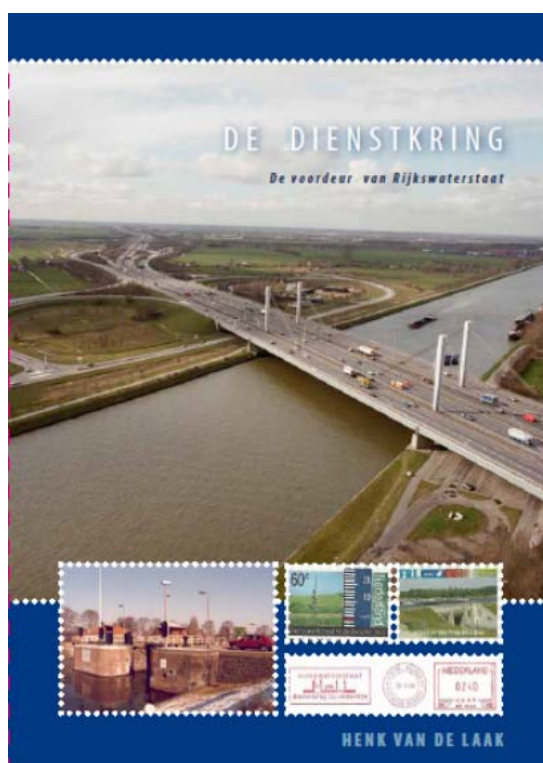


***Bijlage 5o:
De organisatie en beheersobjecten van de
(directie) Zuiderzeewerken
/IJsselmeergebied/Flevoland van
Rijkswaterstaat van 1 september 1975
tot 1 april 2013***

Behoort bij de publicatie:



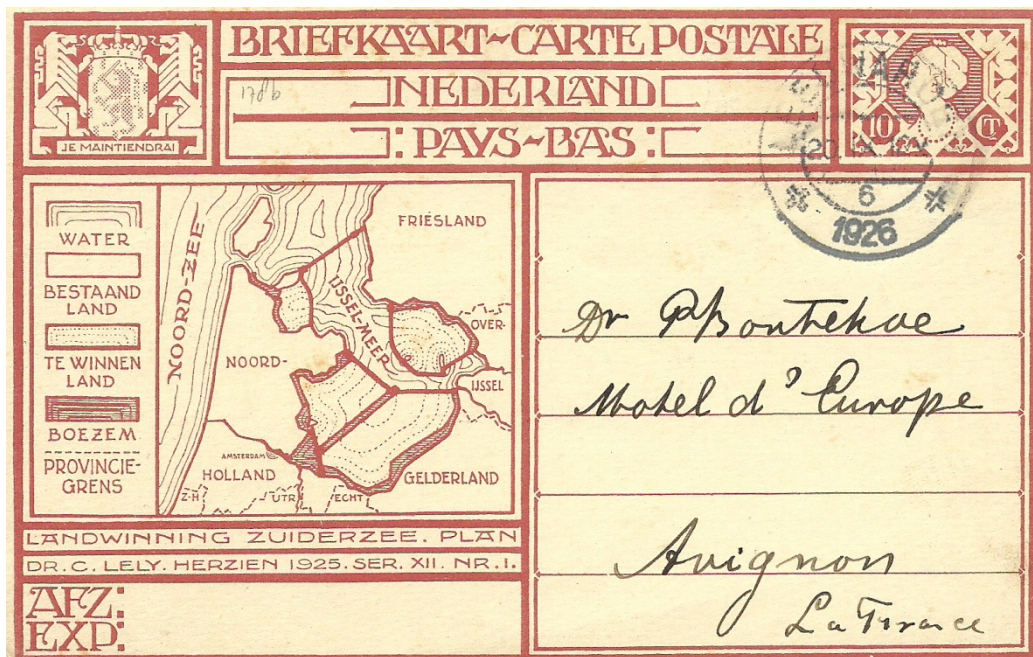
1-2-2016

© 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 5o: Zuiderzeewerken/IJsselmeergebied/Flevoland¹



Geïllustreerd postwaardestuk naar Frankrijk (1926) met Zuiderzeeplan

1. Organisatie:

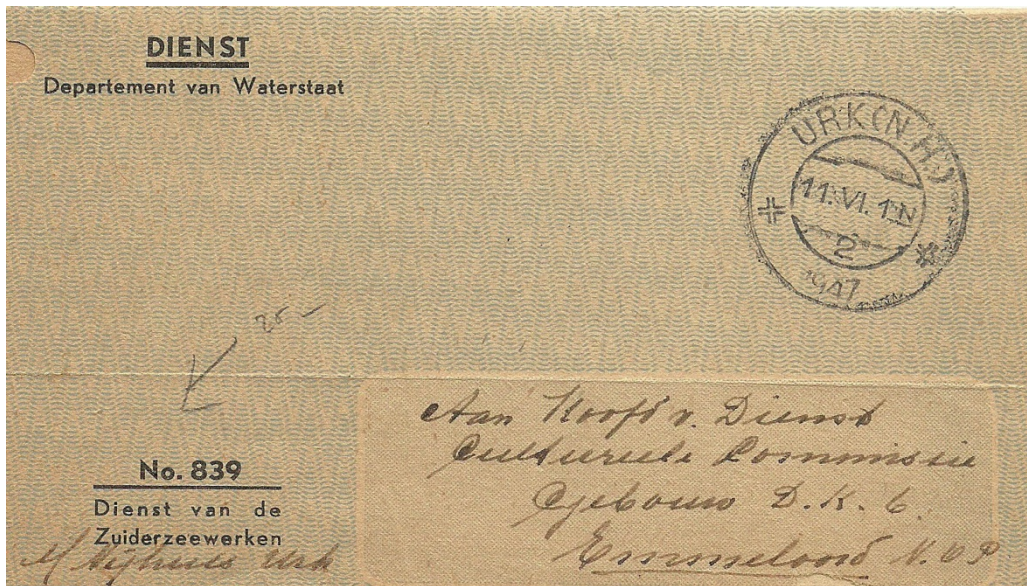
a. Periode van 1 mei 1919 tot 1 september 1975.

