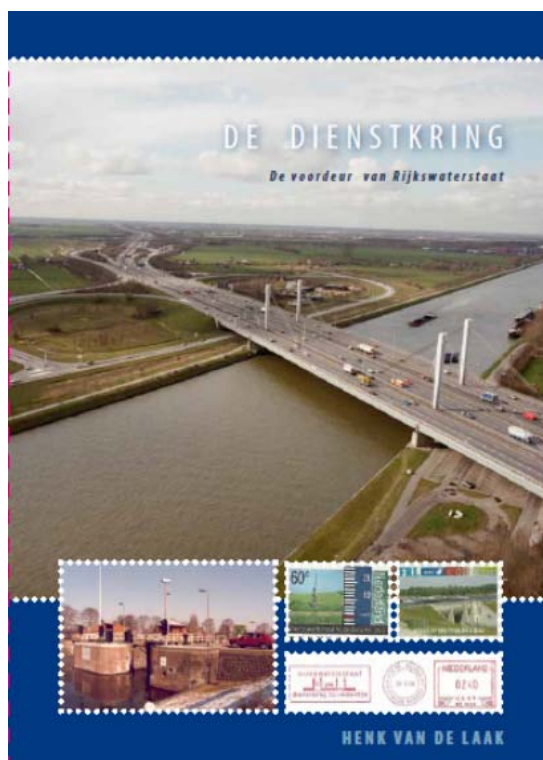


***Bijlage 5k:
De organisatie en beheersobjecten van de
(directie) Limburg van Rijkswaterstaat van
begin 19e eeuw tot 1 april 2013***

Behoort bij de publicatie:



1-7-2016

© 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 5k: Limburg¹



1. Organisatie:

a. Periode tot 1 april 1849.

Na de verovering door de Franse troepen in 1794 werd het gebied door Frankrijk geannexeerd. Limburg maakte daarom geen deel uit van de Bataafse Republiek (1795-1806) en van het Koninkrijk Holland (1806-1810). In de Franse tijd (1810-1813) werd de zuidelijke helft opgenomen in het Departement van de Neder-Maas (Dep. de la Meuse Supérieur) en het noordelijk deel in de Departementen van de Roer (Dep. de la Roer) en de Mondingen van de Rijn (Dep. des Bouches du Rhin). Het Congres van Wenen bekrachtigde het Traktaat van Londen (1814), zodat België bij Nederland werd gevoegd onder de soevereiniteit van het Huis van Oranje. Van 1815-1839 vormde Limburg met het latere Belgisch Limburg één provincie Limburg. In 1839 ontstond de Nederlandse provincie Limburg in haar huidige vorm. Van 1839-1866 maakte Limburg, met uitzondering van Venlo en Maastricht, deel uit van de Duitse Bond. Pas daarna vormde de provincie Limburg een geïntegreerd deel van Nederland.

Na de hereniging met de Zuidelijke Nederlanden vond in 1815 bij de waterstaat een reorganisatie plaats². Per 1 januari 1817 werden zestien waterstaatsdiensten ingesteld, die grotendeels de provincie-grenzen volgden³. Belgisch en Nederlands Limburg vormden samen met de provincie Luik het 16^e district. Per 1 juli 1822 ontstond het district Limburg⁴. Tot die datum was de standplaats van de hoofdingenieur Luik, daarna Maastricht. Het 16^e district was verdeeld in twee arrondissementen. Het Eerste arrondissement besloeg voornamelijk het gebied van het huidige Nederlands Limburg. Na de feitelijke afscheiding van België in 1830 bleef een reorganisatie in het district achterwege en werd de leiding waargenomen door een ingenieur (vanaf 1 november 1830) en van 1 oktober 1837 tot 1 juli 1839 zelfs door een opzichter. Nadat een hoofdingenieur per 1 juli 1839 aan het hoofd van het district (Limburg) was benoemd, werden pas in 1842 twee adjunct-ingenieurs aangesteld aan het hoofd van het Noordelijk- en het Zuidelijk arrondissement met als standplaatsen Roermond en Maastricht.

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

Per 1 april 1849 bestond het 7^e district (Limburg) uit de provincie Limburg⁵. Het district werd verdeeld in een Noordelijk- en Zuidelijk arrondissement. Op 1 januari 1882 werd de Provinciale Waterstaatsdienst in Limburg ingesteld. Vanaf 1 april 1883 werd de dienst van het Noordelijk- en Zuidelijk arrondissement opgedragen aan de arrondissementsingenieur te Maastricht. Wat later dat jaar werd bepaald dat het 7^e district slechts bestond uit één arrondissement⁶.

Vanaf 15 februari 1892 werd de Maas van de scheiding met België tot de grensscheiding van de provincies Limburg en Gelderland onttrokken van het rivierbeheer en ondergebracht bij het 7^e district⁷ en verdeeld in een Noordelijk- en Zuidelijk arrondissement⁸. De rijksweg van Susteren naar Roermond behoorde tot aan de Kapellerlaan te Roermond tot het Zuidelijk arrondissement. Bij de grensregeling van 1898 kwam hierin geen verandering⁹.

De hoofdingenieur in het 7^e district (Limburg) zond in augustus 1884 aan de inspecteur een kaart van de opzichtersdienstkringen¹⁰, waarop 6 dienstkringen stonden aangegeven. De leiding daarvan

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

² 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

³ 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.

⁴ 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.

⁵ KB van 8 februari 1849, Stbl. nr. 6

⁶ MB van 14 juli 1883, nr. 6, afd. Waterstaat A

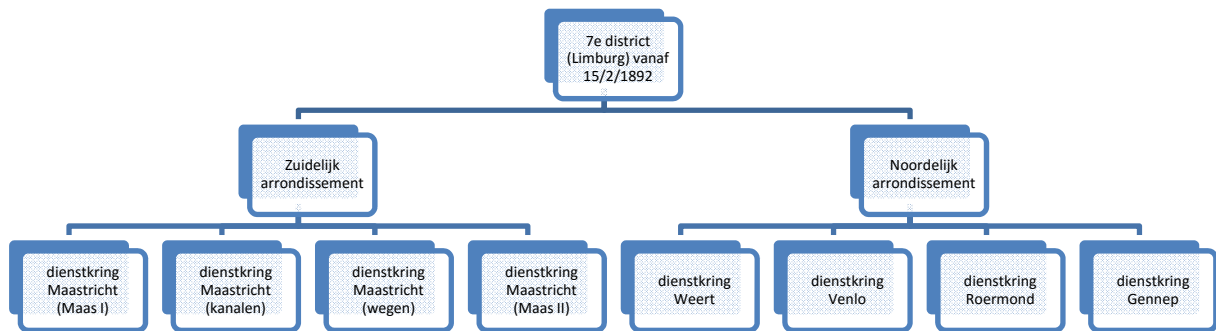
⁷ MB van 25 januari 1892, La. A., afd. Waterstaat, 3^e onderafd. b

⁸ MB van 25 januari 1892, La. B., afd. Waterstaat, 3^e onderafd. b)

⁹ MB van 16 mei 1898, La. E., afd. Waterstaat, 3^e onderafd. b

¹⁰ Brief van 9 augustus 1884, nr. 12109 onder verwijzing naar zijn brief van 14 februari 1884, nr. 132. (LA 05.H07, inv. nr. 211)

Zoals vermeld kwam in 1892 de Maas onder het 7^e district, waardoor er een herverdeling van de dienstkringen plaats vond. Hierdoor ontstonden er acht meestal gemengde dienstkringen (Roermond, Venlo, Gennepe, Weert en vier met standplaats Maastricht).



Aan het einde van de 19^e eeuw beheerden de dienstkringen in Limburg de volgende infrastructuur:

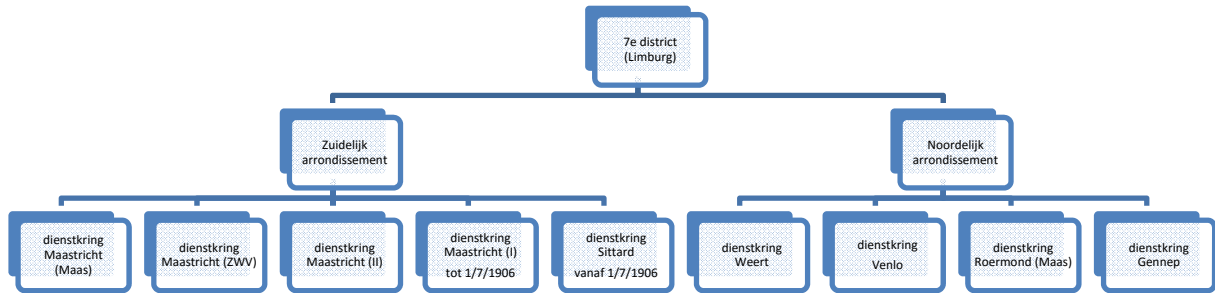
Dienstkring	Areaal dienstkringen in 1896
Roermond	Rivier de Maas van kmr. LXI + 475 m (= kmr. 61 + 475m) tot kmr C + 335 m (=kmr. 100 + 335 m.); Rijksveren over de Maas te Wesseme, Ool, Buggenum en Kessel; Toezicht kleine Rijksveren; Rijksweg Venlo – Neeritter; Rijksweg Roermond – Horn.
Venlo	Rivier de Maas van kmr C + 335 m (=kmr. 100 + 335 m.) tot kmr CXXXV + 650 m (= kmr 135 + 650 m); Rijksveren over de Maas te Baarlo, Grubbenvorst, Lottum, Broekhuizen en Well; Toezicht kleine Rijksveren; Rijksweg Venlo – Roermond; Rijksweg Venlo tot het Nierskanaal; Rijksweg Venlo – Straelen.
Gennepe	Rivier de Maas van kmr CXXXV + 650 m (= kmr 135 + 650 m) tot kmr. CLXV + 760 m (= kmr. 165 + 760 m).
Weert	Zuid-Willemsvaart van de Belgische grens bij Loozen tot de Brabantse grens; Noordervaart; Zijkanaal naar de Maas; Rijksweg Weert – Noord-Brabantse grens.
Maastricht	Rivier de Maas van de Belgische grens tot kmr XLI (= kmr. 41).
Maastricht	Rivier de Maas van kmr XLI (= kmr. 41) tot LXI + 475 m (= kmr. 61 + 475m). Rijksweg Maastricht – Roermond; Nederlandse Belgische veren op de Maas; De tolleren op de rijkswegen.
Maastricht	Zuid-Willemsvaart van de hoofdsluis te Maastricht tot de Belgische grens te Smeermaas.
Maastricht	Rijksweg Maastricht - Smeermaas (kanaaldijk); Rijksweg Maastricht – Smeermaas (buiten voormalige Brusselsche Poort); Rijksweg Maastricht – Veldwezelt; Rijksweg Maastricht – Wilre; Rijksweg Maastricht – Eijsden; Rijksweg Maastricht – Vaals.

c. Periode van 1 juli 1903 tot 1 januari 1913

Als uitvloeisel van de Grondwet 1887 kwam de Waterstaatswet 1900 (WW1900)¹² tot stand, die bepaalde dat de inrichting van de Rijkswaterstaatsdienst vastgesteld zou worden bij algemene maatregel van bestuur. De WW1900 werd per 15 juni 1902 in werking¹³.

Deze algemene maatregel van bestuur kwam in 1903¹⁴ 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. Ook werd bepaald dat de 8^e directie (Limburg) verdeeld was in een Noordelijk- en Zuidelijk arrondissement, waarbij de omschrijvingen niet wijzigden¹⁵.

De standplaats van de dienstkring Maastricht (I) werd per 1 juli 1906 verplaatst naar Sittard en werd vanaf die datum dienstkring Sittard.



d. Periode van 1 januari 1913 tot 1 januari 1918.

Per 1 januari 1913 kwam er een nieuwe grensregeling voor de arrondissementen¹⁶, waarbij er een grenswijziging plaatsvond tussen het 5^e rivierarrondissement en de directie Limburg, dat vanaf die datum in drie arrondissementen werd verdeeld, namelijk arrondissement De Maas, het Noordelijk- en Zuidelijk arrondissement. Het arrondissement De Maas omvatte de rivier de Maas vanaf de grensscheiding met België tot kmr. 176 beneden Grave met in begrip van de overlaatgebieden en ook de werken van nieuwe kanalen in Limburg, welke met de Maas in gemeenschap zullen komen, doch met uitzondering van de veren, bruggen en rijkswegen, welke binnen de grens van het winterbed van de rivier zijn gelegen.

De beschrijvingen van het Noordelijk- en Zuidelijk arrondissement werden ook aangepast, waarvan het belangrijkste was, dat deze arrondissementen de gedeelten van de provincie Limburg omvatten buiten de grenzen van het winterbed van de rivier de Maas, evenals de in dat winterbed aanwezige veren, bruggen en rijkswegen.

De verdeling in drie arrondissementen had natuurlijk ook consequenties voor de dienstkringen. Zo werd de zorg voor de rivierwerken van de dienstkringen Gennep en Venlo overgedragen aan de dienstkring Roermond (Maas). De Rijksweg Neeritter-Venlo en de veren beneden Roermond, voor zover die onder de dienstkring Roermond ressorteerden, werden bij de dienstkring Venlo gevoegd¹⁷.

Per 1 november 1915 werd de grensregeling voor de arrondissementen gewijzigd¹⁸. Hierbij werd de grens van het arrondissement De Maas in benedenstroomse richting verplaatst naar kmr. 29 bij Well. Ook werd met ingang van die datum de aanleg van het Kanaal van Wessem naar Nederweert onttrokken aan dit arrondissement. Daarvoor werd een afzonderlijke dienst ingesteld. Door de grenswijziging kwam een gedeelte van de Maas over van de 2^e en 3^e directies (5^e rivierarrondissement), waardoor de dienstkring 's-Hertogenbosch (Maas) nu geheel tot het arrondissement De Maas ging behoren¹⁹.

Vanaf november 1915 bestond de Dienst Kanaal Wessem-Nederweert te Roermond, die de taken eind 1917 overdroeg aan het arrondissement Roermond.

¹² wet van 10 november 1900, Stbl. 176

¹³ KB van 20 mei 1902, Stbl. 75

¹⁴ KB van 3 juni 1903, Stbl. 151

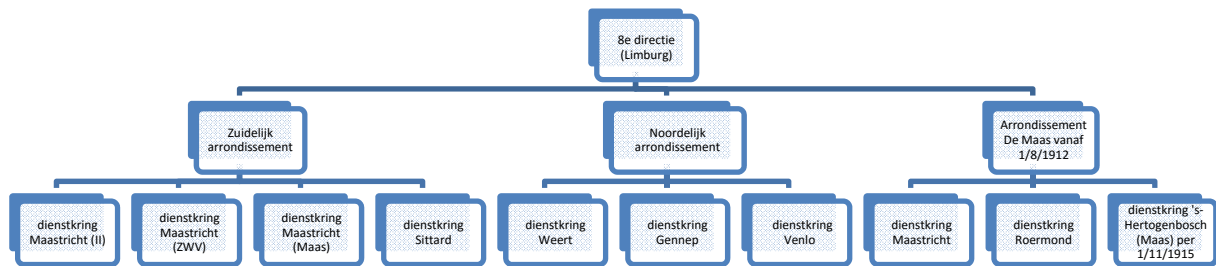
¹⁵ MB van 24 augustus 1903, nr. 188, afd. Waterstaat

¹⁶ MB van 7 november 1912, nr. 242, afd. Waterstaat

¹⁷ MB van 20 november 1912, nr. 245, afd. Waterstaat

¹⁸ MB van 3 augustus 1915, nr. 228, afd. Waterstaat

¹⁹ MB van 2 november 1915 La. N., afd. Waterstaat



e. Periode van 1 januari 1918 tot 1 mei 1923

Per 1 januari 1918 kwam er een nieuw organiek besluit voor de inrichting van de Rijkswaterstaat²⁰, waarbij er sprake was van directie 'zonder nummering'. De provincie Limburg omvatte de provincie Limburg, evenals het in Gelderland en Noord-Brabant gelegen deel van de Maas met haar winterbed bovenstrooms van kmr. 29 bij Well. Per die datum werden de namen van de arrondissementen gewijzigd in de Maas, Roermond en Maastricht²¹. Met ingang van 1 november 1918 werd de omschrijving van de directie Limburg als volgt gewijzigd²²:

- *de kanalisatie van de rivier de Maas, naast de werken van nieuwe kanalen in de provincie Limburg, welke met de Maas in gemeenschap zullen komen, uitgezonderd de aanleg van het kanaal Wessems-Nederweert, vormen een afzonderlijke dienst;*
- *Het Arrondissement de Maas omvat de rivier de Maas van de grensscheiding met België tot kmr. 29 bij Well, met in begrip van de overlaatgebieden in de provincie Limburg.*

De dienstkring Maastricht (Zuid-Willemsvaart) werd samengevoegd met de dienstkring Maastricht (wegen II), wat wellicht mede te maken had met het overlijden van Janis Kooreman op 8 maart 1918. De taken ten aanzien van de aan te leggen kanalen werden met ingang van 1 november 1918 overgenomen door de Dienst Maaskanalise te Roermond. De hoofdtaak bleef de kanalisatie van de Maas door middel van de bouw van sluisen en stuwen.

