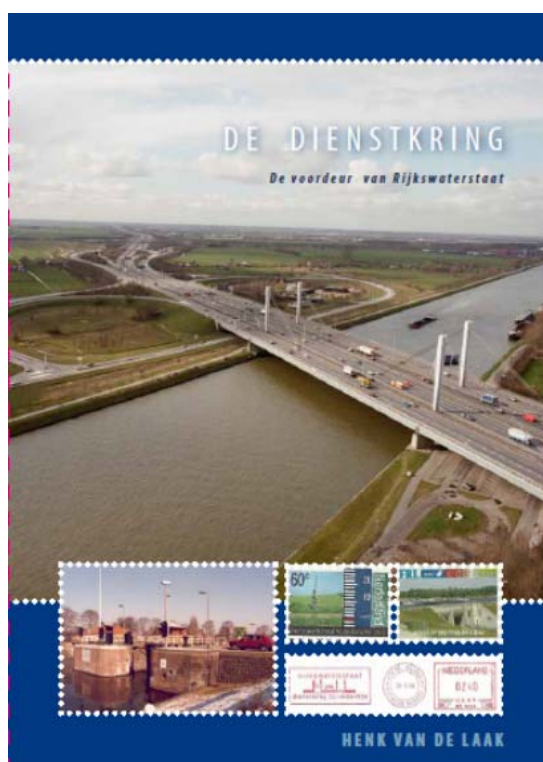


***Bijlage 5p:
De organisatie en beheersobjecten van de
directie Noord-Nederland van
Rijkswaterstaat van 1 januari 1994
tot 1 april 2013***

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 5p: Noord-Nederland¹

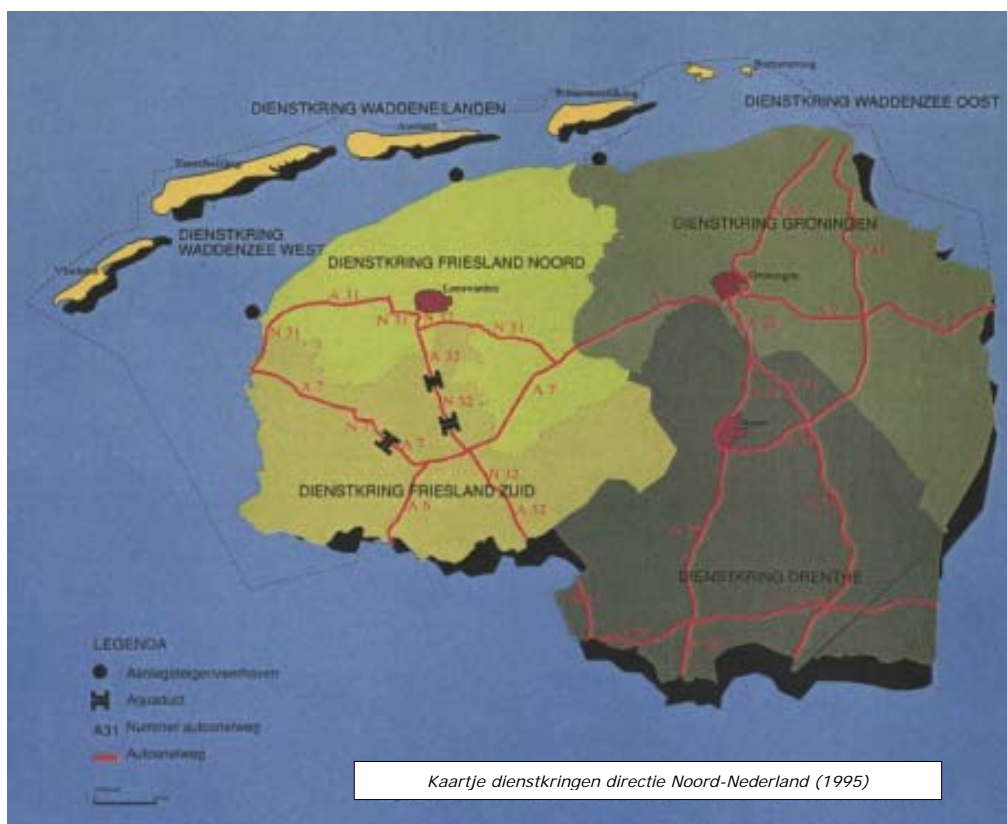
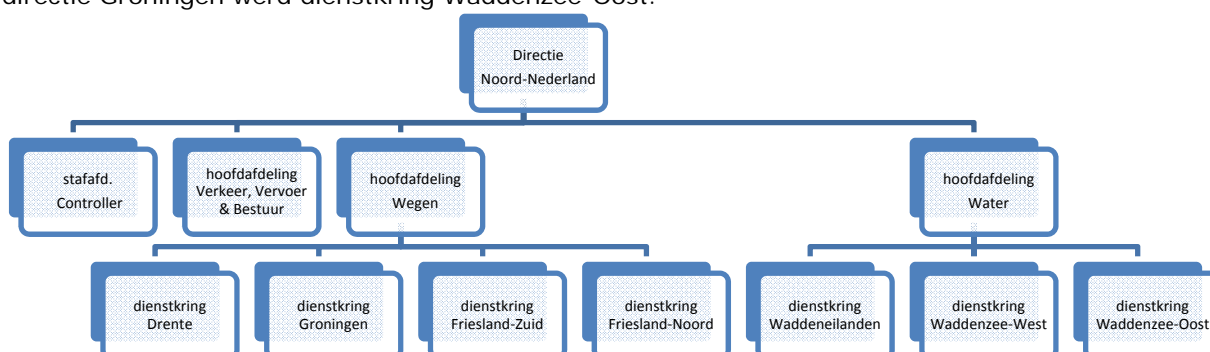