De Zuiderzeewerken behoren tot de grootste en meest tot de verbeelding sprekende waterstaatkundige werken van de voorbije eeuw. Vanaf de publicatie van het plan-Lely in 1891 tot aan de voltooiing van de dijk Enkhuizen - Lelystad in 1975 hebben de werken meer dan driekwart eeuw geduurd. Een complete binnenzee werd afgesloten en 165.000 hectaren nieuw land werden gewonnen. Het nieuwe land stond gelijk aan nieuwe welvaart. Behalve als middel om de veiligheid te verhogen, werd de droogmaking van de Zuiderzee, althans door de plannenmakers, ook als een uitstekend middel gezien om de Nederlandse handel, scheepvaart en landbouw een sterke impuls te geven. Twee ingrijpende gebeurtenissen waren nodig om de zaak in een stroomversnelling te brengen. Allereerst ontstonden er tijdens de Eerste Wereldoorlog in Nederland onvoorziene voedseltekorten. Nieuwe landbouwgronden zouden kunnen helpen om in het tekort aan bijvoorbeeld graan te voorzien. Daarnaast werd in 1916 het Zuiderzeegebied door een watersnoodramp getroffen, waardoor verschillende delen van het gebied overstromden. Door deze gebeurtenissen werd het belang van de Zuiderzeewerken ineens veel duidelijker. Op 9 september 1916 diende minister Lely een nieuw wetsontwerp in, waarna in 1918 de Wet tot afsluiting en gedeeltelijke droogmaking van de Zuiderzee (Zuiderzeewet) werd aangenomen.

De Zuiderzeewet was een kaderwet: de wet bevatte geen gedetailleerde omschrijving wat er op welk tijdstip moest gebeuren. Zo stond in de wet dat de Zuiderzee door het Rijk zou worden afgesloten door een afsluitdijk. Hoe en waar precies dat was niet vastgelegd en ook niet welke delen van de Zuiderzee zouden worden drooggemaakt.

Omdat de overheid de Zuiderzeewerken als een uitzonderlijk project beschouwde, werd in de Zuiderzeewet besloten een apart fonds te stichten voor de financiering van deze werken. Hierdoor bleef het project buiten het normale begrotingsbeleid van de overheid. Het Zuiderzeefonds moest dienen om de Zuiderzeewerken te financieren totdat deze waren voltooid. Andere zaken die uit het fonds moesten worden bekostigd, waren kosten voor militaire werken die met de indamming samenhangen, de Visserijsteunwet, de Zuiderzeeraad en kosten aan aflossingen en rentebetalingen.

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



Dienstvouwbrief van de Dienst Zuiderwerken te Urk (11/6/1947)

Om de werken uit te voeren werd per 1 mei 1919 de Dienst der Zuiderzeewerken² opgericht op basis van de wet van 1918 tot afsluiting en gedeeltelijke inpoldering van de Zuiderzee³. Minister Lely koos hiermee voor een dienst buiten de al bestaande Rijkswaterstaat. Hij was namelijk van mening dat Rijkswaterstaat veel minder "ijverige leden" telde en hij had grote zorgen over de bruikbaarheid van het apparaat van Rijkswaterstaat voor de omvangrijke werkzaamheden. Op hun beurt hadden de ingenieurs van Rijkswaterstaat grote twijfels of de afsluitingsplannen van Lely wel technisch uitvoerbaar waren.

Per 1 januari 1923 werden de waterstaatswerken van Wieringen met uitzondering van de Anna-Paulawnapolder en de Wieringerwaard overgedragen van de directie Noord-Holland naar de Dienst der Zuiderzeewerken⁴ (zie ook bijlage 5f).

Als proef voor het inpolderen en het in cultuur brengen van de latere IJsselmeerpolders werd in 1926-1927 een polder van 40 ha aangelegd in de Zuiderzee bij Andijk. Bij Wet van 30 juli 1926 Stbl. 244 werd de gemeentelijke indeling van het Zuiderzeegebied vastgesteld.

Postzegel afsluiting Wieringenmeer, postzegel dijkwerker en postzegel moderne oogstmachine Wieringenmeer



Als eerste polder werd in 1927 begonnen met de Wieringenmeerpolder en op 10 februari 1930 werden de pompen van de gemalen Lely, nabij Medemblik en Leemans op Wieringen in gebruik gesteld om de polder droog te malen. Op 21 augustus 1930 viel de polder droog

en vanaf 1934 werd het nieuwe land in cultuur genomen. In afwachting van een definitieve regeling werd een voorlopige directie, de Directie Wieringenmeer ingesteld⁵. Het vraagstuk van de gemeentelijke indeling was in eerste instantie opgelost door het ingepolderde gebied voorlopig in te delen bij de vijf aangrenzende gemeenten⁶. Deze oplossing bleek weinig gelukkig te zijn en hier kwam pas een einde aan toen het Openbaar Lichaam de Wieringenmeer werd ingesteld⁷. In feite is de Wieringenmeer geen IJsselmeerpolder omdat deze polder - in tegenstelling tot het eerdere plan - al was aangelegd voordat de Afsluitdijk was voltooid en zodoende een Zuiderzeepolder was.