Met ingang van 1 augustus 1921 werd het organiek besluit Rijkswaterstaat gewijzigd, waarbij de omschrijving van de directie Limburg als volgt werd gewijzigd²³

- *De directie Limburg omvat de provincie Limburg, naast het zomerbed en het toezicht als gevolg van de Rivierenwet op het winterbed van de Maas boven kmr. 29 bij Well en op de Bergsche Maas.*

Ook kwam er een nieuwe grensregeling voor de arrondissementen, waarbij het arrondissement de Maas per die datum werd uitgebreid met de overlaat in de Bergsche Maas²⁴. In deze beschikking was ook opgenomen dat met ingang van 1 november 1918:

- *De directie Limburg is verdeeld in de arrondissementen De Maas, Roermond en Maastricht;*
- *De kanalisatie van de rivier de Maas, naast de werken van nieuwe kanalen in de provincie Limburg welke met de Maas in gemeenschap zullen komen, uitgezonderde de aanleg van het kanaal Wessems-Nederweert, vormen een afzonderlijke dienst;*
- *Nieuwe beschrijvingen van de arrondissementen De Maas, Roermond en Maastricht.*

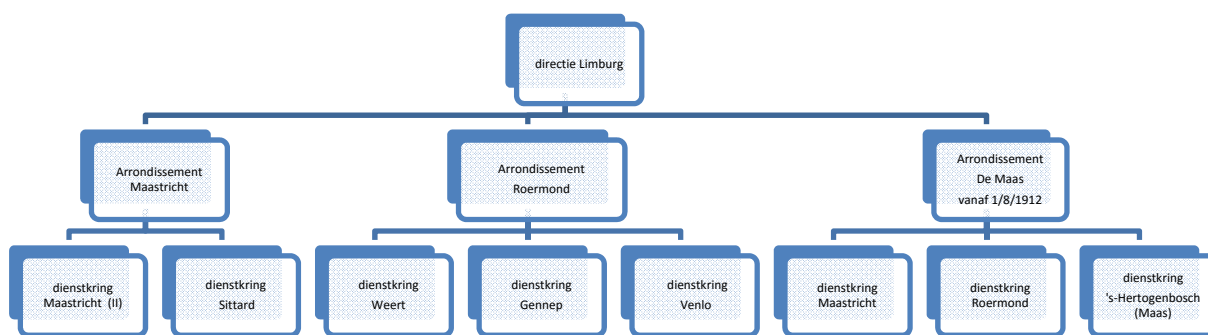
²⁰ KB van 5 november 1917, nr. 29

²¹ MB van 15 november 1917, nr. 252, afd. Waterstaat

²² MB van 31 oktober 1918, La.F.F., afd. Waterstaat T

²³ KB van 23 juli 1921, nr. 24

²⁴ MB van 22 augustus 1921, nr. 251, afd. Waterstaat T



f. Periode van 1 mei 1923 tot 16 december 1929

Vanaf 1 mei 1923 werd in de beschrijving van de directie Limburg de woorden 'kmr. 29 bij Well' vervangen door 'kmr. 176 even beneden Grave'²⁵. Hierdoor kwam er ook een nieuwe regeling van de dienst van de Maas²⁶. Per 1 mei 1923 verviel namelijk het arrondissement De Maas geheel en tot het Eerste arrondissement van de directie Grote Rivieren behoorde vanaf die datum ook de Maas van kmr. 176 even beneden Grave tot kmr. 29 bij Well. Dit had ook consequenties voor de dienstkringen. Omdat het beheersgebied van de dienstkring 's-Hertogenbosch van de Maas (kmr. 176 even beneden Grave tot kmr. 29 bij Well) weer onder het Eerste rivierarrondissement viel, werd de dienstkring 's-Hertogenbosch (Maas) belast met het toezicht op het gedeelte van de traverse van de Beerschen Overlaat bewesten de Elfsweg (bij Grave). Dit betrof voor zover de naleving van de bepalingen van de Rivierenwet, in zoverre deze krachtens KB van 11 november 1918, Stbl. nr. 743 op genoemde traverse van toepassing was. De grens tussen de dienstkringen Maastricht en Venlo (nadat de dienstkring Venlo uitgebreid was met de dienstkring Gennep werd de standplaats Roermond in plaats van Venlo) van de Maas kwam te liggen op de grens van het Noordelijk- en Zuidelijk arrondissement.

De wijzigingen volgden elkaar snel op bij de rivier de Maas. Het district Maasverbetering werd per 15 juli 1929 opnieuw beschreven als verantwoordelijk voor de werken tot het geschikt maken van de rivier de Maas voor grote afvoeren en ook verantwoordelijk voor de dienst van de Maas van kmr. 176 beneden Grave tot kmr. 29 bij Well²⁷.

De dienstkring Gennep werd per 1 mei 1923 opgeheven en gevoegd bij de dienstkring Venlo²⁸. Per 1 januari 1928 werd het Kanaal Wessem-Nederweert bij de dienstkring Weert gevoegd²⁹ en met ingang van 1 november 1928 werd de dienstkring Venlo gesplitst in de dienstkringen Venlo en Roermond³⁰. Een gevolg hiervan was dat de grenzen van de dienstkringen Venlo, Roermond en Weert van het arrondissement Roermond opnieuw werden vastgesteld³¹.

Met ingang van 1 februari 1929 werd de omschrijving van het arrondissement Roermond gewijzigd³²:

- Voor "bruggen en rijkswegen" wordt gelezen "bruggen, rijkswegen en werken van kanaal Wessem – Nederweert."

In 1929 werd het organiek besluit Rijkswaterstaat nogmaals gewijzigd en aangevuld³³. Op grond daarvan werd per 15 juli 1929 het district Maasverbetering ingesteld, dat als taak kreeg het geschikt maken van de rivier de Maas voor grote afvoeren, evenals de dienst van de Maas van kmr. 176 even beneden Grave tot kmr. 29 bij Well³⁴. Deze dienst viel rechtstreeks onder de hoofddirectie. Aanleiding hiertoe was de overstroming van Brabants grondgebied en het Land van Maas en Waal als gevolg van dijkdoorbraken in januari 1926.

²⁵ KB van 15 mei 1923, nr. 33

²⁶ MB van 31 mei 1923, La. A. afd. Waterstaat T

²⁷ KB van 22 juni 1929, nr. 34 en MB van 10 juli 1929, La. C., Waterstaat T

²⁸ MB van 8 maart 1923, nr. 296, afd. Waterstaat T

²⁹ MB van 15 december 1926, La. E., afd. Waterstaat T

³⁰ MB van 6 oktober 1928, nr. 330, afd. Waterstaat T

³¹ MB van 3 november 1928, nr. 321, afd. Waterstaat T

³² MB van 31 januari 1929, nr. 321, afd. Waterstaat T

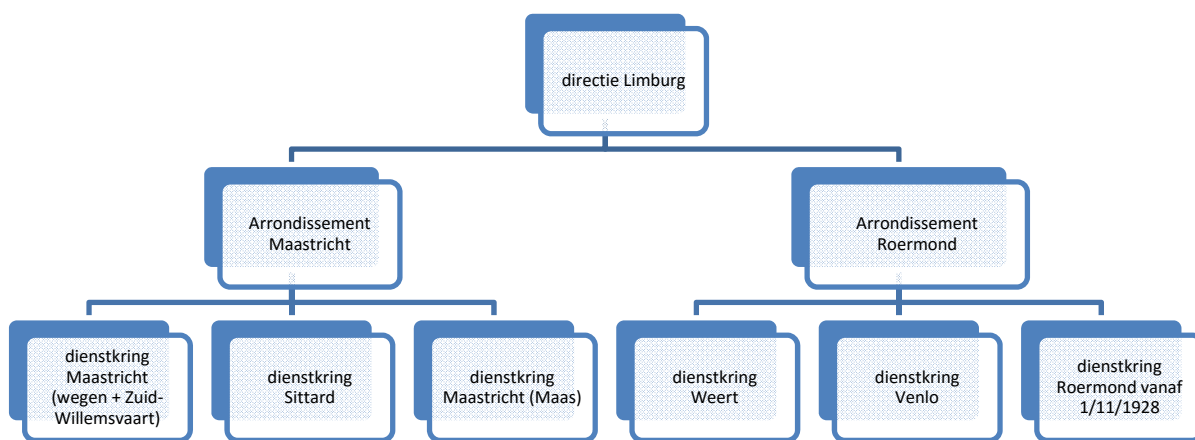
³³ KB van 22 juni 1929, nr. 34

³⁴ MB van 10 juli 1929, La. C., afd. Waterstaat T



Bijzondere briefkaart met toeslag 12,5 cent ten behoeve van de watersnood 1926

De werken bestonden uit het afsnijden van tien van de scherpste bochten in de rivier tussen Grave en Blauwesluis, het verbreden en verdiepen van het zomerbed en het aanleggen van een stuw met schutsluis bij Lith en het dichtten van de Beerse Overlaat. De laatste werken kwamen gereed in 1955. Ter herinnering aan vijf eeuwen wateroverlast werd hier in 1950 een monument geplaatst⁴³.



g. Periode van 16 december 1929 tot 1 april 1939

Eind 1929 werd er een nieuw organiek besluit genomen voor de Rijkswaterstaat³⁵. Het district Maasverbetering bleef ongewijzigd, maar de directie Limburg bevatte ook het zomerbed en het toezicht als gevolg van de Rivierenwet op het winterbed van de Maas op het gedeelte dat door het district Maasverbetering werd uitgevoerd en ook het Maas-Waalkanaal ging naar deze directie. Ook de arrondissementen werden gewijzigd. Per die datum werd ook weer een arrondissement Maas ingesteld (gevestigd te Roermond en vanaf 1933 te Nijmegen), naast de arrondissementen Roermond en Maastricht³⁶. De aanleg van het Julianakanaal, van het kanaal door het Bossche Veld en de bouw van de rivierbruggen te Maastricht vormden een afzonderlijke dienst. De beschrijving van het arrondissement Maas werd als volgt:

- *Het arrondissement Maas omvat de rivier de Maas van de grensscheiding met België bij Eijsden, tot kmr. 176 beneden Grave, met inbegrip van de overlaatgebieden in de provincie Limburg en de Beersche Maas, alle tot de stuwen behorende werken, de Rijksweren over de*

³⁵ KB van 13 december 1929, nr. 36

³⁶ MB van 4 januari 1930, La. A. afd. Waterstaat T

rivier de Maas en het Maas-Waalkanaal met de voorhavens van dit kanaal, met uitzondering van de in het winterbed aanwezige Rijksbruggen en -wegen en werken van het kanaal Wessems – Nederweert, van het Julianakanaal, van de sluis te St. Pieter en van het kanaal door het Bossche veld;

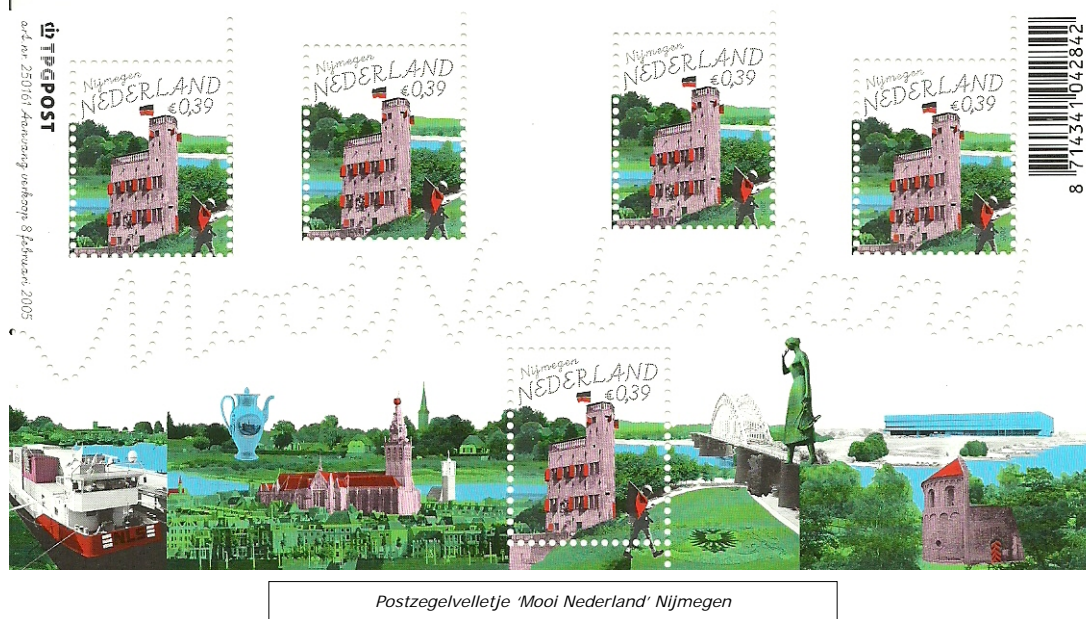
- Het arrondissement Roermond omvat het gedeelte van de provincie Limburg het winterbed van de rivier de Maas, evenals de in dat winterbed aanwezige Rijksbruggen en -wegen, werken van het kanaal Wessems – Nederweert en onderdelen van de stuwen met toebehoren, een en ander ten noorden van de scheidingslijn, welke aanvangt op de grensscheiding met Pruisen bij de grens tussen de gemeente Vlodrop en Posterholt, deze gemeentegrens volgt tot de zuidzijde van de weg Vlodrop – Sint-Odiliënberg, langs deze wegzijde en langs de zuidzijde van de weg Sint-Odiliënberg – Linne gaat, om vervolgens stroomopwaarts langs de rechterzijde van de Maas zich bij grenspaal nr. 127 naar de Belgische grens te richten;

Tot dit arrondissement behoort niet het gedeelte van de Rijksweg Maastricht naar Roermond, begrepen tussen genoemde scheidingslijn en de Kapellerlaan te Roermond;

- Het arrondissement Maastricht omvat het gedeelte van de provincie Limburg buiten het winterbed van de rivier de Maas, evenals de in dat winterbed aanwezige Rijksbruggen en -wegen, een en ander ten zuiden van de bij het arrondissement Roermond aangegeven scheidingslijn, zomede het gedeelte van de Rijksweg Maastricht naar Roermond, begrepen tussen genoemde scheidingslijn en de Kapellerlaan te Roermond;

Tot dit arrondissement behoort voorts niet de aanleg van kanalen die met de Maas in verbinding zullen komen.

Het Maas-Waalkanaal (aangelegd door Dienst Maaskanalise van de directie Gelderland vanaf oktober 1916) was in 1927 gereed. De taken ten aanzien van het kanaal werden per 1 januari 1930 overgedragen aan het arrondissement Maas en onderdeel van de per 1 november 1929 ingestelde nieuwe dienstkring Nijmegen II³⁷.



