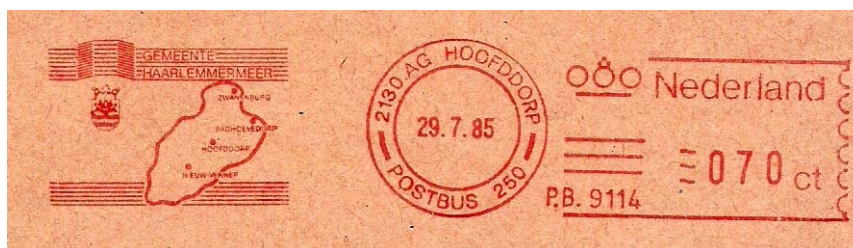
Het laatste belangrijke project voor de A22 was de bouw van de Wijkertunnel (zie afbeelding). De Wijkertunnel was oorspronkelijk gepland als onderdeel van rijksweg 16, de Stamweg Rotterdam - Alkmaar. Toen de plannen voor deze weg de ijskast ingingen, was in 1974 wel een tracébesluit genomen voor de Wijkertunnel. De gedeeltes van rijksweg 16 in de Haarlemmermeer en Kennemerland waren bovendien formeel omgenummerd in rijksweg 22. Bij de aanleg van de

Wijkertunnel was er dus sprake van dat deze het nummer A22 zou krijgen.

In 1985 werd besloten om het tracé van rijksweg 22 benoorden het Noordzeekanaal aan te passen. De weg zou niet langer door een oude vuilstortplaats lopen en bij Beverwijk al aantakken op de oude A9, maar over een nieuw tracé worden doorgetrokken tot aan de N203 bij Uitgeest. Voordeel hiervan was dat het tracé niet langer de vuilstort doorkruiste en dat men tezelfdertijd een nieuwe woningbouwlocatie zou kunnen ontwikkelen op de plek gelegen tussen het oorspronkelijke en het nieuwe tracé van de A9. Daarbij werd de A9 vanuit de Velsertunnel omgeleid en op het Wijkertunneltracé aangesloten bij het nieuwe knooppunt Beverwijk. Bij de opening in 1996 werd besloten om het Wijkertunneltracé onderdeel te laten uitmaken van de doorgaande A9. Vanaf dat moment werd de oude A9, vanaf knooppunt Velsen via de Velsertunnel naar knooppunt Beverwijk, omgenummerd in A22.

### Rijksweg 44

De geschiedenis van de A44 is nauw verbonden met die van de A4. De A44 is feitelijk de oude rijksweg 4. Waar nu knooppunt Burgerveen is, lag voor 1961 een bocht waarbij verkeer vanuit Amsterdam verplicht afboog in de richting die we thans als A44 kennen. De A44 is een van de oudste snelwegen van Nederland en er kunnen ook nog diverse originele vooroorlogse kunstwerken worden aangetroffen. Tussen 1934 en 1938 werd druk gebouwd aan de snelweg tussen Amsterdam en Sassenheim door de Haarlemmermeerpolder.



Frankeerstempel gemeente Haarlemmermeer

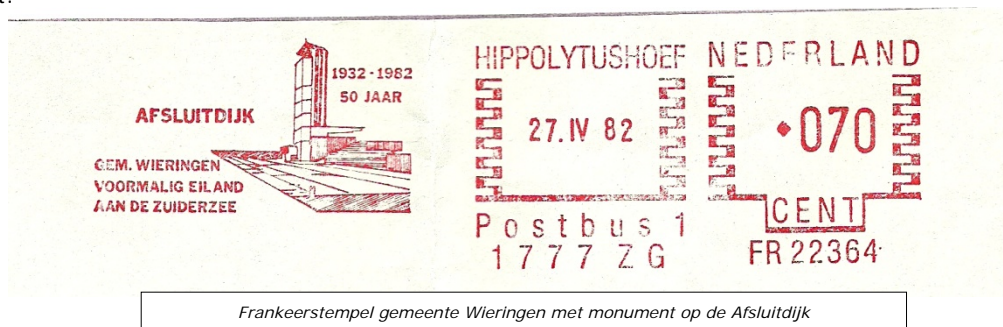
De gehele route werd ongelijkvloers uitgevoerd met 2x2 rijstroken, met uitzondering van de brug over de Haarlemmermeerringvaart bij Schiphol. Op 25 juni 1938 volgde de openstelling van een groot deel van de weg. De basculebrug bij Sassenheim en het viaduct over de spoorlijn Leiden - Haarlem kwamen in 1939 gereed, waarmee de weg tot Oegstgeest werd opengesteld. Daar sloot de weg aan op de oude Rijnsburgerweg.