² KB van 31 mei 1919, Stbl. 270

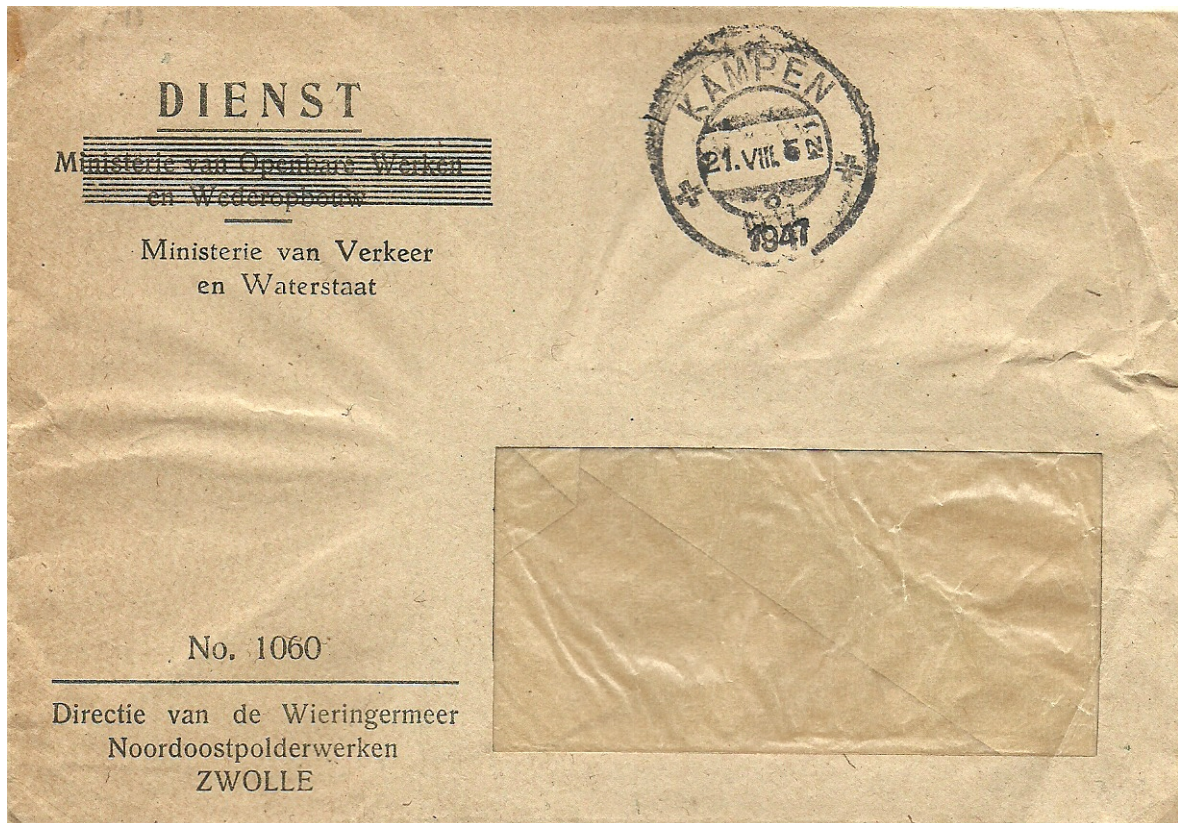
³ Wet van 14 juni 1918, Stbl. 354

⁴ MB van 23 december 1921, La. N., afd. Waterstaat T

⁵ MB van 7 mei 1930

⁶ Wetten van 30 juli 1926 en van 24 mei 1928

⁷ Wet van 31 mei 1937 Stbl. 521 tot instelling van een openbaar lichaam voor de ingepolderde Wieringermeer en nader aan te wijzen ingepolderde of in te polderen gedeelten van het IJsselmeer



*Dienstenvelophe Directie van de Wieringermeer, Noordoostpolderwerken (21/8/1947)
Op 28 februari 1947 werd de naam van het Ministerie van Verkeer gewijzigd in die van
Ministerie van Verkeer en Waterstaat, dat de zorg voor de zaken betreffende de waterstaat
overnam van het ministerie van Openbare Werken en Wederopbouw.*

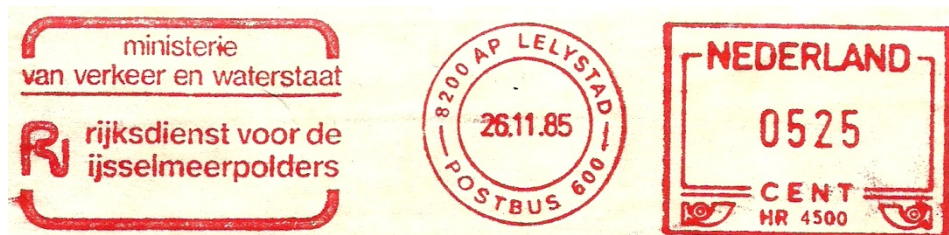
De drooglegging van Oostelijk Flevoland vond plaats tussen 1950 en 1957 en de polder Zuidelijk Flevoland in de jaren 1959 – 1968.



Ansichtkaart aanleg kanaal in de polder Oostelijk Flevoland

De Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders (RIJP)¹² was verantwoordelijk voor de uitgifte van grond en de ruimtelijke ordening van Oostelijk- en Zuidelijk Flevoland.

¹² MB van 10 december 1962, nr. 70208, Directie van de Waterstaat, afd. P



Frankeerstempel Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders (RIJP)

Het Openbaar Lichaam Zuidelijke IJsselmeerpolders (OL ZIJP)¹³ vormde tussen 1955 en 1996 het bestuur van het Markermeer en de Oostelijke en Zuidelijke Flevopolder in die gebieden waar nog geen gemeente was ingesteld. Het OL ZIJP werd bestuurd door een landdrost en viel direct onder het Ministerie van Binnenlandse Zaken. De eerste twee landdrosten van dit openbaar lichaam (A. Minderhoud en W.M. Otto) waren tevens directeur van de RIJP. Het grondgebied werd stap voor stap gemeentelijk ingedeeld. Dronten was in 1972 de eerste gemeente in de Flevopolders. Op 1 oktober 1973 beëindigde de rijksdienst hier zijn taak.