Het gereedkomen van het Maas-Waalkanaal had ook grote veranderingen voor de dienstkringen tot gevolg. Per 1 november 1929 werd de dienstkring Nijmegen II ingesteld, omvattende het Maas-Waalkanaal en een gedeelte van de Maas van kmr. 148 tot kmr. 176 (incl. stuw Grave) en het overlaatgebied van de Beersche Maas. Dit leidde weer later tot een nieuwe indeling van de dienstkringen bij het arrondissement Maas, nadat een gedeelte van de Maas en de Bergsche Maas van de directie Grote Rivieren per 1 maart 1933 bij de directie Limburg kwam³⁸. De grens westwaarts kwam te liggen bij kmr. 54 bij de Dongemond en de dienstkring Nijmegen II werd uitgebreid tot beneden de toekomstige stuw te Lith (kmr. 218), een uitbreiding van 42 km rivier waarin nog veel werkzaamheden uitgevoerd werden. De Maas-dienstkring 's-Hertogenbosch ging het gedeelte omvatten van kmr. 218 van de Maas en de Bergsche Maas tot kmr. 54 bij de Dongemond. De Directeur-generaal (DG) ging akkoord met dit voorstel³⁹ voor de dienstkringen Nijmegen en 's-Hertogenbosch, waarbij de dienstkring 's-Hertogenbosch ook werd belast met het

³⁷ MB van 24 september 1929, La. F. F., afd. Waterstaat T

³⁸ MB van 23 januari 1933, La. N. Directie van de Waterstaat

³⁹ DG van 2 maart 1933, nr. 385

gedeelte van het overlaatgebied van de Bergsche Maas ten westen van de Dieze⁴⁰. Het arrondissement Maas was nu verdeeld in de dienstkringen Roermond (ongewijzigd), Nijmegen en 's-Hertogenbosch

In 1930 vond er nog een belangrijke wijziging plaats in bovenbeschreven omschrijving. Hierbij kwam het gedeelte van de rivier de Maas van de grensscheiding met België bij Eijsden, tot 535 m beneden km 63 (telling blad 7 van de herziene rivierkaart) voorlopig te behoren tot de dienst van de ingenieur die belast is met de aanleg van het Julianakanaal⁴¹. Voor de aanleg van dat kanaal van Maasbracht – Born - Maastricht, het latere Julianakanaal, was per 1 oktober 1921 de Dienst Scheepvaartwegen in Zuid-Limburg ingesteld, die begin 1925 werd opgevolgd door de Dienst Julianakanaal te Maastricht. In diezelfde beschikking was opgenomen dat van 1 maart 1930 de schutsluis te St. Pieter met de toeleidingskanalen zouden behoren tot het arrondissement Maastricht. Ook betekende deze wijziging, dat het zuidelijk gedeelte van de Maas niet meer behoorde tot het arrondissement Maas. De dienstkring Maastricht I (Maas) viel vanaf maart 1930 onder de Dienst Julianakanaal, die ook de zorg had voor het gedeelte Maas van de grensscheiding met België van Eijsden tot kmr 63 (Stevensweert)⁴². In 1940 werd de dienst Julianakanaal opgeheven en werden de taken overgedragen aan het Arrondissement Maastricht⁴³. Het arrondissement Maas was nu verdeeld in de dienstkringen Roermond (ongewijzigd), Nijmegen en 's-Hertogenbosch.



Met ingang van 1 januari 1933 behoorde de schutsluis in het Bossche Veld met toeleidingskanalen, de havenkom en de brug over het overlaatkanaal tot het arrondissement Maastricht van de directie Limburg⁴⁴ en dus tot de dienstkring Maastricht I.

Per 1 maart 1933 werd de directie Grote Rivieren gesplitst in de directies Bovenrivieren en Benedenrivieren⁴⁵, wat opnieuw ook een wijziging van de grensregeling voor de arrondissementen in Limburg inhield. Per 1 maart 1933 werd de beschrijving van de directie Limburg opnieuw vastgesteld als volgt⁴⁶:

- De directie Limburg omvat:
 - De provincie Limburg;
 - Het zomerbed en het toezicht als gevolg van de Rivierenwet op het winterbed van de Maas en de Bergsche Maas van de grens bij Eijsden tot kmr. 54 bij de Dongemond;
 - De Beersche Maas;
 - Het Maas-Waalkanaal met zijn voorhavens.
- De werken tot het geschikt maken van de rivier de Maas voor grote afvoeren behoren tot de directie Limburg.

⁴⁰ bedoeld in KB van 21 juli 1928, Stbl. nr. 312

⁴¹ MB van 7 maart 1930, nr. 323, afd. Waterstaat T

⁴² MB van 7 maart 1930, nr. 323, afd. Waterstaat T

⁴³ Beschikking SG van 27 augustus 1940, La. N., Directie van de Waterstaat

⁴⁴ MB van 31 december 1932, La. N¹, directie van de Waterstaat

⁴⁵ MB van 12 april 1933, La. N., Directie van de Waterstaat

⁴⁶ MB van 23 januari 1933, La. N., Directie van de Waterstaat

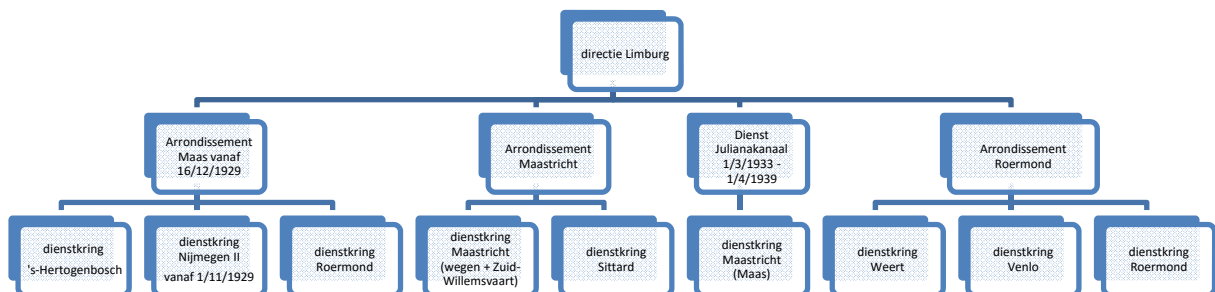
- De betrokken gedeelten van de rivier de Maas en de Bergsche Maas worden onttrokken aan de directie Grote Rivieren en het district Maasverbetering;
- Het district Maasverbetering wordt opgeheven.

Natuurlijk had dit consequenties voor het arrondissement Maas⁴⁷:

- Dit arrondissement omvat de rivieren de Maas en Bergsche Maas van 535 m beneden kmr. 63 (tellingblad 7 van de herziene rivierkaart) even ten noorden van Stevensweert tot kmr. 54 bij de Dongemond, met in begrip van het overlaatgebied bewesten Roermond en dat van de Bergsche Maas, alle tot de stuwen behorende werken, de Rijksveren over de rivieren de Maas en het Maas-Waalkanaal met de voorhavens van dit kanaal, met uitzondering van de in het winterbed aanwezige Rijksbruggen en –wegen en de werken van het kanaal Wesseem-Nederweert en van het Julianakanaal. Tot dit arrondissement behoren de werken tot het geschikt maken van de Maas voor grote afvoeren.
- In de omschrijving van het Derde arrondissement van de Grote Rivieren vervallen in het eerste lid de woorden “de Maas beneden kmr. 29 bij Well, de Bergsche Maas”.
- De standplaats van de ingenieur in het arrondissement Maas van de directie Limburg zal zijn Nijmegen.

Dit had natuurlijk ook weer consequenties voor de dienstkringen. De DG bepaalde dat met ingang van 1 maart 1933 de dienstkring Nijmegen werd uitgebreid met het gedeelte van de rivier de Maas van kmr. 176 tot kmr. 218 beneden de toekomstige stuw Lith en dat de dienstkring 's-Hertogenbosch zou omvatten de rivier de Maas van kmr. 218 en de Bergsche Maas tot kmr. 54 bij de Dongemond, met in begrip van het gedeelte van het overlaatgebied van de Bergsche Maas ten westen van de Dieze⁴⁸; de dienstkring Roermond van het arrondissement Maas bleef ongewijzigd.

De grenswijzigingen voor de arrondissementen werden voor de hele Rijkswaterstaat met ingang van 1 augustus 1933 opnieuw vastgesteld⁴⁹. Dit gold ook voor de arrondissementen Maas, Roermond en Maastricht. Het arrondissement Maas kreeg vanaf die datum ook de nieuwe sluis St. Andries met toeleidingskanalen in beheer (dienstkring Nijmegen II). Het jaar daarop werd de beschrijving nogmaals gewijzigd, met dien verstande dat “rijksveren over de Maas in Limburg” werd vervangen door “Rijksveren over de Maas tussen Stevensweert en Hedel”⁵⁰.



De grensregeling van 1 mei 1937 bracht voor de directie Limburg geen wijzigingen met zich mee⁵¹.

h. Periode van 1 april 1939 tot 15 oktober 1973

In 1939 werden de omschrijvingen van de arrondissementen in de directie Limburg (Roermond en Maastricht) gewijzigd⁵², waarbij de dienstkringen in het arrondissement Maas ongewijzigd bleven. Dit had mede te maken met de verplaatsing van het dienstkringhoofd te Sittard per 1 april 1939. De nieuwe omschrijvingen werden:

Het arrondissement Roermond omvat:

⁴⁷ MB van 23 januari 1933, La. O., Directie van de Waterstaat

⁴⁸ DG 2 maart 1933, nr. 385

⁴⁹ MB van 25 juli 1933, La. N., Directie van de Waterstaat

⁵⁰ MB van 8 augustus 1934, nr. 361, Directie van de Waterstaat.

⁵¹ MB van 9 april 1937, La. O¹, Directie van de Waterstaat

⁵² MB van 31 maart 1939, La. S. S¹, Directie van de Waterstaat

- het gedeelte van de provincie Limburg buiten het winterbed van de rivier de Maas, met inbegrip van de in het winterbed aanwezige rijksbruggen en wegen, naast de daarin aanwezige werken van het kanaal Wessem – Nederweert, een en ander ten noorden van de noordelijke grenzen van de gemeenten Sittard, Limbrecht en Born en ten oosten van de tot het Julianakanaal behorende werken;
- Tot het arrondissement behoort mede het gedeelte van de rijksweg Sittard naar Roermond, begrepen tussen genoemde scheidingslijn en kmr 24.1.

Het arrondissement Maastricht omvat:

- Het gedeelte van de provincie Limburg buiten het winterbed van de rivier de Maas, ten zuiden van de bij het arrondissement Roermond aangegeven scheidingslijn met uitzondering van de kanalen en de tot de kanalen behorende werken en wegen.

Bij de DG was de vraag gerezen of voor een uniforme regeling met het oog op andere directies, de dienstkringen in de arrondissementen Maastricht en Roermond niet beter een andere naam konden worden gegeven⁵³.



Postzegelvelletje 'Mooi Nederland' Maastricht

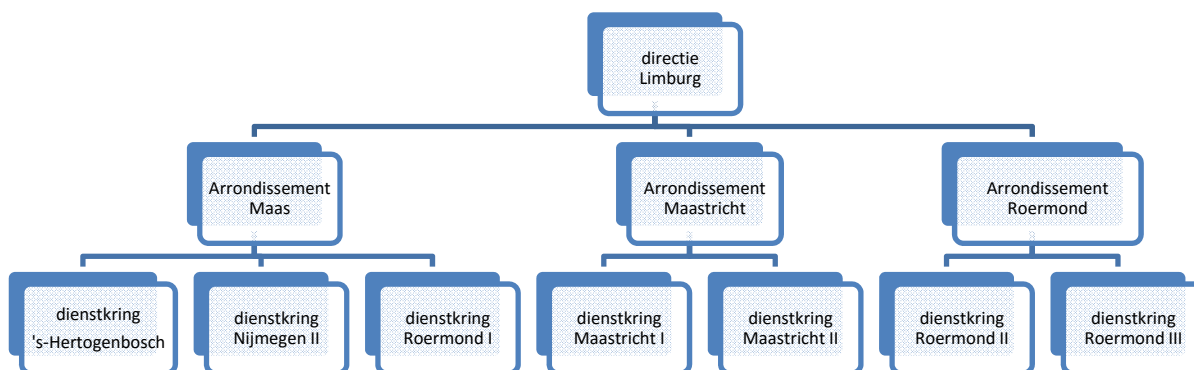
Voor het arrondissement Maastricht werd voorgesteld:

- Dienstkring Maastricht I (rivier- en waterwegen) en dienstkring Maastricht II (wegen); de dienstkring Sittard was opgeheven.

Voor het arrondissement Roermond werden de volgende namen voorgesteld:

- Dienstkring Venlo, dienstkring Roermond II (wegen) en Roermond III (voormalige dienstkring Weert).

Deze benamingen van de dienstkringen werden medio 1939 vastgesteld⁵⁴. De dienstkringen in het arrondissement Maas bleven ongewijzigd.



⁵³ DG 31 maart 1939, La. SS¹¹, Directie van de Waterstaat
⁵⁴ DG van 10 augustus 1939, nr. 421¹¹, Directie van de Waterstaat

De diensten van het Julianakanaal en van de Maas (Eijsden – Stevensweert) werden per 1 oktober 1940 opgeheven⁵⁵. De omschrijving van het arrondissement Maastricht werd dan ook nader gewijzigd in:

- *Het arrondissement Maastricht omvat het Julianakanaal en de kanalen te Maastricht met de daarbij behorende werken en wegen, de Maas van Eijsden tot Stevensweert en het winterbed van de Maas van Eijsden tot de uitmonding van het Julianakanaal te Maasbracht met de daarin gelegen gemeenschappelijk met België beheerde veren, evenals het verdere gedeelte van de provincie Limburg ten zuiden van de bij het arrondissement Roermond beschreven scheidingslijn.*

De dienstkring 's-Hertogenbosch werd per 1 januari 1950 opgeheven en de werken werden gevoegd bij de dienstkring Nijmegen II en bij de dienstkring Geertruidenberg (arrondissement Dordrecht)

Met ingang van 1 januari 1957 kwam er een nieuw organiek besluit voor de Rijkswaterstaat⁵⁶. De enige wijziging betrof dat bij de directie Limburg werd gevoegd, de bij de grens van de provincies Noord-Brabant en Limburg gelegen spoorwegovergang in rijksweg nr. 68.

i. Periode van 15 oktober 1973 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. De reorganisatie werd aangekondigd in de nieuwjaarsrede van de directeur-generaal van de Rijkswaterstaat, uitgesproken op 3 januari 1972. De mogelijkheid hiervoor werd geschapen bij KB van 14 januari 1971, Stbl. 42 (Organiek besluit Rijkswaterstaat).

In de directie Limburg werden met ingang van 15 oktober 1973 de arrondissementen opgeheven en de dienstkringen per die datum heringericht.

Per 1 januari 1978 werden de dienstkringen Venlo en Roermond samengevoegd tot de dienstkring Venlo-Wegen. Op 1 februari 1985 verhuisde de dienstkring St. Joost naar het wegenwachtkantoor te Maasbracht en werd de naam gewijzigd in dienstkring Autosnelwegen St. Joost. Door de verhuizing van de dienstkring Roermond-Kanalen van Roermond naar Nederweert (officiële opening nieuw dienstkringkantoor op 27 april 1989) werd de naam van deze dienstkring gewijzigd in dienstkring West-Limburg.



Per 1 mei 1997 werden de dienstkringen Roermond-Maas en West-Limburg samengevoegd tot de dienstkring Waterwegen Roermond. De hoofdafdeling Vaarwegen en Scheepvaart werd gewijzigd in de hoofdafdeling Waterhuishouding en Vaarwegen.