In de vooroorlogse plannen was een doortrekking voorzien naar een verkeersplein in de buurt van de Haagsche Schouw, waar ook de weg uit Wassenaar en de nieuwe rijksweg 4b zuidelijk om Leiden zouden aansluiten. Na de oorlog duurde het enige jaren voordat de verbetering van de wegenstructuur bij de Haagsche Schouw werd opgepakt, mede omdat een groot deel van de aandacht voor wegverbetering tussen Den Haag en Amsterdam zich richtte op de aanleg van de rijksweg 4a, de huidige A4. In 1954 werd de weg tussen Wassenaar en de Haagsche Schouw voorzien van een tweede rijbaan. In die jaren was het wegvak tussen Den Haag en Wassenaar nog een notoire 3-strooksweg voor 2 rijrichtingen, later werd deze situatie gewijzigd in een enkelbaans 4-strooksweg met versmalde rijstroken.

De belangrijkste etappe in de voltooiing van de A44 in haar huidige vorm was de aanleg van het nieuwe gedeelte tussen Oegstgeest en Leiden-Zuid, inclusief de brug over de Oude Rijn. Deze werd in 1966 opengesteld. Na deze openstellingen werd de weg nog op een aantal punten aangepast. De aanleg van de Schipholspoorlijn in de jaren 70, parallel aan de A44, leidde tot een uitbuiging van het tracé ter plaatse waar de A44 over deze nieuwe spoorlijn wordt gevoerd en tot vervanging van alle viaducten over de weg heen tussen Kaag en Warmond.

### **Rijksweg 99**

Rijksweg N99 is omstreeks 1930 als onderdeel van de Zuiderzeewerken aangelegd. Alle bestaande kruisingen zijn toen aangesloten op de N99. Destijds circa 16 stuks op een traject van 10 kilometer. Vanaf Van Ewijcksluis tot aan Den Oever werd rekening gehouden met een spoorlijn, die langs de N99 verder via de Afsluitdijk richting Friesland zou moeten gaan lopen. Dit tracé is echter nooit gebruikt.



Oorspronkelijk bestond de N99 uit een 6 meter brede betonweg met op het voormalig eiland aan weerszijden van de weg een fietspad. Vanaf circa 1970 is gewerkt aan de verbetering van de N99. Het einddoel was daarbij de weg om te bouwen tot een hoogwaardige enkelbaans autoweg. Als zodanig heeft dit doel ook in het SVV I gestaan met als aantekening dat het hoofdwegenet, waartoe de N99 behoort, uit autosnelwegen of autowegen bestaat. Zonder vermelding in het MIT of andere beleidsplannen ging men mondjesmaat verder met het verbeteren van de N99. Eind jaren '80 werd de Kooijbrug vervangen, de Oostoeverweg gereconstrueerd en het aantal aansluitingen op Wieringen verminderd van 16 naar 6. Daarnaast werd gekeken naar het aantal onderlinge verbindingen voor langzaam verkeer en werd een parallelweg langs de N99 aangelegd. Aangezien niet zichtbaar opgenomen in het MIT, was de planvorming rond deze weg stopgezet. Een uitzondering werd hierbij gemaakt voor de N99 bij de Van Ewijcksluis en daarmee het sluiten van de N99 voor langzaam verkeer.

### **Rijksweg 200**

Het wegnummer 200 bestaat uit de autosnelweg A200 en de niet-autosnelweg N200. De A200 is een korte autosnelweg in Nederland. De weg vormt een oost-westroute tussen Halfweg en Haarlem en is voornamelijk een toeleidende weg naar het knooppunt Rottepolderplein. Ondanks de redelijk korte lengte van de weg, is de geschiedenis van de route in drie gedeeltes te verdelen: van Amsterdam naar Haarlem, binnen de bebouwde kom van Haarlem en Overveen en van Overveen tot aan Zandvoort.

In 1962 werd eerst het gedeelte van Amsterdam naar Halfweg omgebouwd van een 1x3-situatie naar een 2x2-situatie, waarna op 15 mei 1966 het deel ter plaatse van knooppunt Rottepolderplein was omgebouwd naar 2x2 autosnelweg. Op 15 november 1971 volgde het volledige deel tussen Halfweg en Haarlem als 2x2-autosnelweg.