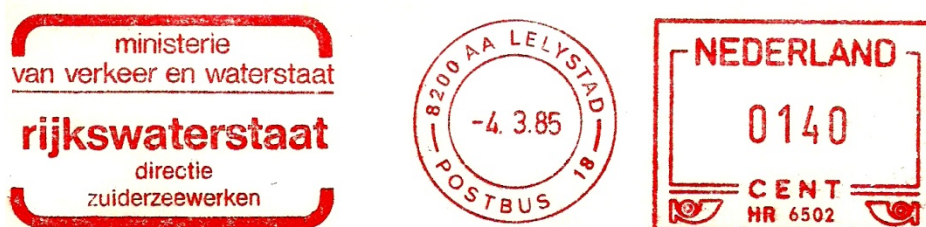


Frankeerstempel Openbaar Lichaam Zuidelijke IJsselmeerpolders

b. Periode van 1 september 1975 tot 1 april 1986

Bij het KB van 14 januari 1971, volgde de incorporatie van de Dienst der Zuiderzeewerken in de Rijkswaterstaat. De Dienst had na de bouw van de Afsluitdijk als werkterrein het IJsselmeer en beheerde de door hem gemaakte werken tot het ogenblik van overdracht aan een der regionale directies of aan een provincie, gemeente of waterschap. Het karakter van de dienst was echter meer dat van een bouwdirectie dan van een regionale directie. Door onzekerheid over de aanleg van de Markerwaard werd de voortzetting van de bouwtaak onderbroken. Wel werd de Houtribdijk of 'Markerwaarddijk' voltooid in 1976 en verbindt Enkhuizen met Lelystad. Hierdoor is het Markermeer van het IJsselmeer gescheiden.

In april 1975 besloot de Directeur-generaal van Rijkswaterstaat (DG) dat de Dienst der Zuiderzeewerken een volwaardige regionale directie zou worden met een eigen bouwtaak¹⁴. Deze verandering, die ten koste ging van de beheerstaken op het IJsselmeer van de omliggende regionale directies, paste goed in de geleidelijke verandering van de bestemming en de functies van de nieuwe polders ten opzichte van het oude land. Per 1 februari 1977 werd de naam van de Dienst gewijzigd in Directie Zuiderzeewerken¹⁵.



Frankeerstempel Directie Zuiderzeewerken

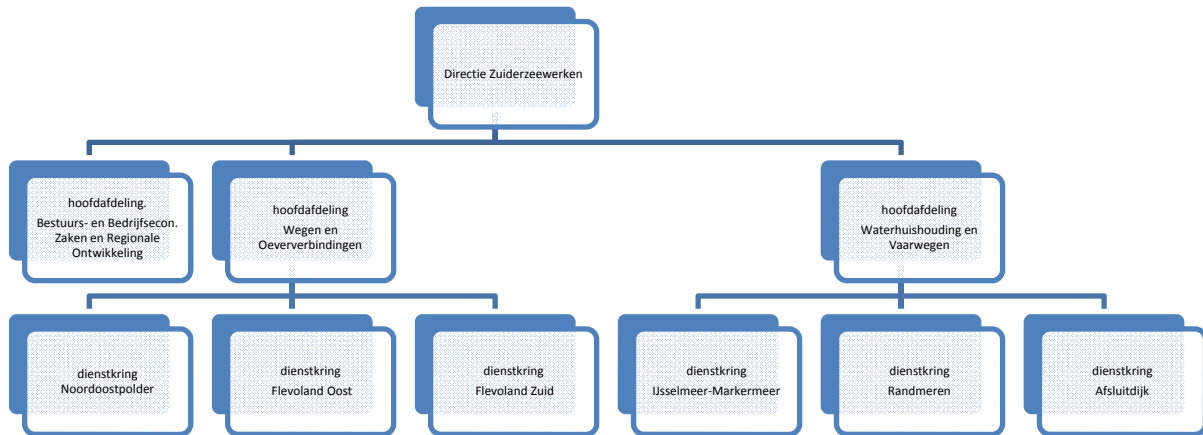
Dit zien we ook terug in het ontstaan van dienstkringen in de polders. Wel was het zo, dat in 1954 bij de Dienst der Zuiderzeewerken de dienstkringen Afsluitdijk en Wieringen werden ingesteld om

¹³ Wet van 10 november 1955, Stbl. 521)

¹⁴ brief van 17 april 1975, nr. P 24612

¹⁵ MB van 25 november 1976, nr. O 78150

de gereedgekomen waterstaatswerken te beheren. De laatste dienstkring werd per 1 mei 1968 opgeheven en de werken gingen over naar de directie Noord-Holland¹⁶. Ook bij het verder gereedkomen van de andere polders werden er intern nog wel 'dienstkringen' ingesteld, maar omdat deze dienstkringen niet onder het organiek besluit Rijkswaterstaat te rangschikken zijn, worden deze niet meegenomen. Al hoewel de directie Zuiderzeewerken officieel pas vanaf 1 februari 1977 deze naam droeg, gingen wel de dienstkringen al per 1 september 1975 van start.



c. Periode van 1 april 1986 tot 1 januari 1989

De vorming van de provincie Flevoland, als 12^e provincie op 1 januari 1986¹⁷ en het Kabinetbesluit van 12 september 1986 om de Markerwaard "voorlopig niet aan te leggen" betekende dat de organisaties van de directie Zuiderzeewerken en de Rijksdienst voor de IJsselmeerpolders drastisch moesten worden afgeslankt en aangepast.

Het voorbereidingslichaam provincie Flevoland had besloten tot de instelling van twee waterschappen: een all-in waterschap voor de Zuidelijke IJsselmeerpolders en een waterschap voor de Noordoostpolder met de zorg voor het kwantitatieve beheer en de waterkering. Op 19 december 1985 werden de prébesturen van deze waterschappen benoemd. Aangezien de Instellingswet voorschreef dat met ingang van 1 januari de waterstaatswerken in het gebied moesten worden overgedragen en de mogelijkheid ontbrak om dit rechtstreeks aan de waterschappen te doen - deze bestonden immers nog niet officieel per 1 januari 1986 - zijn bij drie Koninklijke besluiten van 19 december 1985, nrs. 41, 42 en 43 alle daarvoor in aanmerking komende waterstaatswerken aan de provincie Flevoland in eigendom, beheer en/of onderhoud overgedragen.