⁵⁵ Beschikking SG van 27 augustus 1940, La. N., Directie van de Waterstaat

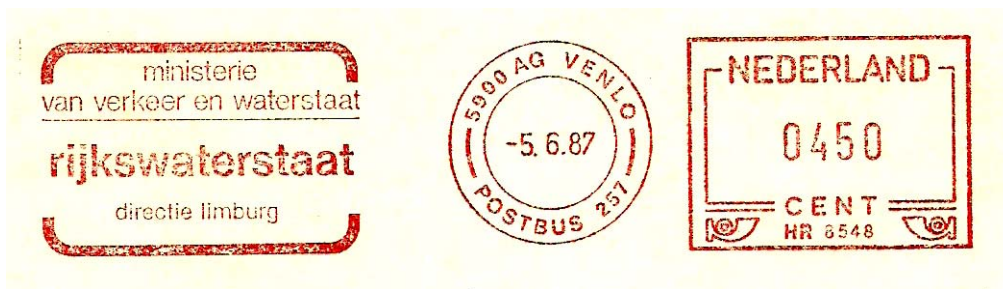
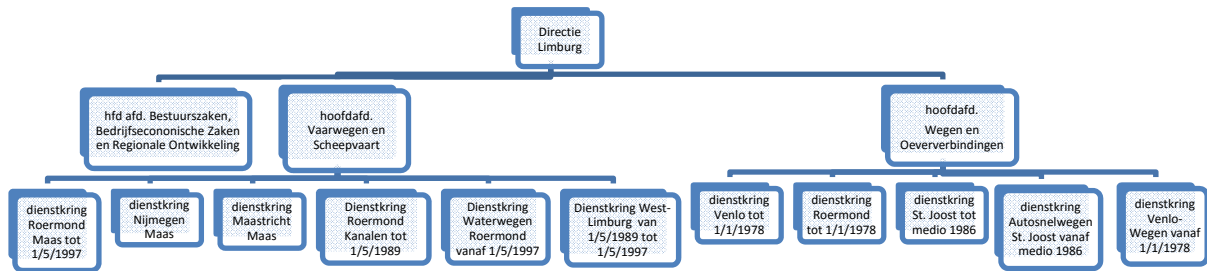
⁵⁶ MB van 3 januari 1957, nr. 244, afd. P, Directie van de Waterstaat

Ministerie
van Verkeer en Waterstaat
Rijkswaterstaat
Directie Limburg

Dienstkring Maastricht-Maas



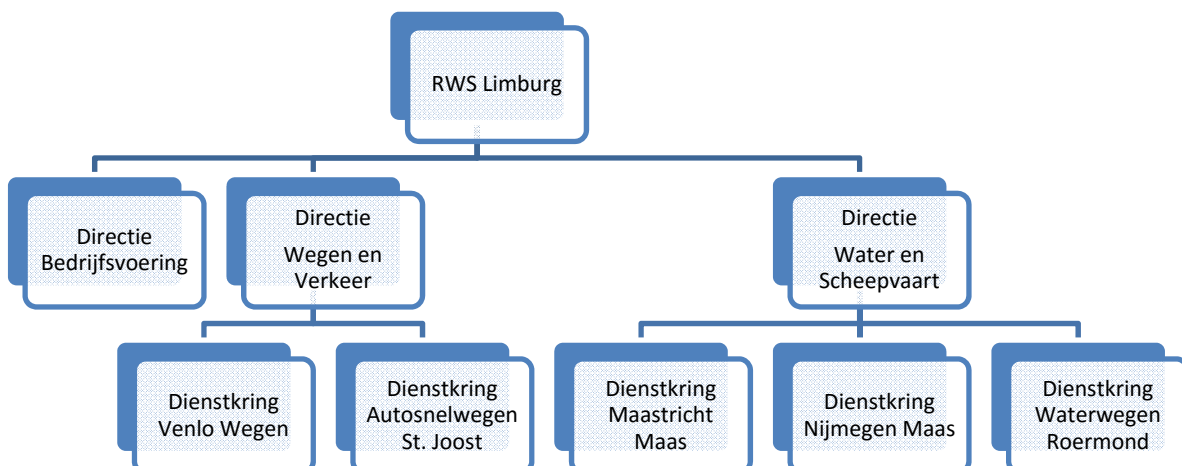
Frankeerstempel dienstkring Maastricht-Maas



Frankeerstempel dienstkring Venlo-Wegen

j. Periode van 1 oktober 2004 tot 15 april 2005

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 Limburg' zou worden: 'RWS Limburg'.

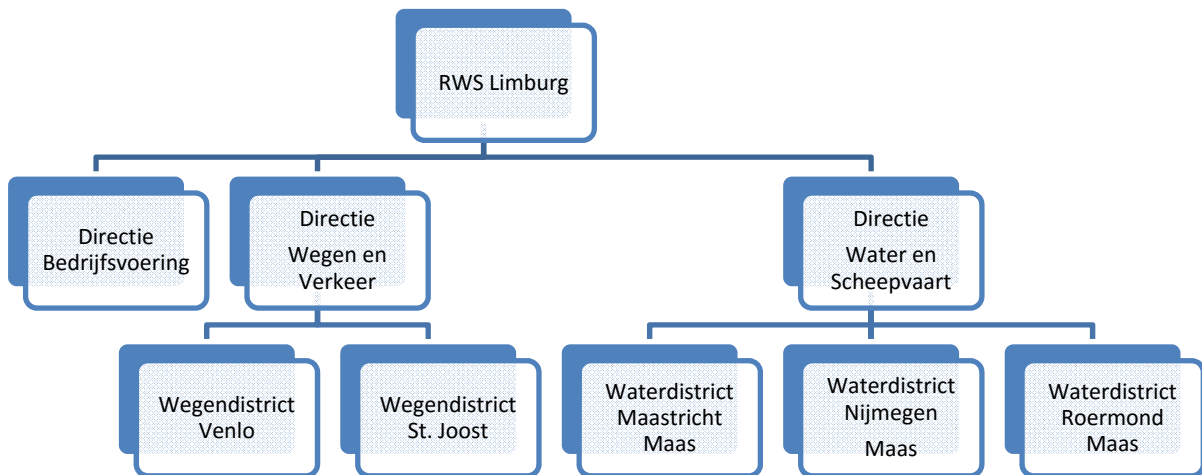




Frankeerstempel dienstkring Nijmegen-Maas

k. Periode van 15 april 2005 tot 1 april 2013

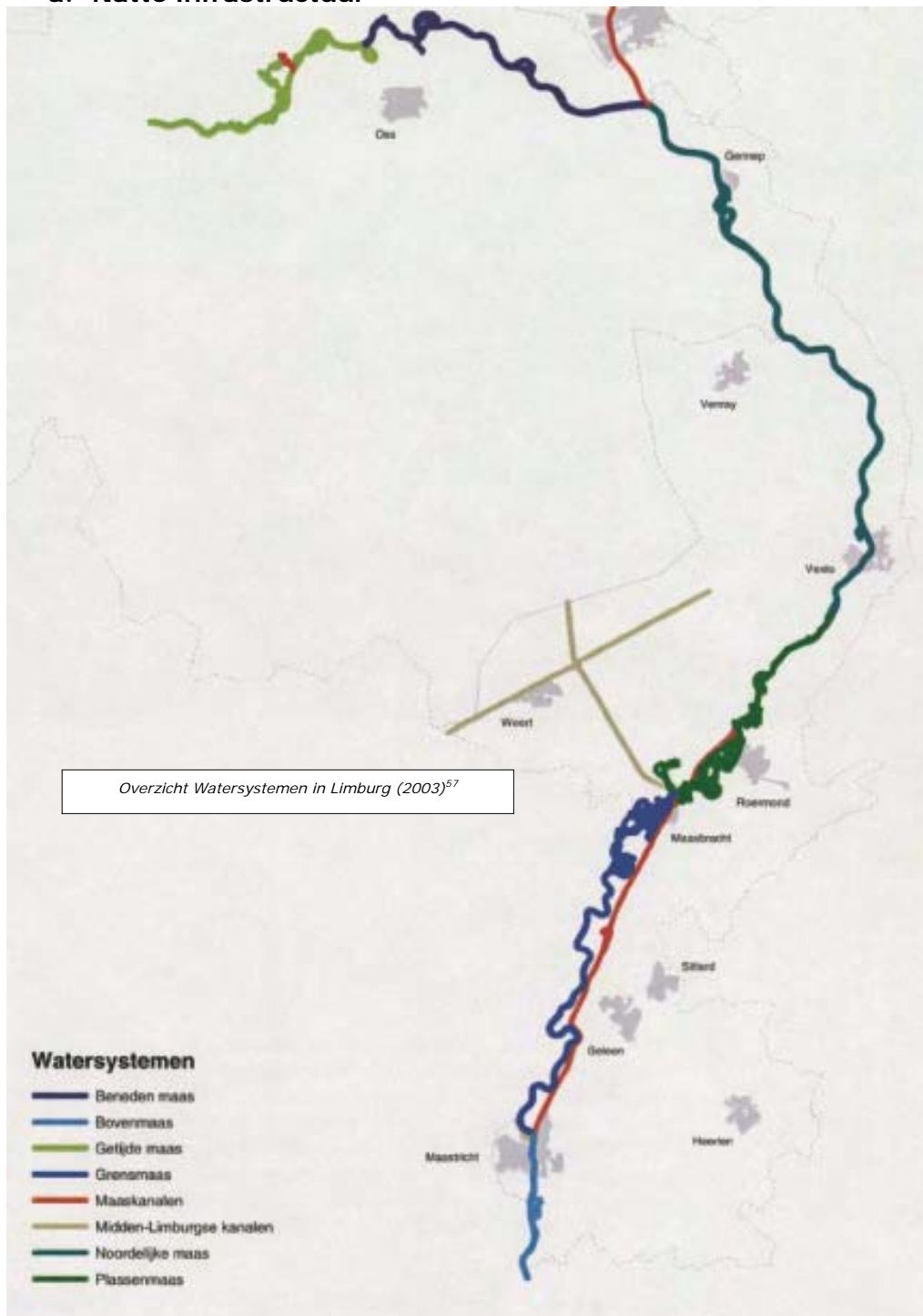
Per 15 april 2005 was de reorganisatie bij RWS Limburg gereed en de wegen- en waterdistricten ingesteld, waarbij de Noord-Limburgse kanalen werden ondergebracht bij RWS Noord-Brabant.



Frankeerstempel Wegendistrict Venlo

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, worden 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. De Noord-Limburgse kanalen gingen weer terug naar het Limburgse. RWS Noord-Brabant en RWS Limburg werden samengevoegd tot Rijkswaterstaat Zuid-Nederland.

2. Beheersobjecten.
a. Natte infrastructuur



57

De 'Limburgse' Maas.

Zoals onder 1 (organisatie) is vermeld, was het beheer over de Maas voor de waterstaatsdienst in Limburg sterk wisselend en niet alleen beperkt tot de provincie Limburg. Zo kwam bij de nadere regeling voor het beheer van de grote rivieren uit 1892⁵⁸ de Maas van de scheiding met België tot de grensafscheiding van de provincies Limburg en Gelderland te behoren tot de waterstaatsdienst in het 7^e district (Limburg). Ten opzichte van 1884 kreeg het 7^e district er drie nieuwe dienstkringen bij te weten Venlo (Maas), Roermond (Maas) en Maastricht (Maas) en vervolgens vond er een herverkaveling van de dienstkringen plaats.

⁵⁷ Rijkswaterstaat Directie Limburg, Beheerplan Nat, februari 2003

⁵⁸ Koninklijke Kabinetsbrief van 25 januari 1892, nr. 32 en MB 28 januari 1892 La A afd. Waterstaat 3^o onderafd b; wijziging beschikkingen van 19 december 1874 La F 3^o afd. en van 1 april 1886, nr. 37

Per 1 januari 1913 werd het arrondissement De Maas ingesteld. De kanalisatie van de Maas werd per 1 november 1918 uitgevoerd door het district Maasverbetering⁵⁹.

De volgende wijziging in de beheersituatie was er al weer snel als in 1923 de benedenstrooms grens van 'kmr. 29 bij Well' vervangen werd door 'kmr. 176 even beneden Grave'⁶⁰ en er een nieuwe regeling voor de dienst van de Maas kwam⁶¹. Het gevolg was dat per 1 mei 1923 het arrondissement De Maas weer opgeheven werd, wat, zoals al beschreven, natuurlijk consequenties had voor de dienstkringen. De wijzigingen volgden elkaar snel op bij de rivier de Maas. Het district Maasverbetering werd per 15 juli 1929 opnieuw beschreven. Mede door het gereedkomen van het Maas-Waalkanaal, de aanleg van het Julianakanaal traden er weer veel wijzigingen op bij de dienstkringen. In Limburg zijn er, naast de aanleg van kanalen, de afgelopen eeuw vele verbeteringswerken aan de Maas uitgevoerd.

De Maaskanalitie:

De Maasnormalisering bestond uit twee grote onderdelen: de Maaskanalitie (het kanaliseren van de Maas van Maastricht tot Grave en het graven van een lateraal kanaal tussen Maasbracht en Maastricht en de zogenaamde Maasverbetering (de kanalisatie van Grave tot Lith en de rivierkundige normalisering tussen Grave en Blauwesluis bij Appeltern).

De bevaarbaarheid van de Maas liep in de verschillende jaargetijden sterk uiteen. In de winter was het water zo hoog, dat vroeger grote gebieden van tijd tot tijd werden overstroomd. In de zomer vormde de Maas een zo onbeduidende stroom, dat de scheepvaart onmogelijk werd. Daarom nam men op Nederlands gebied de kanalisatie ter hand door het graven van een parallelkanaal. Het zeer omvangrijke werk begon in 1915 en werd in 1935 geheel voltooid. Het Julianakanaal, maar ook de aanpassingen bij Maastricht en de aanleg van het Maas-Waalkanaal worden afzonderlijk beschreven.

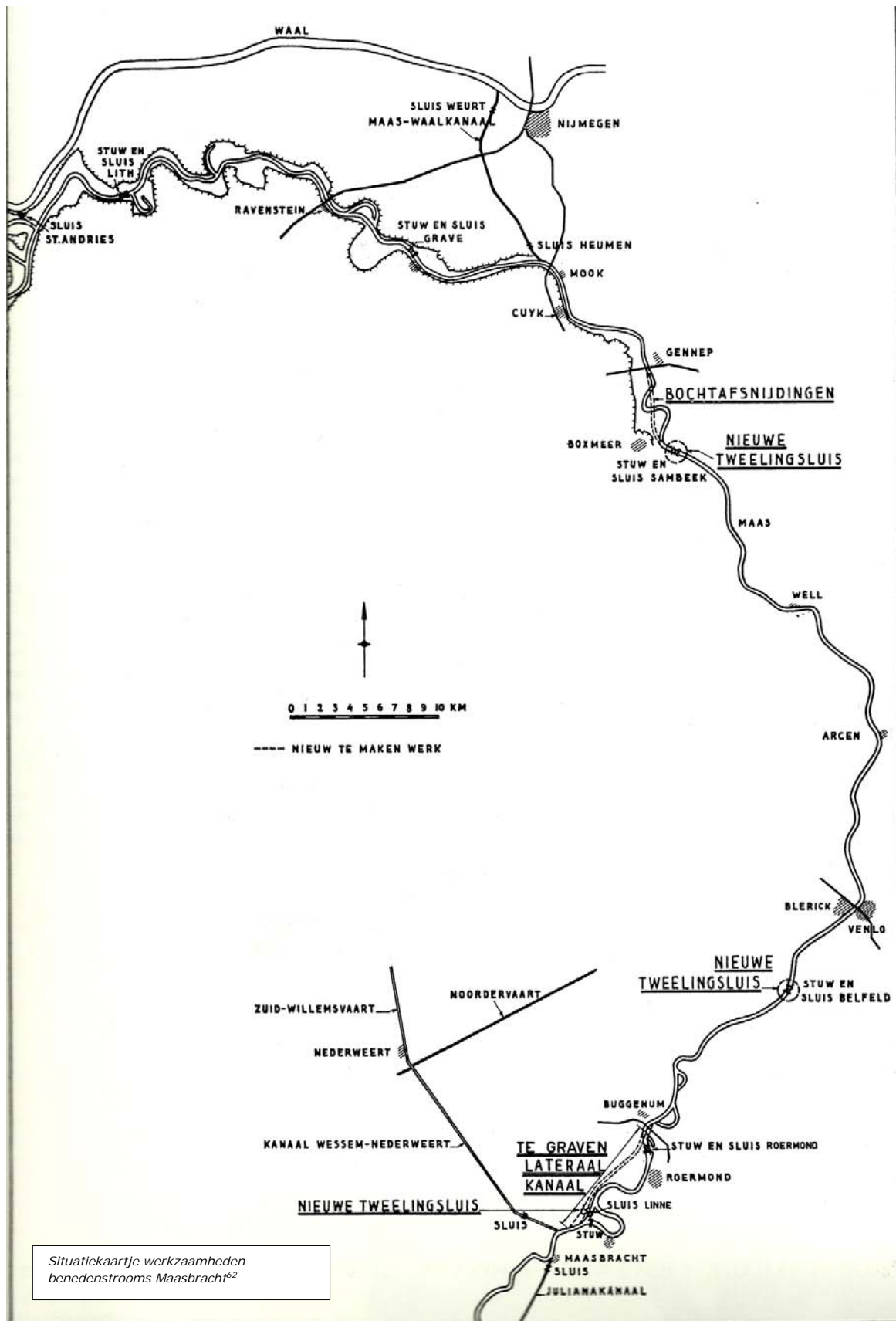
Tot 1920 betrof het normaliseringwerken beneden Roermond. Hierbij werden kribben en strekdammen in het zomerbed aangelegd om de vaargeul smaller en dus dieper te maken. Ook trachtte men ondiepten als zand- en grindbanken te voorkomen. Daarna ging men ten behoeve van de scheepvaartontwikkeling over tot kanalisatie van de rivier, die van belang was voor de industrialisatie van Zuid-Limburg, nadat daar grote steenkolenvoorraden werden aangetroffen. De Maas werd van Maasbracht tot Grave gekanaliseerd over een lengte van 110 km. In 1919 werd begonnen met de aanleg van de eerste stuw en schutsluis te Linne en opvolgend te Roermond, Belfelt, Sambeek en Grave. Deze gehele kanalisatie was op 22 oktober 1929 voltooid. Voor de scheepvaart betekende dit een enorme verbetering, maar voor de afvoer van water bleek het niet genoeg.