Frankeerstempel directie Noord-Nederland

1. Organisatie

a. Periode van 1 januari 1994 tot 1 januari 1995.

Per 1 januari 1994 zijn de directies Friesland (bijlage 5a), Groningen (bijlage 5b) en Drenthe (bijlage 5c) samengevoegd tot de nieuwe directie Noord-Nederland². De dienstkring Waddenzee van de directie Friesland werd dienstkring Waddenzee-West en de dienstkring Delfzijl van de directie Groningen werd dienstkring Waddenzee-Oost.



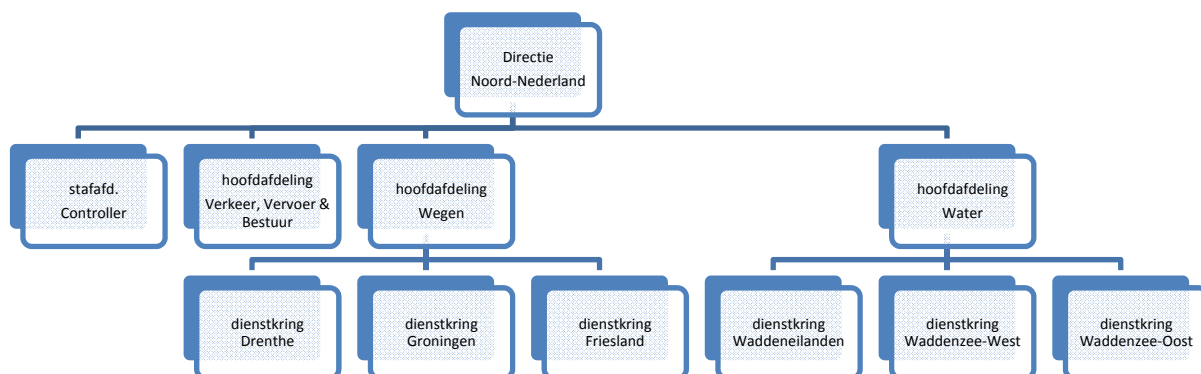
Kaartje dienstkringen directie Noord-Nederland (1995)

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

² MB van 15 december 1993

b. Periode van 1 januari 1995 tot 1 mei 2001

Per 1 januari 1995 werden de dienstkringen Friesland-Noord en Friesland-Zuid samengevoegd tot de dienstkring Friesland, zodat elke provincie nu nog slechts een droge dienstkring had.



Frankeerstempel dienstkring Friesland

c. Periode van 1 mei 2001 tot 1 oktober 2004.