Nadat de onderhandelingen tussen het Rijk, de provincie Flevoland, het Heemraadschap Flevewaard en het kwaliteitswaterschap Noordoostpolder over de overdracht van waterstaatswerken met succes waren afgerond, werd per 1 april 1986 de directie Zuiderzeewerken een normale regionale directie. De dijken, gemalen, zuiveringsinstallaties, die al per 1 januari 1986 aan de provincie waren overgedragen, gingen over naar de waterschappen. Met de overdracht gingen ook 125 mensen mee naar de waterschappen. Inmiddels zijn bovenvermelde waterschappen en een deel van het waterschap Groot Salland per 1 januari 2000 gefuseerd tot het waterschap Zuiderzeeland.

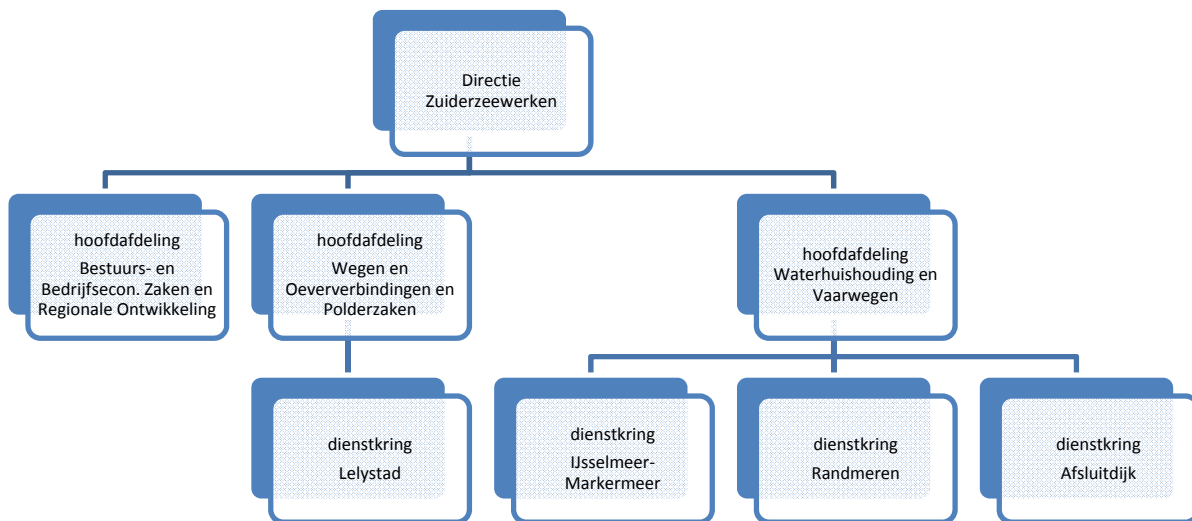
Vanwege al deze overdrachten werden de dienstkringen per 1 april 1986 gereorganiseerd. De dienstkringen Noordoostpolder, Flevoland-Oost en Flevoland-Zuid werden opgeheven en ingesteld de dienstkring Lelystad. De dienstkringen Afsluitdijk, Randmeren en IJsselmeer-Randmeren bleven bestaan.

¹⁶ DG van 23 april 1969, nr. PFF 23786

¹⁷ Wet van 27 juni 1985



Bijzondere briefkaart Flevoland 12^e provincie per 1 januari 1986; op de linkerzijde van de kaart een gedeelte van het Staatsblad nr. 354 uit 1918 afgedrukt; ook staan 2 pioniers van het eerste uur afgebeeld, de Drontenaren E. de Boer en W. Edink



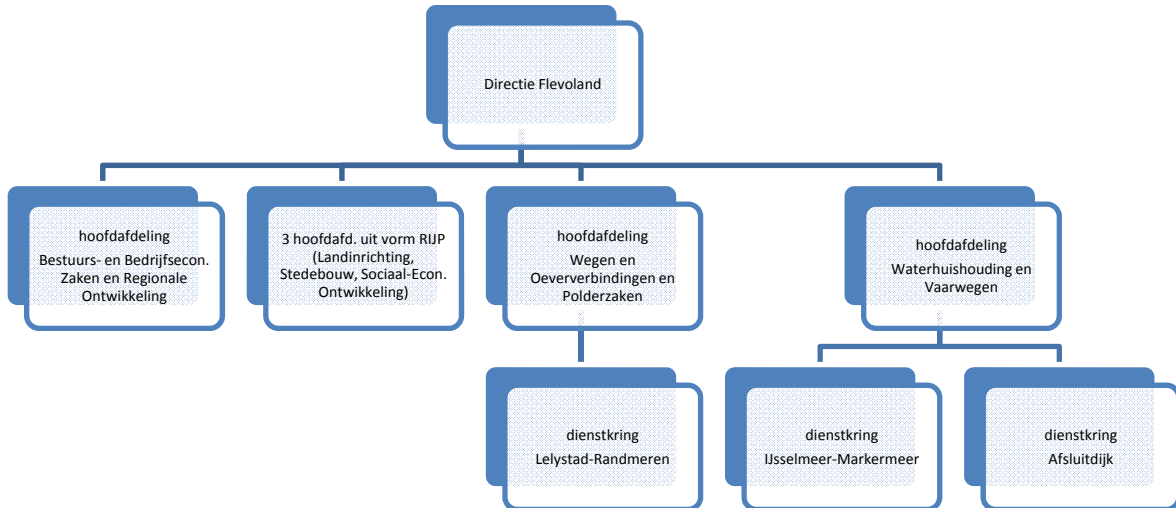
d. Periode van 1 januari 1989 tot 1 januari 1995

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 dagelijkse zorg (onderhoud, toezicht, inspectie, bediening, enz.) werd opgedragen aan drie dienstkringen: Lelystad/Randmeren, Afsluitdijk en IJsselmeer/Markermeer. De dienstkringen Lelystad en Randmeren waren daarbij samengevoegd.

ministerie
van verkeer en waterstaat
rijkswaterstaat
directie flevoland



Frankeerstempel Directie Flevoland



e. Periode van 1 januari 1995 tot 1 oktober 2004

Per 1 januari 1995 werd de naam directie Flevoland gewijzigd in directie IJsselmeergebied.