Na de omvangrijke overstromingen in Gelderland, Noord-Brabant en Limburg in 1926 werd duidelijk dat het afvoervermogen van vooral de Maas nog veel te wensen overliet. Ir. C.W. Lely stelde in een rapport over de 'Verbetering van de Maas voor grote afvoeren' een aantal maatregelen voor, die neerkwamen op verruiming en rechtekking van de Maas beneden Mook en verdieping van de Bergse Maas en Amer. Het belangrijkste doel van de normaliseringwerken moest zijn het afvoervermogen van de Maas beneden de Beerse overlaat zodanig te vergroten, dat de rivier in staat was om de maximum hoeveelheid water af te voeren, zodat de Beerse overlaat kon worden opgeheven. In 1931 kon men met deze verbeteringswerken beginnen. De werken bestonden uit het afsnijden van tien van de scherpste bochten in de rivier tussen Grave en Blauwesluis (rivierlengte werd van 56,5 km tot 37,5 km teruggebracht), normalisering, verbreding en verdieping van het zomerbed met de gedeeltelijke afgraving van het winterbed en verdieping van de Bergse Maas (de nieuwe uitmonding naar de Amer) en het aanleggen van een stuw met schutsluis bij Lith. Ook werd de oude schutsluis (1856) te St. Andries vervangen door een nieuwe schutsluis (in gebruik genomen op 5 februari 1934) met toeleidingskanalen naar de Waal en de Maas. Deze werken voor de Maasverbetering waren in 1942 gereed en vonden als ware hun bekroning in het vervallen de Beerse Overlaat, omdat de ophoging door die werken geheel waterdicht kon geschieden.

⁵⁹ MB van 31 oktober 1918, La.F.F. afd. Waterstaat T

⁶⁰ KB van 15 mei 1923, nr. 33.

⁶¹ MB van 31 mei 1923, La. A., afd. Waterstaat T



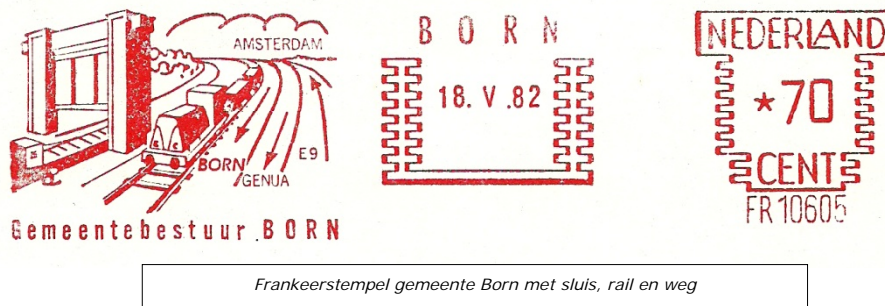
62

⁶² OTAR, augustus 1960



De oude sluis (110x13,50 x3,00 m) bij Lith (1936) is al enkele keren gerenoveerd. In 2002 werd de tweede sluis (200x17,50x4,00 m) in gebruik genomen, waarna het complex officieel Prinses Máxima Sluizen ging heten.

In het 'plan Lely' was ook opgenomen de bochtafsnijding bij Boxmeer. Door onder andere problemen met de afzet van de bij de uitvoering vrijkomende materialen klei, zand en eventueel grind, zou dit werk pas eind 1981, begin 1982 gereed komen. Met de aanleg van de rijkswegen 73 en 77 werd de oplossing verkregen voor de vrijkomende specie.



Verder werd in 1955 een plan ontworpen tot verbetering van de sluisensituatie. Achtereenvolgens kwamen sluiscomplexen gereed te Born (1961), Maasbracht (1966), Belfeld en Sambeek (1968) en Linne (1970).

Bij het sluis- en stuwcomplex Grave is in 1974 een nieuwe sluiskolk gebouwd, waardoor de kleine handbediende sluiskolk uit 1926 niet meer in gebruik is.

De Maaswerken



Postzegel hoogwater Roermond 1993

Na de overstromingen in 1993 en 1995 bleek dat de omgeving van de Maas onvoldoende was beschermd tegen hoogwater. Er kwam een groot investeringsprogramma (de Maaswerken) om de overstromingskans terug te brengen, het geschikt maken van de Maasroute voor grotere binnenvaartschepen en de Grensmaas meer ruimte te geven, waardoor er tevens meer natuur komt.

De Maaswerken zijn onderverdeeld in drie verschillende deelprojecten:

- De Maasroute
- De Zandmaas
- De Grensmaas

De Maasroute

De Maasroute is de route die vrachtschepen bevaren, deels over de Maas en deels over het Julianakanaal en het Lateraalkanaal. Doel van het project is om de vaarweg aan te passen en geschikt te maken voor grotere binnenvaartschepen (tweebakduwvaart 190x11,4x3,5 m). De werkzaamheden bestaan uit onder meer de rivierbedding te verdiepen, bochten te verruimen, bruggen verhogen en het Julianakanaal verbreden en sluisen aanleggen en verlengen. Het Maasrouteplan heeft inmiddels Europese subsidie toegekend gekregen uit het Trans-Europees vervoersnetwerk. In dit kader is de middelste kolk van sluiscomplex Maasbracht (3 kolken) verlengd tot 225 m (gereed eind 2014). Ook wordt een nieuwe bediencentrale in Maasbracht gerealiseerd, waaruit alle bruggen, sluisen en stuwen op het traject Maastricht – Belfeld op afstand bediend zullen worden. Verwacht wordt dat op 1 januari 2015 het totale project is gerealiseerd.



63

De Zandmaas

Dit is een gedeelte van de Maas tussen Maasbracht en 's-Hertogenbosch. Het belangrijkste doel van de Maaswerken in dit gebied is de bescherming tegen hoogwater. De rivier krijgt meer ruimte om water te bergen. Dat gebeurt door de rivier te verdiepen en hoogwatergeulen en retentiebekkens (overloopgebieden) aan te leggen. Waar de ruimte daarvoor ontbreekt, zorgt de aanleg en verhoging van kaden een betere bescherming. Met deze maatregelen ontstaat ongeveer 700 ha nieuwe natuur. Eind 2015 is dit deelproject naar verwachting afgerond.

De Grensmaas

De Grensmaas is het onbevaarbare deel van de Maas, dat ten noorden van Maastricht begint en stroomafwaarts loopt tot aan Roosteren. Het doel is bescherming tegen hoogwater door de stroomgeul te verbreden en de uiterwaarden te verlagen. De ruimte krijgt meer ruimte en dat zorgt bij hoogwater voor een meter lagere waterstanden. Tegelijkertijd levert de verruiming van de rivier een meer afwisselend landschap op. Er ontstaan natte en droge stukken, waar meer plant- en diersoorten kunnen leven dan nu. De natuur krijgt in een gebied van ongeveer 1100 ha vrij spel om zich te ontwikkelen.



Ministerie van Verkeer en Waterstaat
 Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
 De Maaswerken

Retouradres postbus 1593, 6201 BN Maastricht



Frankeerstempel De Maaswerken

⁶³ www.rijkswaterstaat.nl

Het bijzondere van dit deelproject is dat voor het grootste deel het werk wordt uitgevoerd voor eigen rekening en risico door een consortium van bedrijven en organisaties (het Consortium-Grensmaas). Zij realiseren een veiliger en natuurlijker Maas en ogen, om dit project te kunnen financieren, 53 miljoen ton grind winnen. De grindwinning zal eind 2023 gereed zijn.

Zuid-Willemsvaart

In bijlage 5i wordt aandacht besteed aan de ook voor Limburg belangrijke Zuid-Willemsvaart. Het kanaal loopt van de Maas in Maastricht en doorkruist Limburg in twee gedeelten. Het zuidelijkste gedeelte tot de Belgische grens (circa 3,3 km), inclusief het Verbindingskanaal (met de Maas) en de daarin gelegen sluis Bosscheveld is altijd onderdeel van een dienstkring in Maastricht geweest. Vervolgens loopt het kanaal over 43,7 km in België en daarna weer over 19,7 km in Limburg en verder in Brabant. Het noordelijke gedeelte in Limburg viel onder het beheersgebied van de dienstkring Weert, later Roermond III, Roermond-Kanalen, West-Limburg en waterwegen Roermond. Per 15 april 2005 kwam het kanaal, inclusief de Midden Limburgse kanalen onder het waterdistrict Noord-Brabant. Op 1 april 2013 gingen de kanalen weer terug naar de 'combi-dienstkring' in Limburg, na de samenvoeging van de directie Noord-Brabant en Limburg tot Rijkswaterstaat Zuid-Nederland.

Midden Limburgse Kanalen

In 1906 werd de Nederlands-Belgische Commissie voor de verbetering van de Maas ingesteld, waarvan het kanalisatieplan in 1915 na enige aanpassing tot wet werd⁶⁴. Naast de aanleg van sluis- en stuwcomplexen moest er een kanaal van de Maas naar de Waal komen, omdat men de Maas beneden Grave te bochtig voor de scheepvaart vond. Zo werd de gekanaliseerde Maas in het noorden op de Waal aangesloten. Ten noorden van Maasbracht werd een verbindingskanaal tussen de Maas en de Zuid-Willemsvaart gegraven: het kanaal van Wessem naar Nederweert. Het hierna nog beschreven Julianakanaal kwam buiten het kanalisatieplan tot stand. Dit kanaal moest de scheepvaart een korte en vooral eenvoudig realiseerbare vaarroute bieden naar de Belgische Maas. In 1912 werd het arrondissement de Maas⁶⁵ belast met de aanleg van de kanalen in Limburg, die met de Maas in gemeenschap zouden komen. Op 1 november 1915 werd de aanleg van het kanaal van Wessem naar Nederweert aan het arrondissement onttrokken en ontstond de Dienst kanaal Wessem-Nederweert⁶⁶. Dit nieuw te graven 17 km lange kanaal verbond de Maas in het zuiden van Limburg met de Zuid-Willemsvaart en de Noordervaart bij Nederweert in het noorden. Bij Panheel ligt een sluis. Dit kanaal zou een verbinding met het Brabantse industriegebied tot stand moeten brengen en was gereed in 1927 en op 22 oktober 1929 geopend. Met ingang van 1 februari 1929 werd de omschrijving van het arrondissement Roermond uitgebreid met de werken van het kanaal Wessem-Nederweert⁶⁷. Al op 1 januari 1928 kreeg de dienstkring Weert het beheer en onderhoud van dit kanaal opgedragen⁶⁸.

⁶⁴ Stbl. nr. 248 van 12 juni 1915

⁶⁵ MB van 7 november 1912, nr. 242, afd. Waterstaat

⁶⁶ MB van 3 augustus 1915, nr. 228, afd. Waterstaat.

⁶⁷ MB van 31 januari 1929, nr. 321, afd. Waterstaat T

⁶⁸ MB van 15 december 1926, La. E., afd. Waterstaat T



Ansichtkaart Kanaal Wessem-Nederweert met sluisen

Op 19 oktober 1982 werden door de minister van Verkeer en Waterstaat de plannen voor verbetering van de Brabantse- en Midden-Limburgse kanalen vastgesteld. Dit betrof het kanaal geschikt te maken voor schepen van 1350 ton. Door geldgebrek kwam hier weinig van terecht. Wel was in 1986 bij Panheel de bouw begonnen van een nieuwe schutsluis voor grotere schepen. In het najaar van 1992 kwam de sluis pas gereed en in januari 1993 officieel geopend. De oude sluis uit 1928, die ook nog na de opening van de nieuwe nog volop in gebruik, zou als een monument in stand gehouden moeten worden. De sluis is een van de weinige die is uitgerust met spaarkommen. De CEMT-klasse op het kanaal Wessem-Nederweert (van Sluis Panheel tot de viersprong) is nu Klasse II en onderdeel van de recreatieve Maasroute.

De **Noordervaart** is in 1808 ontstaan toen de Fransen een vaarverbinding tussen de Schelde, de Maas en de Rijn tot stand wilden brengen. In dat jaar liet Napoleon een begin maken met het graafwerk van de Noordervaart, het 'Grand Canal du Nord': een gedeelte van de verbinding Antwerpen-Maas-Rijn.

Toen in 1810 Holland als provincie bij Frankrijk kwam, was de verbinding niet meer nodig. Het werk werd gestopt en duizenden arbeiders raakten werkeloos. Het kanaal had toen nog onvoldoende vaardiepte. In 1853 werd de Noordervaart tot aan de Helenavaart in de gemeente Deurne op vaardiepte gegraven. Zo kon het water uit de Peel weg en werd de turf uit Helenaveen en Deurne via de beide Peelkanalen afgevoerd. Dit doodlopende Midden-Limburgs kanaal staat bij Nederweert in verbinding met de Zuid-Willemsvaart en is zowel voor de beroeps- en recreatievaart van weinig belang en dient slechts voor de doorvoer van water dat vanuit de Maas via Lozen wordt aangevoerd.

De Noordervaart inclusief het Voedingskanaal (het traject vanaf instroom Zuid-Willemsvaart tot aan Beringe) moet in het kader van het Bestuursakkoord Water overgedragen worden aan de waterschappen. Op 17 april 2014 hebben Rijkswaterstaat en de waterschappen Peel en Maasvallei en Aa en Maas een belangrijke intentieverklaring ondertekend. Hierin is hun gezamenlijke voornemen vastgelegd om te werken aan de overdracht van de Noordervaart van Rijkswaterstaat aan de waterschappen eind 2017. Tot eind 2017 gaat Rijkswaterstaat groot onderhoud uitvoeren van het kanaal.

Vanaf 15 april 2005 beheerde Rijkswaterstaat Noord-Brabant behalve de Brabantse kanalen ook de Midden-Limburgse kanalen (inclusief Noordlimburgs deel Zuid-Willemsvaart) en was onderdeel van het waterdistrict Noord-Brabant. Het betreft de trajecten Knooppunt Nederweert tot België, de Noordervaart en het kanaal Wessem-Nederweert. Op 1 april 2013 gingen de kanalen weer terug naar de combi-dienstkring in Limburg, na de samenvoeging van de directie Noord-Brabant en Limburg tot Rijkswaterstaat Zuid-Nederland.



Ansichtkaart Roggelse brug over de Noordervaart (Meijel)

Maas-Waalkanaal

Het Maas-Waalkanaal, dat per 1 november 1927 voor de scheepvaart werd opengesteld⁶⁹, verbindt de Maas met de Waal. Het kanaal is ongeveer 13,5 kilometer lang en ligt in de provincie Gelderland, vlakbij Nijmegen. Het loopt van het sluisencomplex Weurt, ten westen van Nijmegen naar het zuiden en eindigt in Heumen. De aanleg van het Maas-Waalkanaal werd binnen de directie Gelderland uitgevoerd door een afzonderlijke dienst⁷⁰. In 1928 werd onder meer het Maas-Waalkanaal, evenals de schutsluis te St. Andries met de voorhavens gevoegd bij de directie Grote Rivieren⁷¹ en behoorde tot het Eerste Arrondissement en werd onttrokken aan het arrondissement Arnhem van de directie Gelderland⁷². Eind 1929 kwam het kanaal onder beheer van de Directie Limburg⁷³ en per 1 januari 1930 bij het arrondissement Maas⁷⁴. Zoals onder organisatie is beschreven leidde dit tot de instelling van de dienstkring Nijmegen per 1 november 1929⁷⁵. De schutsluis te St. Andries (1856) bleef nog bij de directie Grote Rivieren (Eerste arrondissement). Pas bij de reorganisatie van 1933 kwam de nieuwe sluis te St. Andries met de toeleidingskanalen (in gebruik gesteld op 5 februari 1934) bij het arrondissement Maas van de directie Limburg⁷⁶. De oude sluis heeft roldeuren en de nieuwe sluis (Westsluis), die aangelegd is rond 1975, heeft hefdeuren. Over de buitenhoofden van beide sluisen gaan hefbruggen. Tussen 2006 en 2008 zijn de bruggen met 2,50 m verhoogd om grote schepen aan te kunnen. Daarvoor was de brug over de nieuwe sluis een vaste brug. De oude brug en sluis zijn een rijksmonument.

Het Julianakanaal



Postzegel Sint Servaasbrug

In de jaren 1925-1935 werden in Zuid-Limburg een aantal belangrijke waterstaatswerken tot stand gebracht, die van groot belang waren voor de ontwikkeling van het scheepvaartverkeer.