Vanaf 1976 volgde het aanbrengen van de wegnummering in de bewegwijzering, waarvoor voor de verbinding Amsterdam - Haarlem altijd het administratieve rijkswegnummer 5 was ingetekend vanaf het RWP1932. Voor 1982 is op het niet-autosnelwegdeel en op het autosnelwegdeel het wegnummer N5 respectievelijk A5 aangebracht. Naar aanleiding van de plannen voor de Westrandweg A5 vanaf de jaren '90 was voor deze Westrandweg het wegnummer A5 voorzien. In het kader van de Wet Herverdeling Wegenbeheer (WHW) werd dan ook een lagere functie aan de bestaande N5 en A5 voorzien en werd de verbinding Amsterdam - Zandvoort toegevoegd aan het primaire provinciale netwerk. Over het rijksweggedeelte tussen de A10 en de bebouwde kom van Haarlem was grote discussie of de weg wel of niet bij het Rijk in eigendom diende te blijven. Zelfs tot in de Tweede Kamer aan toe, waar men het niet eens kon worden over wel of geen beheersoverdracht. Tot op de dag van vandaag is dit gedeelte dus nog steeds bij het Rijk in bezit. In het kader van het Provinciaal Routenummerplan 1992, dat voortkwam uit de WHW was voor deze verbinding het routenummer 200 bedacht, die vanaf 1993 op de bewegwijzering werd aangebracht als N200 en A200.



Bewegwijzering met matrixborden van de A9 naar de A200 (bron <https://beeldbank.rws.nl>, Rijkswaterstaat / Harry van Reeken)

### Rijksweg 205

De A205 is een autosnelweg en niet veel meer dan een verbindingsweg tussen de A9 en de N205 (1 km lang). De A205 distribueert het verkeer vanaf de stedelijke regio van Haarlem en Hoofddorp naar de A9 en speelt daarbij een belangrijke functie voor zowel het oost-west als noord-zuidverkeer in de regio. De A205 telt 8 rijstroken, welke feitelijk verbindingswegen zijn tussen de A9 en de N205. Door de korte afstand is er geen sprake van een echte snelweg. De aansluiting met de N205 is ongelijkvloers, maar niet geheel vloeiend. In het kader van de Wet Herverdeling Wegenbeheer is de A205 op 1 januari 1993 overgedragen van het Rijk naar de provincie Noord-Holland



Frankeerstempel Provinciale Waterstaat Noord-Holland

### **Rijksweg 208**

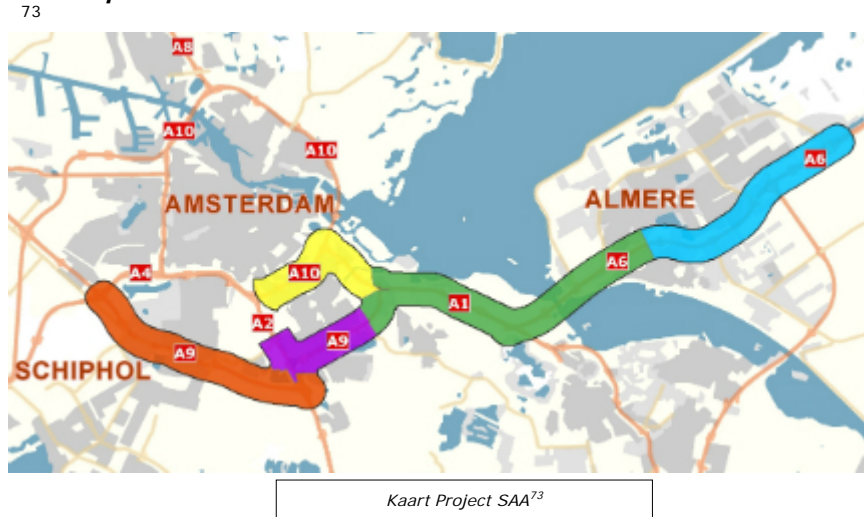
De N208 en A208 vormen samen het routenummer 208, welke loopt van de aansluiting Sassenheim op de A44 in de provincie Zuid-Holland tot aan de samenvoeging met de A22 bij Velsen-Zuid in de provincie Noord-Holland. Van deze 30 km is slechts het gedeelte tussen Santpoort en IJmuiden (circa 1,5 km) als plaatsvervangende rijksweg 708 (A208) nog in beheer bij Rijkswaterstaat.

In 1993 werd door de vaststelling van de Wet Herverdeling Wegenbeheer bepaald dat de A208 onderdeel van het provinciale netwerk zou moeten zijn, waardoor het beheer en onderhoud van de A208 overgedragen zou worden aan de provincie Noord-Holland, op een klein stompje bij de A22 na. Het eigendom bleef overigens nog altijd bij het Rijk liggen. De overdracht zorgde ervoor dat eventuele afwaardering van de weg volledig onder de verantwoordelijkheid van de provincie zou vallen.