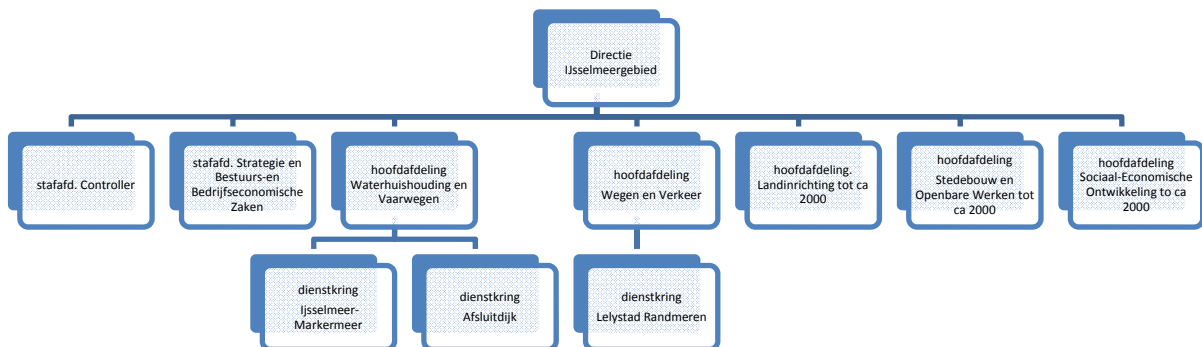


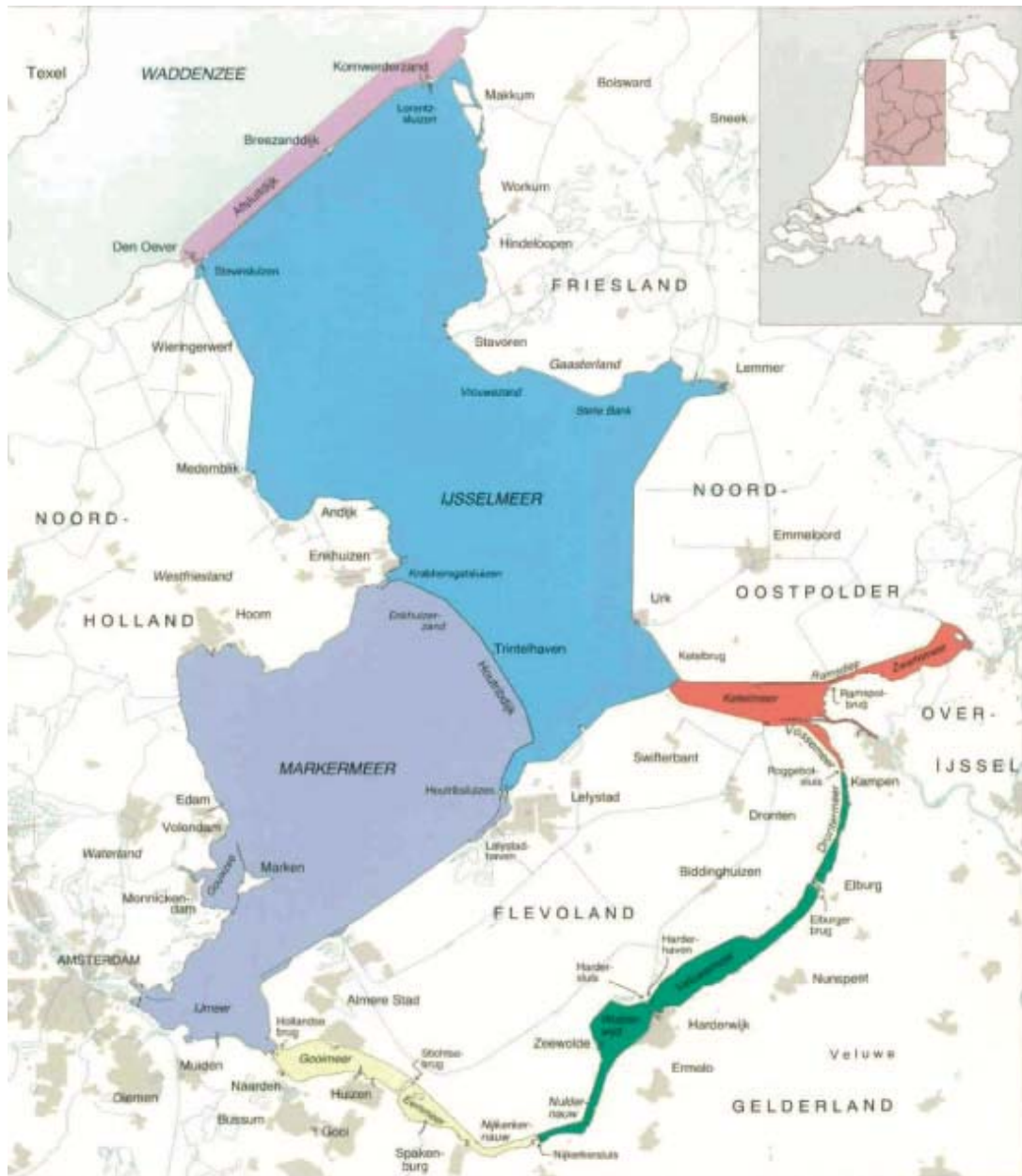
Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat
Directie IJsselmeergebied