In het kader van de kanalisatie van de rivier de Maas in en boven Maastricht, werd in Borgharen een stuw gebouwd. In het Bosscheveld (verbindingskanaal tussen de Maas en de Zuid-Willemsvaart) werd een

⁶⁹ MB van 24 oktober 1927, La. O., afd. Waterstaat A

⁷⁰ MB van 15 november 1917, nr. 252, afd. Waterstaat

⁷¹ KB van 15 september 1928, nr. 47

⁷² MB van 17 oktober 1928, nr. 321, afd. Waterstaat T.

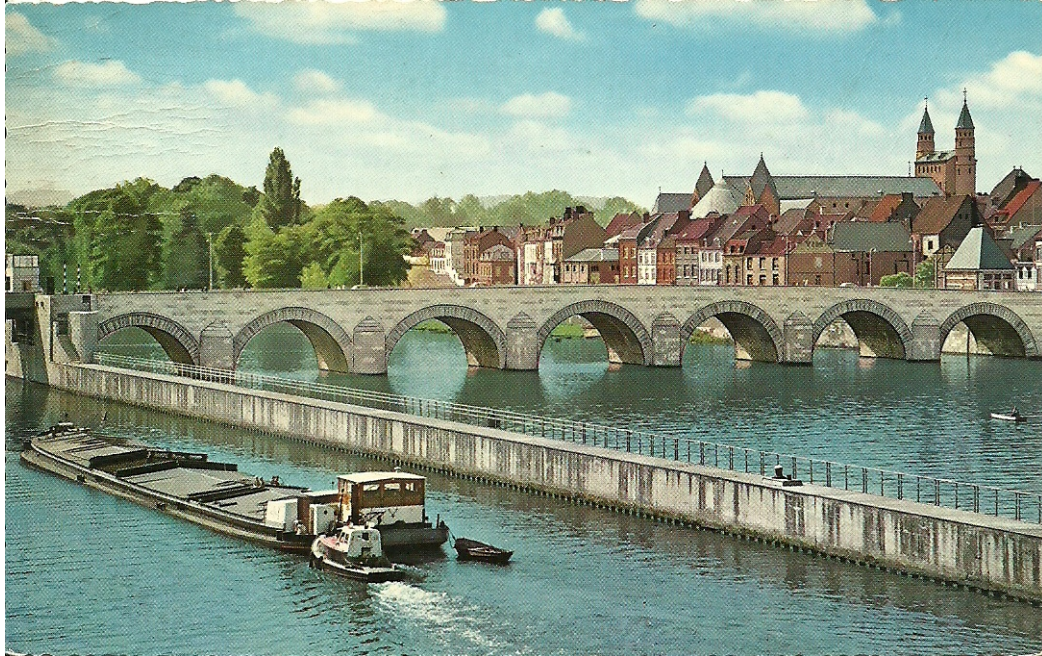
⁷³ KB van 13 december 1929, nr. 36

⁷⁴ MB van 4 januari 1930, La. A., afd. Waterstaat T

⁷⁵ MB van 24 september 1929 La F. F., afd. Waterstaat T

⁷⁶ MB van 12 april 1933, La. N., Directie van de Waterstaat.

schutsluis gebouwd, terwijl er ook een schutsluis te St. Pieter (verbinding tussen de Maas en het kanaal van Luik naar Maastricht) kwam. Ook werd in het kader van de kanalisatie in de monumentale- en historische Sint Servaasbrug te Maastricht ingrijpend gerestaureerd. De brug werd compleet afgebroken en opnieuw opgebouwd. De bogen zijn geconstrueerd in beton en bekleed met de oorspronkelijke stenen. Aan de stationszijde (de rechteroever) werd voorzien van een stalen deel met een 50 m brede scheepvaartopening. In 1962 maakte Rijkswaterstaat dit deel bewegbaar voor de scheepvaart.



Ansichtkaart St. Servaasbrug met scheepvaart rechteroever

Het grootste project in dit kader was de aanleg van het kanaal Maasbracht - Born - Maastricht, het latere Julianakanaal. Dit is een lateraal kanaal, dat begint ten noorden van Maastricht als aftakking van de Maas en eindigt 36 km verder bij Maasbracht. Het kanaal werd aangelegd, omdat het verhang van de Maas in Zuid-Limburg te groot was om de rivier zelf te kanaliseren. De vaarweg door het kanaal is 15 km korter dan die door de Maas. In dit kanaal, dat uit drie panden bestaat, werden vier schutsluizen (Limmel, Roosteren, Born, Maasbracht) gebouwd.

Voor de aanleg van dit kanaal werd per 1 oktober 1921 de Dienst Scheepvaartwegen in Zuid-Limburg ingesteld. Deze werd begin 1925 opgevolgd door de Dienst Julianakanaal, die vanaf 1930 ook de zorg kreeg voor het gedeelte Maas van de grensscheiding met België van Eijsden tot kmr 63 (Stevensweert)⁷⁷. Vanaf 1 maart 1930 werd bij dezelfde beschikking de schutsluis te St. Pieter met de toeleidingskanalen aan het arrondissement Maastricht toebedeeld. Per die datum viel de dienstkring Maastricht I (Maas) onder de Dienst Julianakanaal, die ook de zorg had voor het gedeelte Maas van de grensscheiding met België van Eijsden tot kmr. 63 (Stevensweert)⁷⁸. Per 1 oktober 1940 werd de dienst Julianakanaal opgeheven en werden de taken overgedragen aan het arrondissement Maastricht⁷⁹.

Bij het onderdeel Maasroute van de Maaswerken zijn al een aantal verbeteringswerken genoemd voor het Julianakanaal. Nog niet vermeld is de aanleg van de nieuwe keersluis Limmel. Via het eerste DFBM-contract⁸⁰ in de natte sector wordt een nieuwe hoogwaterkering van 50 m breed gebouwd ter vervanging van de bijna 100 jaar oude keersluis. Tevens wordt een nieuwe brug voor het kruisende auto- en fietsverkeer gebouwd. In 2018 moet dit project opgeleverd worden.

In dit kader moet ook nog vermeld worden de aanleg van het Albertkanaal, waarbij voor het eerste deel gebruik gemaakt werd van het kanaal Luik – Maastricht (tot Ternaaien), vervolgens om de 'enclave van Maastricht' tot Neerhaven en vandaar in westelijke richting via Genk, Hasselt en Herenthals naar Antwerpen. De omlegging Maastricht werd aan het einde van 1934 opengesteld.

Op 24 februari 1961 sloten België en Nederland een verdrag tot verbetering van de verbinding tussen het Julianakanaal en het Albertkanaal. Het volgende werd overeengekomen:

⁷⁷ MB van 7 maart 1930, nr. 323, afd. Waterstaat T

⁷⁸ MB van 7 maart 1930, nr. 323, afd. Waterstaat T

⁷⁹ Beschikking SG van 27 augustus 1940, La. N., Directie van de Waterstaat

⁸⁰ DFBM = Design, Build, Finance and Maintain; de aannemer neemt niet alleen de bouw voor zijn rekening, maar ook het ontwerp, de financiering en het onderhoud voor een periode van 30 jaar; via de fotoblog: sluislimmel.blogspot.nl is het werk te volgen

- 1 Het bouwen, ten oosten van de bestaande tweelingsluis ter Ternaaien, van een sluis met een verval van 13,68 m bij normaal stuwpeil – boven de stuw te Borgharen – van 44,00 m + NAP, een nuttige lengte van 136 m en een nuttige breedte van 16 m (gereed 27 november 1961);
- 2 Het graven van een verbindingskanaal tussen de bestaande en de nieuwe sluizen van Ternaaien enerzijds en de zuidgrens van de enclave van Maastricht anderzijds;
- 3 Het dempen op Belgisch grondgebied van het gedeelte van het kanaal van Ternaaien naar Maastricht;
- 4 Het rechtekken van de Maas, van km 4.150 tot km 8,865 (zuidgrens enclave van Maastricht) en verbetering van het dwarsprofiel;
- 5 Het normaliseren van het gedeelte van de Maas tussen km 8.865 en km 13.180 (St. Servaasbrug);
- 6 Het verhogen van de spoorwegbrug over de Maas in de spoorlijn Hasselt – Maastricht en het realiseren van een beweegbaar vak in deze brug, evenals het hefbaar maken van de scheepvaartopening in de Sint Servaasbrug.
- 7 De kosten van de uitvoering van de werken, bedoeld onder 1, 2 en 3, zullen voor 20% ten laste van Nederland komen en voor 80% ten laste van België. De kosten van de werken onder 5 en 6 komen geheel ten laste van Nederland, terwijl de kosten van de werken onder 4 ten laste komen van de staat op wiens grondgebied deze werken worden uitgevoerd.

In Ternaaien wordt een nieuwe, vierde sluis (200x25) gebouwd, welke in 2015 in gebruik zal worden gesteld.

Zoal vermeld wordt in het deelproject Maasroute van het programma Maaswerken de middelste kolk van sluis Born verlengd tot 225 m en de andere twee andere sluiskolken gerenoveerd.

Defensiekanaal of Peelkanaal

In de periode 1939-1948 werd vanwege de Ministeries van Defensie (juli 1939 - januari 1942) en Waterstaat (februari 1942 – december 1948) met behulp van zelfstandige diensten een begin gemaakt met de aanleg van Peelkanalen - vanaf Griendtsveen - als onderdeel van de Peel-Raamstelling. Het kanaal reikt tot de Raam een riviertje boven Mill. Het deed dienst als afwateringskanaal en antitankgracht, waardoor het al snel de naam Defensiekanaal kreeg.

Vóór de oorlog in 1940 was de Dienst der Genie van de Koninklijke Landmacht beheerder van een aantal die een rol speelden bij het in stand houden van de normale waterstaatkundige toestand in ons land en die vooral voor het stellen van inundaties van belang waren. Het betrof militaire sluizen, dijken, kaden, wegen, bruggen, kanalen, enzovoorts. Toen de Dienst der Genie in 1941 op last van de bezetter werd opgeheven, werden die objecten in beheer overgedragen aan de Rijkswaterstaat, die daartoe bij brief van 15 juli 1941 de Dienst Bijzonder Beheer instelde, ondergebracht bij de Directie van de Waterstaat. Aan deze dienst waren eerst enkele Genieofficieren, opzichters van fortificatiën en technische ambtenaren der Genie verbonden. Toen de officieren in krijgsgevangenschap werden gevoerd of onderdoken, werden enkele ingenieurs van de Rijkswaterstaat met het beheer belast. De uitvoering van de werken kwam aanvankelijk aan het Bureau aanleg Peelkanalen in Noord-Brabant en Limburg, dat in september 1942 werd gesplitst naar provincie. Enige tijd na de bevrijding in 1945 werden de militaire objecten door de Genie in beheer teruggenomen en op 1 januari 1949 was de Dienst Bijzonder Beheer weer uit de waterstaatsorganisatie verdwenen. De Dienst Bijzonder Beheer werd onder andere ingezet bij de aanleg (nog onder regie van de Genie) van de Peelkanalen in Oost-Brabant en Noord-Limburg. Na de oorlog werden deze werken voortgezet voor de bevoeiing van Oost-Brabant (het Peelbevoeiingsplan) De verdere uitvoering en beheer van de Peelkanalen ging over naar het arrondissement Roermond van de directie Limburg.

Het Peelkanaal werd in Noord-Brabant beheerd door de dienstkring 's-Hertogenbosch en opvolgers en in Limburg door de dienstkring Roermond III en opvolgers. Het Peelkanaal en Peelaflleidingskanaal werd in 1991 in het kader van Brokx-Nat overgedragen (KB 91 010 981 en 91 010 841)

In het kader van het Bestuursakkoord werd ook een gedeelte aan het waterschap Peel en Maasvallei en waterschap Aa en Maas overgedragen, waarvoor dit kanaal van groot belang is in het kader van de wateraanvoer vanuit de Maas naar beide beheersgebieden.

Rivier de Niers en Gelders-Nierskanaal

Met het waterschap het Maasterras te Bergen (L) werd overeengekomen dat met ingang van 1 januari 1984 het feitelijk onderhoud van het riviertje de Niers, evenals dat van het Gelders-Nierskanaal (totale lengte 10 km) aan het waterschap zou worden overgedragen. Dit onderhoud werd tot nu toe door het Rijk verricht krachtens een regeling uit 1769 met het toenmalige koninkrijk Pruisen.

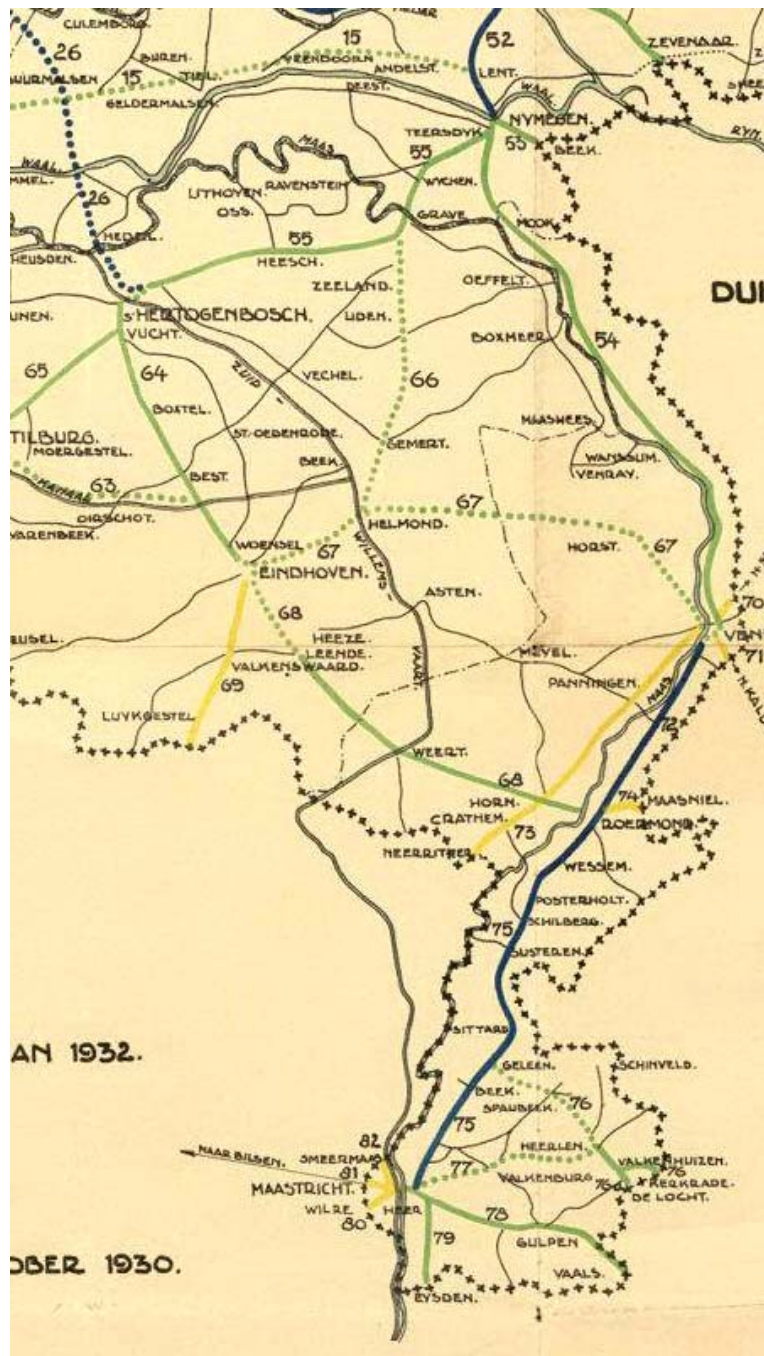
b. Droge infrastructuur

Wegenareaal tot RWP1932

In 1a zijn de areaalgegevens opgenomen van de dienstkringen in Noord-Brabant volgens de Staat 1896. Ook zijn deze gegevens bekend uit 1924⁸¹. In onderstaande tabel zijn de rijkswegen in die periode aangegeven:

<i>Dienstkring</i>	<i>Wegenareaal 1896</i>	<i>Wegenareaal 1924</i>
Roermond	Rijksveren over de Maas te Wesseem, Ool, Buggenum en Kessel; Toezicht kleine Rijksveren; Rijksweg Venlo – Neeritter; Rijksweg Roermond – Horn.	
Venlo	Rijksveren over de Maas te Baarlo, Grubbenvorst, Lottum, Broekhuizen en Well; Toezicht kleine Rijksveren; Rijksweg Venlo – Roermond; Rijksweg Venlo tot het Nierskanaal; Rijksweg Venlo – Straelen.	Rijks grote veren over de Maas te Wesseem, Ool, Buggenum, Kessel, Baarlo, Grubbevorst, Lottum, Broekhuizen en Well; Rijksweg Neeritter – Venlo; Rijksweg Roermond – Venlo; Rijksweg Venlo – grens Gelderland bij Mook; Toezicht op Rijks kleine veren te Wanssum, Reesel, Belfeld, Arcen, Blitterswijk en Hamert. Toezicht RW 2 ^e klasse Roermond – Horn en Venlo – Stralen.
Weert	Rijksweg Weert – Noord-Brabantse grens.	Rijksweg Weert – Noord-Brabantse grens (Maarhezerhut).
Maastricht	Rijksweg Maastricht – Roermond; Nederlandse Belgische veren op de Maas.	
Sittard		Rijksweg Maastricht – Roermond; Nederlands-Pruisische grensweg Hohenbusch – Niederbusch; Ned.-Belg. rijks grote veren te Elsloo, Berg, Grevenbicht en Stevensweert; Toezicht op 2 ^e klasse wegen Maastricht – Valkenburg – Heerlen – de Locht, Valkenhuizen – Kerkrade en Sittard – Heerlen; Toezicht Ned. Belg kleine veren te Itteren, Bunde, Geulle, kleine Meers, Maasband, Stein, Urmond, Obbicht, Visersweert en Ohe.
Maastricht	Rijksweg Maastricht- Smeermaas (kanaaldijk); Rijksweg Maastricht – Smeermaas (buiten voormalige Brusselsche Poort); Rijksweg Maastricht – Veldwezelt; Rijksweg Maastricht – Wilre; Rijksweg Maastricht – Eijsden; Rijksweg Maastricht – Vaals.	Rijksweg Maastricht – Smeermaas (Brusselse weg); Rijksweg Maastricht – Smeermaas (Kanaaldijk); Rijksweg Maastricht – Wilre (Tongerse weg); Rijksweg Maastricht – Veldwezelt (Bilserbaan); Rijksweg Maastricht – Vaals; Rijksweg Maastricht – Battice; Toezicht Ned. Belg. kleine rijksveren te Eijsden en Borgharen.