Per 1 mei 2001 werden de dienstkringen Waddeneilanden, Waddenzee-West en Waddenzee-Oost opgeheven en de dienstkringen Waddengebied Friesland en Waddengebied Groningen ingesteld.



3, 9930 PA Delfzijl

Frankeerstempel dienstkring Waddengebied Friesland

Het beheersgebied van de dienstkring Waddengebied Friesland³ beperkt zich vrijwel geheel tot het gedeelte dat in de provincie Friesland is gelegen. Uitzondering hierop vormt het nautisch beheer, dat zich uitstrekt op de Waddenzee van het VTS gebied Den Helder tot aan de Eems. In grote lijnen:

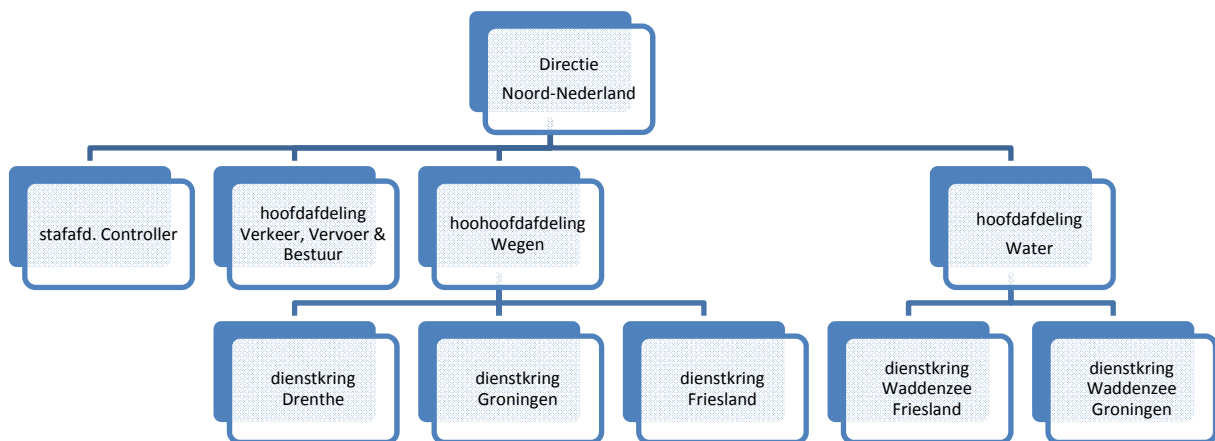
- Scheepvaartbegeleiding op de gehele Waddenzee;
- De vaarwegen op het Friese gedeelte van de Waddenzee en het Lauwersmeer;
- De kustlijn van de Friese Waddeneilanden;
- De waterkeringen (zowel primaire als niet-primaire) langs de Noordzeekust van de Friese Waddeneilanden;
- De primaire waterkeringen langs de Waddenzeekust van Vlieland en Schiermonnikoog;
- De aanleginrichtingen c.a. ten behoeve van de veerverbindingen van en naar de Friese Waddeneilanden;

³ Ontleent aan het dienstkringplan 2004 dienstkring Waddengebied Friesland

- De wadoevers van Vlieland en ter plaatse van West-Terschelling en enkele dammen ter regulering van enkele wadgeulen.

Het beheersgebied van de dienstkring Waddengebied Groningen beslaat het Waddengebied dat in de provincie Groningen is gelegen met uitzondering van het nautisch beheer.