Retouradres postbus 600, 8200 AP Lelystad



Frankeerstempel directie IJsselmeergebied





BPN IJsselmeergebied, kaart 2
Watersystemen

- | | | | |
|---|------------|---|-------------------|
|  | Waddenzee |  | Randmeren - Noord |
|  | IJsselmeer |  | Randmeren - Oost |
|  | Markermeer |  | Randmeren - Zuid |

0 km 20



18

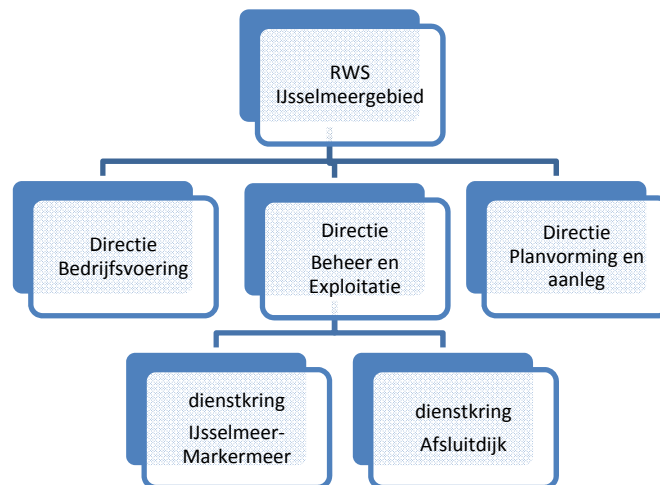
Watersystemen directie IJsselmeergebied (2003)¹⁸

f. Periode van 1 oktober 2004 tot 1 mei 2007

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

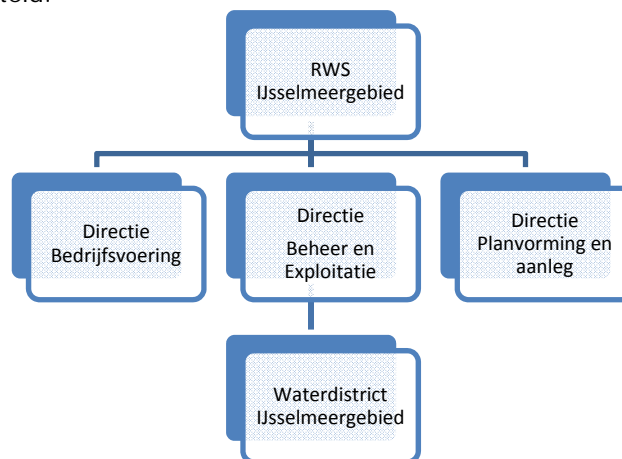
¹⁸ Rijkswaterstaat Directie IJsselmeergebied, Beheerplan Nat 2003

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 IJsselmeergebied' zou worden: 'RWS IJsselmeergebied'



g. Periode vanaf 1 mei 2007 tot 1 april 2013

Per 1 mei 2007 was de reorganisatie in het IJsselmeergebied afgerond en het waterdistrict IJsselmeergebied ingesteld.



h. Periode vanaf 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, 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.

Per die datum werden RWS Utrecht en RWS IJsselmeergebied samengevoegd tot Rijkswaterstaat Midden-Nederland.

2. Beheersobjecten.

Inleiding

In deze beschrijving worden de beheersobjecten beschreven vanaf 1 september 1975, toen er dienstkringen waren onder de regionale directie Zuiderzeewerken.

Volledigheidshalve vermeld ik nogmaals dat met ingang van 1 januari 1922 het rechtstreeks beheer van de rijkswaterstaatswerken op het eiland Wieringen, waaronder de zeestroom rondom het eiland, overgedragen werden aan de Directeur-generaal der Zuiderzeewerken¹⁹. De beide arbeiders-havenmeester werden overgeplaatst naar de directie der Zuiderzeewerken, welke dienst mede was belast met de aanleg en het onderhoud van de waterbouwkundige werken van de Wieringermeerpolder. Overdracht van het beheer van enige rijkswaterstaatswerken op Urk aan

¹⁹ MB van 23 december 1921, La.N., afd. Waterstaat T

Zuiderzeewerken, in verband met uit te voeren werken voor de Noordoostpolder, vond plaats in 1936.

Droge infrastructuur

Onder het beheer van de dienst der Zuiderzeewerken vielen ook de rijkswegen 9, gedeelte Van Ewijcksluis - Den Oever en I0a, Van Ewijcksluis - De Kooy uit het RWP1932.

De geschiedenis van de snelwegen in de directie IJsselmeergebied wordt voornamelijk gekenmerkt door de gefaseerde aanleg van de A6. Op het RWP1958 komt voor de eerste maal rijksweg 6 voor tussen Amsterdam en Emmeloord. Aangezien er toen nog vanuit werd gegaan, dat de Markerwaard als eerste na Flevoland-Oost en dus vóór Flevoland-Zuid zou worden aangelegd, was deze verbinding toen via de zuidelijke dijk van de Markerwaard gedacht. In 1960 werd door de regering besloten aan Flevoland-Zuid de voorrang te geven boven de Markerwaard. In het RWP1968 werd rijksweg 6 door Flevoland-Zuid opgenomen en in 1964 was al een begin gemaakt met uitvoering van enkele gedeelten. In 1968 werd de eerste rijbaan van rijksweg 6 opengesteld tot aan Muiderzand, net aan de Flevolandse kant. In 1970 volgde de openstelling van de Ketelbrug en de A6 tussen Lelystad-Noord en Urk. In 1972 werd dit deel verlengd naar Emmeloord. In de Noordoostpolder werd de gehele weg met inbegrip van de aansluiting op rijksweg 50 voor het verkeer opengesteld en in 1978 verder tot Lemmer. In eerste instantie genummerd als rijksweg 50, later omgenummerd naar A6. De A6 door Almere opende in fases tussen 1977 en 1985. Het laatste deel werd in 1985 langs Lelystad opengesteld. In 1999 werd de A27 over het Flevolands grondgebied opengesteld, tevens één van de weinige snelwegopeningen van de late jaren 90 in Nederland.