⁸¹ 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 Limburg

Wegenareaal na RWP1932:

In de jaren twintig 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 aan de rijkswegen administratieve nummers toegekend. 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. Met het RWP1938 zouden autosnelwegen integraal onderdeel uit gaan maken van het nationale wegenstelsel.

Volgens het RWP1932 betrof dit in Noord-Brabant wegen van categorie II (blauw): rijksweg Venlo – Roermond (nr. 72) en Roermond - Maastricht (nr. 75), de categorie III (groen): rijkswegen Nijmegen – Venlo (nr. 54), Eindhoven - Venlo (nr. 67), Eindhoven – Weert - Roermond (nr. 68), Geleen –Heerlen - Kerkrade (nr. 76), zijtak naar de Locht (nr. 76a), Maastricht – Heerlen (nr. 77),

Maastricht - Vaals (nr. 78), Maastricht – Eijsden – Belgische grens (nr. 79), evenals van de categorie IV (geel): de rijkswegen Venlo – Straelen (nr. 70), Venlo – Kaldenkirchen (nr. 71), Neeritter – Venlo (nr. 73), Roermond – Maasniel (nr. 74), Maastricht - Wilre (nr. 80), Maastricht naar Bilsen (nr. 81) en Maastricht - Smeermaas (nr. 82).

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.

Van rijksweg 68, 75 tot rijksweg 2

In het RWP1932 bestond rijksweg 2 slechts van Amsterdam tot Utrecht. Vanaf Utrecht tot 's-Hertogenbosch was het rijksweg 26 en van 's-Hertogenbosch tot Eindhoven rijksweg 64. Van Eindhoven tot Roermond was het rijksweg 68, gevolgd door rijksweg 75 van Roermond tot Maastricht. Het deel van Maastricht tot Eijsden was genummerd als rijksweg 79.

In het RWP1958 vervalt rijksweg 75 tussen Maastricht en de Belgische grens en werd onderdeel van rijksweg 75. In het RWP1968 werd rijksweg 68 ingekort tot Kelpen – Roermond en werd rijksweg 75 verlengd van Kelpen via Eindhoven (oostelijk) naar Arnhem, waarbij de rijksweg langs de westkant van Eindhoven was genummerd als rijksweg 69.

In het RWP1984 verviel rijksweg 75 en werd aan rijksweg 2 toegevoegd het gedeelte Eindhoven – Maastricht – Eijsden.

De A2 is tussen Eindhoven en Maastricht grotendeels direct als autosnelweg aangelegd. Alleen tussen Eindhoven en Weert bestond er voor de autosnelweg al een rijksweg. Het eerste deel van de autosnelweg in Limburg opende op 17 mei 1960 tussen Meerssen en Maastricht. De rest van de autosnelweg is daarna grotendeels vrij snel aangelegd. Tussen 1963 en 1965 werd het deel door Midden-Limburg geopend en in 1968 was de autosnelweg tussen Kelpen-Oler en Meerssen ook voltooid. Het deel rond Weert liet echter wat langer op zich wachten. Op 27 januari 1970 opende de toenmalige rijksweg 75 tussen Nederweert en Kelpen-Oler, waarna in 1972 het deel tussen Leende en Weert werd geopend. Doorgaand verkeer moest echter nog over de rondweg van Weert. Het zou tot 29 november 1989 duren voordat ook de A2 rond Weert werd opengesteld.

De stadstraverse van Maastricht opende op 10 oktober 1959 als een vierstrooksautoweg. De A2 eindigde daarna met een rotonde bij de Geusselt op de stadstraverse. Op 27 juni 1969 opende het knooppunt Europaplein, het zuidelijkste knooppunt van Nederland. In 1974 en 1975 is vervolgens de A2 verder aangelegd vanaf Maastricht tot de Belgische grens bij Eijsden. Op 11 december 1974 werd de A2 én de Belgische E25 tegelijkertijd vanaf Eijsden tot het Échangeur de Cheratte geopend. Het deel tussen het knooppunt Europaplein en Eijsden werd in twee fases opengesteld (eerst de eerste rijbaan en vervolgens de tweede) en was op 5 november 1975 voltooid. In 1977 en 1978 werd de stadstraverse van Maastricht nog aangepast, waarbij het verkeersplein De Geusselt werd vervangen door een verkeersregelininstallatie.

In 2011 zijn spitsstroken langs de A2 tussen het knooppunt Het Vonderen en het knooppunt Kerensheide gerealiseerd. Het knooppunt Kerensheide werd voorzien van een directe fly-over vanaf het noorden naar de A76 richting Heerlen. Tegelijkertijd zijn 2 bruggen gerenoveerd. Begin 2010 werd begonnen met de werkzaamheden, die in augustus 2012 voltooid waren. De fly-over werd op 16 augustus 2012 opengesteld. Op 10 september 2012 volgde de formele openstelling door de minister.

Sinds 1959 loopt de N2 met 2x2 rijstroken en kruispunten met verkeerslichten door het oosten van de stad Maastricht. Al het doorgaande verkeer moet door de stad rijden: er is geen sprake van een ringweg of alternatieve routes. Al in 1982 werd een tracébesluit genomen om de A2 door een tunnel onder Maastricht te laten verlopen. Midden 2009 is het plan 'Avenue 2' gekozen met een dubbeldeks tunnel met in totaal 8 rijstroken. Dit is een uniek project, omdat tunnels die voor langere afstand uit twee lagen bestaan weinig voor komen. In 2010 is het ontwerp-tracébesluit gepubliceerd en in 2010 zijn de werkzaamheden begonnen. Door de complexiteit van het project wordt een oplevering pas in 2016 verwacht. De tunnel gaat de Koning Willem-Alexandertunnel heten.

De parallelstructuur wordt 4,9 kilometer lang en loopt tussen km 252,8 en 257,7. De tunnel zelf wordt 2,6 kilometer lang en is gestapeld, dus met twee dekken. De tunnel wordt niet geboord, maar volgens het cut-&-coverprincipe aangelegd. Het wordt wel de grootste gestapelde tunnel ter wereld. Andere gestapelde tunnels vindt men in de A86 in Paris en de SR-99 in Seattle. Het knooppunt Kruisdonk wordt indirect, via het onderliggend wegennet volledig gemaakt en er komt een nieuwe aansluiting Maastricht-Beatrixhaven. Tevens wordt het knooppunt Europaplein drastisch aangepast met een ongebruikelijke vormgeving, waarbij een T-splitsing op de N278 komt die vervolgens ongelijkvloers naar de A2 leidt. De tunnel komt op 33 meter boven NAP te liggen.

De maximumsnelheid wordt 100 km/uur op de hoofdrijbaan en 80 km/uur op de parallelbaan in de tunnel. De minimale doorrijhoogte van de tunnel wordt 4,70 meter. Het project kost 623 miljoen euro, inclusief een regionale bijdrage van 144 miljoen euro voor lokale ontwikkeling.

Rijksweg 67

In het RWP1932 was als rijksweg 67 opgenomen Eindhoven – Helmond – Venlo, die in het RWP1958 verviel en vervangen werd het door een nieuwe wegverbinding Belgische grens – Eindhoven – Venlo – Duitse grens.

In 1963 openden de eerste delen tussen Veldhoven en Waalre met één rijbaan en verder naar Geldrop als 2x2 autosnelweg. In 1965 en 1966 werd dit stuk in twee fases verder oostwaarts verlengd tot aan Asten (provinciegrens Noord-Brabant/Limburg). In 1968 werd het deel van Veldhoven naar Waalre verdubbeld naar autosnelweg en in 1969 werd het deel van Asten tot Helden opgeleverd. Op 16 februari 1970 volgde de verlenging tot aan de grens met Duitsland, inclusief de Noorderbrug over de Maas bij Venlo. In 1972 werd het deel van Eersel tot Veldhoven opengesteld met 2x2 rijstroken en een jaar later volgde het laatste deel tot de grens met België, waarmee de A67 in 10 jaar tijd is opgeleverd.

In 2004 werd tussen de knooppunten De Hogt en Leenderheide een plusstrook in beide richtingen opgeleverd en tussen 2006 en 2010 werd dit deel grootschalig omgebouwd naar een parallelstructuur van 2+3+3+2 rijstroken in het kader van de Randweg Eindhoven. Oostelijk van Venlo kruist rijksweg 67 bij het knooppunt Zaarderheiken rijksweg 73. De A67 loopt dan ten noorden van Venlo langs en steekt de rivier de Maas over. Daarna gaat de A67 over in de Duitse A40 richting Duisburg en Dortmund.

Door de opening op 5 april 2012 van de A74 aan de zuidkant van Venlo is het doorgaande verkeer naar de Duitse Bundesautobahn A61 verlost van de route over de A67 en de Klasgenfurtlaan.

Rijksweg 68 en 768

In het RWP1932 was rijksweg 68 opgenomen als verbinding Eindhoven – Weert – Roermond, dat in het RWP1968 ingekort werd tot Kelpen – Roermond. In het RWP1958 was rijksweg 74 bij Roermond komen te vervallen en onderdeel geworden van rijksweg 68. Door het RWP1968 werd rijksweg 68 ingekort tot de verbinding rijksweg 75 (A2) - Roermond – Duitsland, vanwege de ontworpen rijksweg 75 (Arnhem - Eindhoven - Maasbracht – Maastricht).

Het Rijk begon in de jaren '70 met de aanleg van rijksweg 68 en op 11 juni 1971 werd het eerste deel van de A68 Horn – Roermond opengesteld, waarna op 8 november 1973 het aansluitende deel Baexem – Horn werd geopend. De overige wegvakken waren nog standaard enkelbaanswegen, waardoor er een doorlopend wegnummer N68/A68 ontstond tussen Weert en de grens met Duitsland.

In de jaren '90 werd het SVV-II vastgesteld. De status van de A/N68 tussen de A2 en Roermond werd vastgesteld als 'verbinding die in deze PKB geen deel uitmaakt van het HWN, maar waarvan de positie na 2010, later zal worden bezien'. In andere woorden betekende dit: Het Rijk draagt de weg over naar een wegbeheerder van lagere orde en die zal verantwoordelijk worden voor beheer en onderhoud. Opvallend aan het SVV-II was dat rijksweg 68 wél ten oosten van de A73 bij het Rijk zou blijven.

In 1993 werd het beleid van de Wet Herverdeling Wegenbeheer geëffectueerd, waarmee de overdracht van de rijksweg 68 tussen de A2 en Roermond naar de provincie Limburg per 1 januari 1993 een feit werd. Daarmee werd tevens het wegnummer 68 gewijzigd in 280, dus A280 en N280.

In de jaren '90 werd er integraal aan planvorming voor verbetering van de wegen in Limburg gewerkt, waaruit het samenwerkingsverband ViaLimburg ontstond. Het samenwerkingsverband bestond uit de projectorganisaties van Rijkswaterstaat Limburg en de provincie Limburg. Samen realiseerden zij de A73-Zuid, de A74, de N280-Oost en de N293 voor een totaalbedrag van 825 miljoen euro. Op 20 juli 2005 werd het werk gegund en op 17 november 2006 werd officieel gestart met de aanleg van de N280-Oost. Op 7 oktober 2007 werd de provinciale N280-Oost geopend tussen de A73 en de grens, waarna op 23 november de officiële opening volgde. Logisch gevolg hiervan was dat de rijksweg N68 tussen Roermond en de Duitse grens werd overgedragen aan de gemeente.

Rijksweg 54, 71 en rijksweg 771

Rijksweg 54 was in het RWP1932 de weg die van Nijmegen over de rechter Maasoever naar Venlo liep. In de RWP1938 en -1948 veranderde er niets, terwijl in het RWP1958 rijksweg 54 ten koste van rijksweg 71 (Venlo – Kaldenkirchen) van Venlo werd verlengd naar de grensovergang Schwanenhaus. In het RWP1968 verviel de belangrijke verbinding tussen Nijmegen en Venlo vanwege een nieuwe weg over de linker Maasoever (A73). De voormalige rijksweg 54 werd een planvervangende weg en vanaf RWP1984 genummerd als rijksweg 771. In het kader van de Wet

Herverdeling Wegenbeheer werd de weg per 1 januari 1993 overgedragen aan de provincies Gelderland en Limburg.

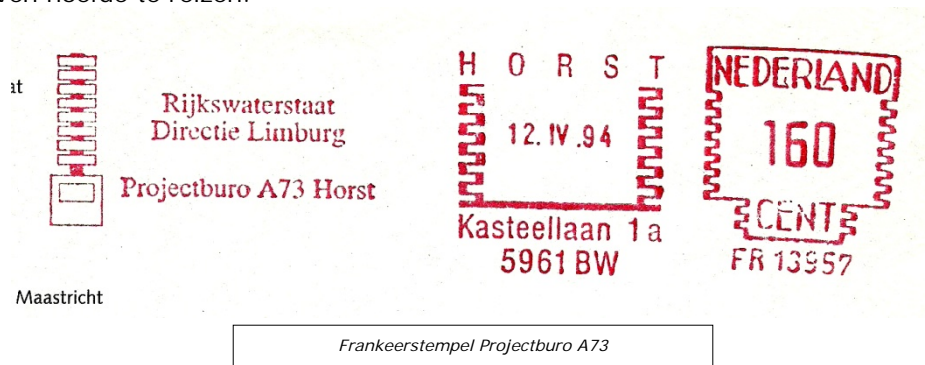
Rijksweg 70, 71 en 72

In het RWP1932 was rijksweg 72 de verbinding tussen Venlo en Roermond. In het RWP1958 verviel rijksweg 70 (Venlo – Straelen) en werd onderdeel van rijksweg 72. In het RWP1968 verviel van rijksweg 72 het gedeelte tussen Venlo en Roermond. In het RWP1984 verviel rijksweg 72 geheel en werd een planvervangende weg en genummerd als rijksweg 772 (N271). Door de wegenruil in 1983 werden gedeelten van het wegvak Nieuwstadt - Maasbracht (rijksweg 272), ongeveer 10 km lang aan de provincie overgedragen. Door de voltooiing in 2007 van de A73 tussen Maasbracht en Venlo verloor de N271 zijn doorgaande functie vrijwel helemaal en werd ingekort van Maasbracht tot Venlo. Per 1 januari 2007 is de weg overgedragen aan de provincie Limburg.