### **Overdrachten Wet Herverdeling Wegverkeer**

Onder de A208 is de overdracht van rijksweg 708 aan de provincies Noord- en Zuid-Holland al beschreven. De provincie Noord-Holland werd met ingang van 1 januari 1993 beheerder van nog meer oude rijkswegen, zoals rijksweg 700 (Marken – Broek in Waterland), rijksweg 702 (Spaarndam – Velsen), rijksweg 704 (Ouderkerk aan de Ampel, gedeelte van geplande rijksweg 3), rijksweg 708 (De Kooy – Den Helder), terwijl de rijkswegen 709 (Buitenhuizen – Beverwijk) gedeeltelijk naar de provincie en het waterschap gingen, dat ook gold voor rijksweg 703 (Beverwijk – Castricum – Heilo). Rijksweg 701 (Schellingwoude – Amsterdam-Noord) ging geheel naar het waterschap.

### **A9/A10/A1/A6 Schiphol – Amsterdam – Almere**



Er wordt fors geïnvesteerd in het Noord-Hollandse wegennet. Hierbij is het project Schiphol – Amsterdam - Almere (SAA) het grootste investeringspakket voor autosnelwegen in Nederland ooit. Meer dan 60 kilometer snelweg wordt verbreed, met een kostprijs van 4,5 miljard euro. Het is een project van superlatieven met brede landtunnels en een mega-aquaduct, het aquaduct Muiden. Noord-Holland en niet in de laatste plaats ook Flevoland krijgen daarmee eindelijk de zo broodnodige capaciteitsuitbreidingen. Het project is een gevolg van het afschieten van de A6-A9-verbinding tussen het knooppunt Muiderberg en het knooppunt Holendrecht, dat op korte afstand van het Naardermeer in een tunnel zou lopen. Daarom is in 2006 gekozen voor het zogenaamde stroomlijnalternatief, waarbij de bestaande snelwegen aangepast en uitgebreid worden. Het project omvat de A1, A2, A6, A9 en A10.

Het project omvat A1/A6 Diemen-Almere Havendreef (2014-2020), A9 Holendrecht-Diemen (2014-2020) en A6 Almere Havendreef-Almere Buiten-Oost (2017-2020/2022)

### **Wegenareaal in Noord-Holland per 1 januari 2000**

#### **Dienstkring Alkmaar:**

A7: Purmerend tot Zaandam (58 km)

A8: knooppunt Zaandam tot Westzaan (6,3 km)

A9: knooppunt IJweg via Wijkertunnel tot Alkmaar (Kooimeer) (29,3 km)

N9: Alkmaar (Kooimeer) tot de Kooy (Kooybrug) (38,7 km)

A22: rijksweg 9, knooppunt Velsen tot rijksweg 9, knooppunt Beverwijk (8,1 km)

<sup>73</sup> www.rijkswaterstaat.nl

N99: De Kooy (Kooibrug) tot rijksweg 7, Den Oever (19,1 km)  
N200: Amsterdam, rijksweg 10 tot Halfweg (7 km)  
A200: Halfweg – Haarlem (5,1 km)  
A205: Haarlem-Zuid tot rijksweg 9 (1,5 km)  
A208: Santpoort – IJmuiden (1 km)



Frankeerstempel dienstkring Amsterdam

### **Dienstkring Amsterdam**

- A1: Amsterdam tot Laren inclusief knooppunten Watergraafsmeer en Diemen (25 km)
- A2: Amsterdam tot Abcoude (7 km)
- A4: Amsterdam, knooppunt De Nieuwe Meer, tot Roelofarendsveen (21,8 km)
- A6: rijksweg 1, knooppunt Muiderberg tot Hollandsebrug (3,5 km)
- A7: knooppunt Zaandam tot Purmerend (2,8 km)
- A8: Amsterdam, knooppunt Coenplein tot knooppunt Zaandam (3,5 km)
- A9: rijksweg 1, knooppunt Diemen tot rijksweg 2, knooppunt Holendrecht (noord) (7,9 km)
- A9: rijksweg 2, knooppunt Holendrecht (zuid) tot knooppunt IJweg (19,3 km)
- A10: ringweg Amsterdam (32 km)
- A44: rijksweg 4, knooppunt Burgerveer tot brug over de Ringvaart (7,6 km)