Wegenareaal in de directie IJsselmeergebied per 1 januari 2000

Dienstkring Lelystad-Randmeren:

A6: Hollandse brug – Almere – Lelystad (82,6 km)

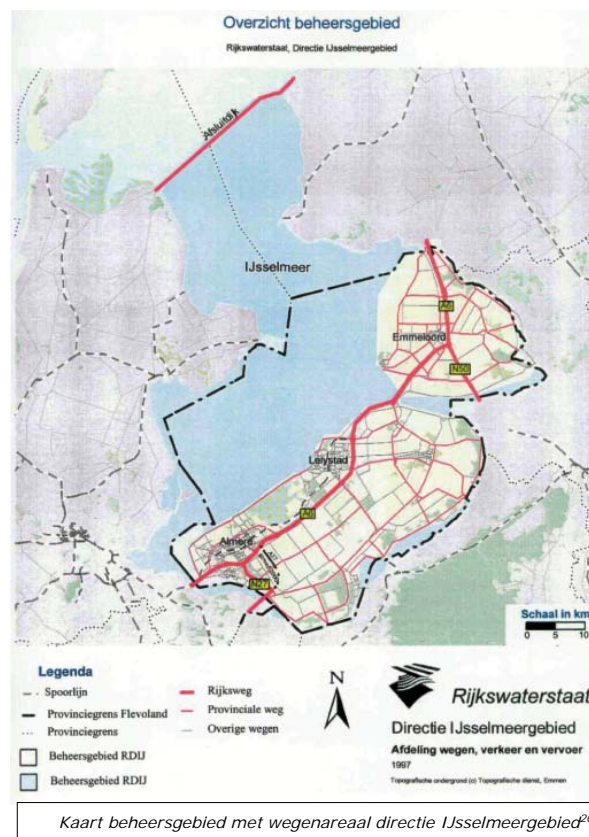
A27: Stichtsebrug Waterlandseweg (1,7 km)

N27: Waterlandseweg – Almere, rijksweg 6 (7,4 km)

N50 (rijksweg 838): brug o/d Ramsgeul (Ramspolbrug) – rijksweg 6, knooppunt Emmeloord (10,4 km)

Dienstkring Afsluitdijk:

A7: Den Oever, rijksweg 00 – Zurich, knooppunt Zurich (28,5 km)



²⁰ Rijkswaterstaat Directie IJsselmeergebied, Regionaal Beheerplan Droog 1999-2004, 1997

Natte infrastructuur

De directie IJsselmeergebied voert het waterstaatkundig beheer over het natte hart van Nederland, te weten het IJsselmeer, het Markermeer en de Randmeren. Totaal gaat het om een oppervlakte van ruim 2000 km². Daarmee beslaat dit watergebied meer dan de helft van de totale Nederlandse zoetwateroppervlakte. Hierin stroomt onder andere de IJssel uit en loost een groot deel van Noord-Nederland zijn overtollige water. Het natte hart is als reservoir van grote betekenis voor de Drinkwatervoorziening en voor de landbouw. Voorts heeft dit waterrijke gebied een belangrijke functie voor de beroepsvisserij, voor de watersport, en als foerageer- en overwinteringsgebied voor vele vogels.



De Lorentzsluizen (bron <https://beeldbank.rws.nl>, Rijkswaterstaat)

De Afsluitdijk is een belangrijke waterkering en een verkeersweg (32 km) die Noord-Holland en Friesland met elkaar verbindt. De dijk vormt de scheiding tussen zoet en zout water van het IJsselmeer en Waddenzee. Er liggen twee sluiscomplexen in de Afsluitdijk (de Lorentzsluizen en de Stevinsluizen). De Lorentzsluizen bestaan uit twee groepen van ieder vijf uitwateringssluizen, een grotere en een kleine schutsluis. De Stevinsluizen kennen drie groepen van vijf uitwateringssluizen en een schutsluis.

De Afsluitdijk veroudert en moet worden versterkt. Daartoe werkt Rijkswaterstaat samen met de provincies Friesland en Noord-Holland, de gemeenten Sudwest-Fryslân, Hollands Kroon en Harlingen aan het versterken en vernieuwen van de Afsluitdijk. Rijkswaterstaat is verantwoordelijk voor de verbetering van de veiligheid en de vergroting van de afvoercapaciteit van de sluiscomplexen. De regio verwezenlijkt de ambities op het gebied van duurzame energie, ecologie, recreatie, toerisme en ruimtelijke kwaliteit. Samen zorgen Rijk en regio voor een veilige, duurzame, aantrekkelijke en toekomstbestendige dijk. Na een verwachte start van de werkzaamheden, is het de bedoeling dat het project in 2021 gerealiseerd is.

Dienstkring Afsluitdijk:

Deze dienstkring beheert de Afsluitdijk met de daarop gelegen rijksweg A7 en de spui- en schutsluizen bij Den Oever (Stevinsluizen) en Kornwerderzand (Lorentzsluizen).

Dienstkring Lelystad/Randmeren:

Deze dienstkring omvat het 'landgedeelte' van de provincie Flevoland plus de Randmeren tussen de Hollandse Brug en de Ketelbrug, inclusief de Ramspolbrug en de Roggebotsluis

Dienstkring IJsselmeer/Markermeer:

Deze dienstkring omvat het IJsselmeer en het Markermeer en de daarin gelegen vaarwegen met de Houtribsluizen en de Krabbegatsluis. Om de lange wachttijden bij de Krabbegatsluis op te lossen, is er sinds 2003 het Naviduct, dat bestaat uit 2 sluizen met daaronder een tunnel voor het wegverkeer. De Houtribsluis (2 schutsluizen en een spuisluis) scheidt het IJsselmeer van het Markermeer.