Rijksweg 73

In het RWP1932 vormde rijksweg 73 de verbinding tussen Venlo en Neeritter. In het RWP1968 werd rijksweg 73 toegevoegd als de verbinding Venlo – Nijmegen – Ewijk en in het RWP1984 kreeg rijksweg 73 een nieuw tracé Venlo – Roermond – St. Joost.

De A73 is een relatief jonge snelweg. Het eerste deel opende in 1970 tussen Grubbenvorst en Blerick, inclusief het knooppunt Zaarderheiken (Venlo). In 1976 opende het deel tussen knooppunt Ewijk en Beuningen en in 1980 volgde een deel tot aan het voormalige knooppunt Lindenholt bij Nijmegen. In 1986 opende de A73 tussen knooppunt Lindenholt en knooppunt Rijkevoort als snelweg en verder tot Boxmeer met één rijbaan. Tussen 1993 en 1996 werden de laatste delen tussen Boxmeer en Venlo opengesteld voor het verkeer, waarmee het noord-zuidverkeer niet meer via Eindhoven hoefde te reizen.



Al in 1985 werd een tracébesluit genomen om de A73 op de oostoever van de Maas aan te leggen tussen Blerick en Maasbracht. In 1993 was hiervoor de MER gereed, waarna in 1995 het besluit door de Tweede Kamer werd genomen om de A73 op de oostoever aan te leggen. In 2003 werd na 18 jaar eindelijk begonnen met de aanleg van de A73-zuid. De snelweg is in verschillende fases in 2007 opengesteld, maar slepende problemen met de technische installaties van de Swalm – en Roertunnel zorgde ervoor dat deze met één rijstrook per richting opengesteld werd. Pas eind 2009 werden deze tunnels met 2x2 rijstroken opengesteld. In 2010 is begonnen met de bouw van het knooppunt Tiglia dat aansluit op de A74 waarmee een rechtstreekse verbinding is ontstaan met de Duitse A61. Het knooppunt en de A74 zijn op 4 april 2012 geopend en de dag er na kon het verkeer er gebruik van maken.

Rijksweg 74

In het RWP1932 is rijksweg 74 een kort stukje rijksweg. In het RWP1958 verviel rijksweg 74 bij Roermond en werd onderdeel van rijksweg 68. In SVV II verviel het gedeelte Kelpen – Roermond van rijksweg 74 en werd toegevoegd Tegelen (rijksweg 73) – Kaldenkirchen, waarmee de A73 met de Duitse A61 werd verbonden (2 km lang).

Midden jaren '60 van de 20e eeuw begon de aanleg van de Duitse A61, in eerste instantie in de staat Rheinland-Pfalz. Het deel tussen Venlo en Mönchengladbach werd in 1973 en 1974 opengesteld voor het verkeer. De mogelijkheid van een aansluiting van de Duitse A61 op de Nederlandse A73 langs de zuidkant van Venlo werd het eerst in 1982 onderzocht, toen op 2 april 1982 het tracé van de rijksweg 73 werd vastgesteld tussen Boxmeer en Venlo, inclusief de Zuiderbrug over de Maas. In 1985 kwam de Klagenfurtlaan gereed, met destijds de intentie dat dit circa 5 jaar als tijdelijke omleidingsroute in gebruik zou zijn voordat de A74 gereed zou komen. Zo snel ging het echter niet (zie ook rijksweg 67).

Op 9 augustus 2010 werd het tracébesluit getekend door minister Eurlings en op 27 april 2011 werd het tracébesluit onherroepelijk nadat de Raad van State alle beroepen ongegrond heeft

verklaard. De A74 is op 4 april 2012 om 12.00 uur door de Nederlandse minister Schultz, de Duitse Bundesminister Ramsauer en de Minister Voigtsberger van Nordrhein-Westfalen geopend, precies op tijd voor de Floriade die een dag later voor het publiek opende.

Rijksweg 76

In het RWP1932 was als rijksweg 76 opgenomen de verbinding Geleen – Heerlen – Kerkrade en de zijtak 76a naar de Locht. In het RWP1958 verviel het gedeelte tussen Heerlen en Kerkrade en werd rijksweg 76a naar De Locht onderdeel van rijksweg 76.

De voorloper van de A76, de enkelbaans rijksweg 76 werd in 1937 geopend voor het verkeer. In 1951 en 1952 werd de weg opnieuw aangelegd tussen Heerlen en Geleen en in drie fases tussen 1954 en 1963 verbreed naar 2x2 rijstroken. In 1966 opende de aansluiting met de A2, het knooppunt Kerensheide. In 1970 kwam de aansluiting Bocholtz als klaverblad gereed en in 1973 was het deel tussen de Belgische grens (via de Scharbergbrug de rivier de Maas over) en knooppunt Kerensheide voor het verkeer beschikbaar. In 1976 kwam het laatste deel tussen Ten Esschen en Bocholtz gereed via een nieuw tracé. De doorgaande status van de voormalige rijksweg was daarmee vervallen en werd een plan-vervangende weg, rijksweg 781 (N281 Simpelveld – Heerlen). In het kader van de Wet Hervreiding Wegbeheer werd dit wegvak per 1 januari 1993 overgedragen aan de provincie Limburg.

Eind 2001 werd knooppunt Bocholtz deels gesloopt en gedegradeerd van knooppunt tot normale aansluiting. Hierdoor ontstond ruimte voor de aanleg van een bedrijventerrein. De A76 stijgt over het laatste gedeelte in Nederland sterk en er is richting Duitsland een extra kruipstrook. Na de grens gaat de Duitse A4 verder via Aachen naar Köln.

Rijksweg 78

In het RWP1932 is rijksweg 78 opgenomen voor de verbinding van Maastricht naar Vaals. In het RWP1968 verviel het gedeelte Gulpen – Vaals en werd toegevoegd het gedeelte Gulpen – Bocholtz. In het RWP1984 verviel rijksweg 78 geheel en hiervoor in de plaats rijksweg 79 Meerssen – Heerlen toegevoegd. In de wegenruil van 1983 werd door het Rijk een gedeelte van de provinciale weg S15 (autosnelweg) ter lengte van 17,5 km tussen Maastricht en Heerlen overgenomen, terwijl rijksweg 278 (Maastricht – Vaals, lang 23 km) overgedragen werd aan de provincie Limburg.

Rijksweg 79

In RWP 1932 was het deel van Maastricht tot Eijsden genummerd als rijksweg 79. In het RWP1984 werd dit gedeelte omgenummerd tot rijksweg 2 en werd rijksweg 79 toegevoegd als de verbinding tussen Meerssen en Heerlen, in plaats van rijksweg 78. Deze oost-westroute in Zuid-Limburg verbindt Maastricht met Heerlen.

Al in 1967 werd begonnen met de aanleg van de autosnelweg, waarbij het eerste deel in 1970 tussen Heerlen en Klimmen werd geopend. In 1971 werd dit verlengd tot Hulsberg en in 1975 was de snelweg voltooid tot aan knooppunt Kruisdonk. Het incomplete knooppunt Kunderberg kwam een jaar later beschikbaar.

Bij het incomplete knooppunt Kruisdonk splitst de A79 af van de A2 en de route van Maastricht richting Heerlen is op dit knooppunt de doorgaande route. De snelweg kent één van de weinige dalbruggen van Nederland. Bij het incomplete knooppunt Kunderberg kruist men de A76, waarbij naar Aachen als naar Geleen kan worden afgeslagen. De snelweg loopt dan door het bebouwde gebied van Heerlen en eindigt bij de N281 op een kruising met verkeerslichten.

Rijkswegen 80, 81 en 82.

In het RWP1932 kwamen deze wegvakken al voor: Maastricht - Wilre (nr. 80), Maastricht naar Bilsen (nr. 81) en Maastricht - Smeermaas (nr. 82). In het RWP1968 vervielen de rijkswegen 80, 81 en 82 en zijn terzijner tijd waarschijnlijk aan de gemeente Maastricht overgedragen. De vroegere rijksweg 80 gaat nu in België over in de N79 richting Tongeren, de voormalige rijksweg 81 via Veldwezelt over de N2 richting Hasselt en de voormalige rijksweg 82 via Smeermaas naar de N776 richting Lanaken/Maasmechelen.

Rijksweg 773 (N273)

De N273 loopt vanaf de Belgische grens bij Ittervoort en het historische dorpje Thorn over de westelijke Maasoever tot aan Blerick (aansluiting A73) en staat bekend als de Napoleonsweg. De N273 was, voordat de A73 tussen Venlo, Roermond en Sint Joost gereed kwam, de voornaamste doorgaande route voor noord-zuidverkeer en had hiermee een nationaal belang. Veel vakantiegangers uit het Noord-Nederland herinneren zich deze weg nog als een lastige onderbreking onderweg naar België of Frankrijk. In 2008 was de A73 geheel gereed, waarna deze het doorgaande verkeer overnam. Sindsdien is de N273 een stuk rustiger geworden. Om die reden is sinds 2010 het beheer en onderhoud van de N273 overgedragen aan de provincie Limburg, hoewel de provincie feitelijk al het onderhoud verzorgde. Uitzondering hierop is de omleiding

Haelen, die tot medio 2014 door het Rijk onderhouden wordt middels het geïnitieerde proefcontract met een 10-jarig onderhoudscontract.

Rijksweg 774

Rijksweg 774 (N274) vormt een zuid-noordroute door het oosten van Zuid-Limburg, vanaf Brunssum tot aan Posterholt. Opvallend is dat de weg onderbroken is door een deel van Duitsland, waar de weg het nummer L410 heeft. De route is 17 kilometer lang, waarvan 6,8 km in Duitsland. Oorspronkelijk was de N274 een rijksweg welke Brunssum met Posterholt verbond via Duits grondgebied. Toen het gebied (Drostambt) Selfkant in 1963 aan Duitsland werd teruggegeven, behield Nederland het recht de doorgaande Rijksweg 774 (verbindingsweg) Koningsbosch-Schinveld te gebruiken. Deze weg was inmiddels een zodanig belangrijke noord-zuidschakel geworden dat Nederland de weg niet meer wilde missen. Bovendien vormde deze weg de kortste verbinding tussen het oude mijngebied rond Heerlen en Kerkrade en de beoogde toekomstige Beatrixmijn in het Meinweggebied bij Roermond. Laatstgenoemde mijn is overigens nooit in exploitatie genomen.

Alle gelijkvloerse kruisingen verdwenen en werden door viaducten vervangen. In het Tractaat werd bepaald, dat de kosten van de kunstwerken in de 'internationale weg', die Zuid-Limburg met Midden-Limburg verbindt over (opnieuw) Duits gebied, voor rekening van Nederland komen. Hierdoor had rijksweg 774 geen enkele aansluiting meer op het Duitse wegennet. Pas in 2002 hebben Nederland en Duitsland een overeenkomst gesloten waarin de speciale rechten van Nederland op deze weg kwamen te vervallen met de overdracht van de weg aan de deelstaat Nordrhein-Westfalen. De aansluitende Nederlandse gedeelten van de weg waren al per 1 januari 1993 overgedragen aan de provincie Limburg.



Frankeerstempel provinciale waterstaat Limburg

Rijksweg 775

Rijksweg 775 vormt een oost-westverbinding vanaf de A73 in Blerick tot aan de A2 bij Nederweert, echter met een onderbreking ter hoogte van Koningslust. De N275 was oorspronkelijk een planvervangende rijksweg, de rijksweg 775 die niet genummerd was. De weg is per 1 januari 1993 overgedragen aan de provincie Limburg.

Veren over de Maas

In de omschrijvingen van de dienstkringen vinden we de veren over de rivier de Maas terug. In het kader van de in de jaren '30 uitgevoerde Maasverbeteringswerken, had het Rijk de zorg voor de Maasveren op zich genomen. Het eigendom van de veren was Staatseigendom en de exploitatie door particulieren vond plaats middels verpachting via de Dienst der Domeinen.

Na een lange periode van overleg en voorbereiding gingen het eigendom van vijf rijksveren in Midden-Limburg (Kessel-Beesel, Baarlo-Steyl, Grubbenvorst-Velden, Luttum-Arcen en Broekhuizen-Arcen) per 1 januari 1984 over naar het gewest Noord-Limburg te Venlo en de vijf rijksveren benedenstrooms van Grave (Alphen-Lith, Alem-Maren/Kessel, Alphen-Oijen, Maasbommel-Megen en Appeltern-Megen) per 1 januari 1984 naar de Stichting de Maasveren te Lith.

Het veer Maas (Berg) - Meeswijk werd als gevolg van een Traktaat uit 1844 eigendom van zowel de Nederlandse als de Belgische Staat en de exploitatie wordt wisselend (om de 5 jaar) door beide landen geregeld.

In OTAR 2014 (nr. 6) is van oud-collega Paul Huisinga een artikel opgenomen over 100 jaar Maasveren in Limburg.

Wegenareaal in Limburg per 1 januari 2000

Dienstkring Venlo-Wegen:

A67: Helenaveen – Venlo – Duitse grens (21,3 km)

RW73: Tegelen, rijksweg 772 – Blerick, rijksweg 773 (2,3 km)

A73: rijksweg 773 – knooppunt Rijkevoort – Nijmegen, knooppunt Neerbosch (26,7 km)

N68 (riksweg 768): Roermond – Duitse grens (3,5 km)

N271 (riksweg 772): Echt – Maasbracht – Roermond-Zuid (8 km)

N271: Roermond-Noord – Venlo (18,5 km)

N273 (rijksweg 773): Belgische grens – Venlo, rijksweg 73 (34,7 km)

N274 (rijksweg 774): Duits gedeelte (6,8 km)

Internationale weg Hohenbusch-Niederbusch (2,6 km)

Dit unieke stukje weg ligt ingeklemd tussen de Schinveldse bossen en de NATO Basis Geilenkirche, bekend vanwege de stationering van AWACS toestellen. De landsgrens tussen Nederland en Duitsland ligt hier precies in de as van deze weg. Omdat de weg vanwege zijn landelijk karakter erg smal is betekend een ritje over deze weg dat bestuurder en bijrijder van een voertuig zich ieder in een ander land bevinden. Een zéér uitzonderlijke situatie! Na 2002 overgedragen.



Dienstkring Autosnelwegen St. Joost

A2: Maarheeze – Weert – Nederweert – Maastricht (62,7 km)

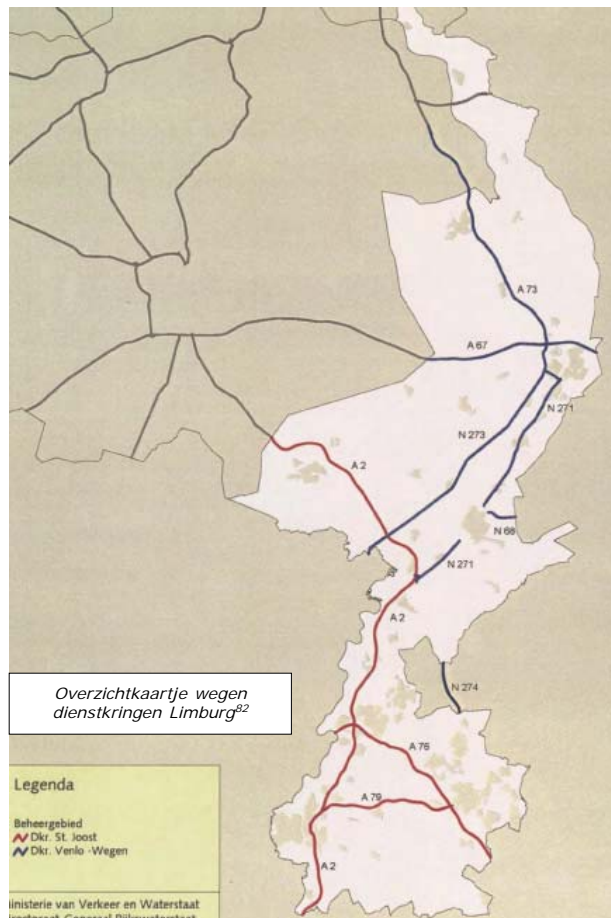
N2: Traverse Maastricht (2,1 km)

A2: Maastricht, knooppunt Europaplein – Belgische grens (10,9 km)

A76: Belgische grens – Simpelveld, knooppunt Bochtoltz – Duitse grens (26,9 km)

A79: rijksweg 2, knooppunt Kruisdonk – rijksweg 76, knooppunt Kunderberg (17,4 km)

82



82 Rijkswaterstaat Directie Limburg, Basisgegevens Droog 2001, december 2002