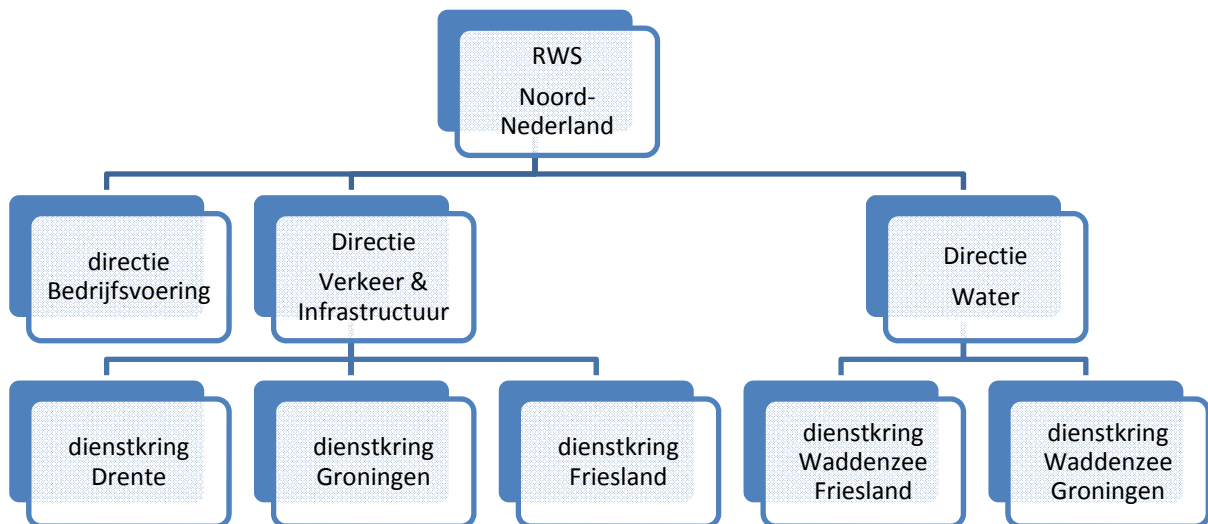
De primaire waterkeringen op het vasteland zijn in beheer bij Wetterskip Fryslân, evenals alle waterkeringen op Schiermonnikoog. Op Ameland en Terschelling zijn de waterkeringen aan de Waddenzeezijde in beheer bij Wetterskip Fryslân, terwijl de zandige duinen vooralsnog in beheer bij het Rijk zijn, evenals alle primaire waterkeringen op Vlieland. Sinds 1 januari 2009 onderhoudt en beheert het Wetterskip de duinen van Schiermonnikoog. Dit deed Rijkswaterstaat voor de duinen van Ameland, Terschelling en Vlieland tot 2014, toen ook deze waterkeringen in het kader van het Bestuursakkoord Water overgedragen zijn.



Frankeerstempel Dienstkring Drenthe

d. Periode van 1 oktober 2004 tot 1 januari 2005

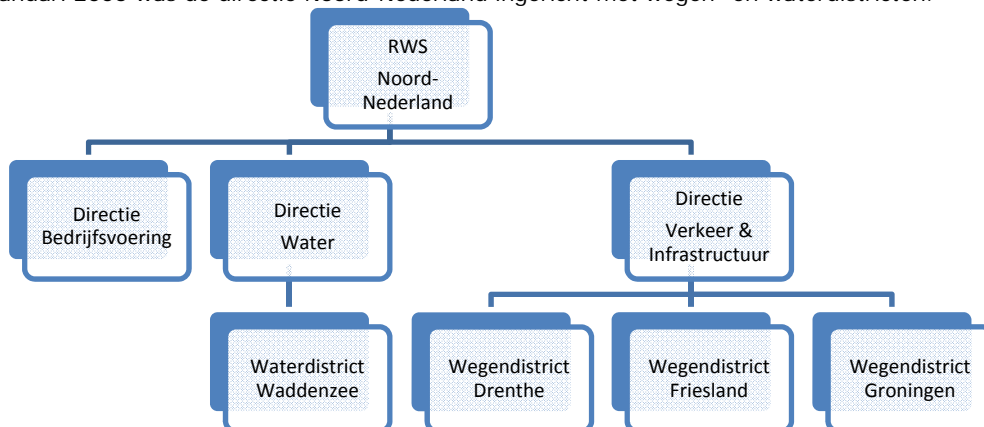
Via het Ondernemingsplan 2004 werd de Rijkswaterstaatorganisatie klaar gemaakt voor de vereisten van de agentschapstatus. De regionale diensten kregen daarbij een uniforme structuur met binnen de diensten drie directies: Bedrijfsvoering, Wegen & Verkeer, en Water en Scheepvaart met directeuren aan het 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 Noord-Nederland' zou worden: 'RWS Noord-Nederland'.



Postzegelvelletje het Nederlandse Wad

e. Periode van 1 januari 2005 tot 2 april 2013.

Vanaf 1 januari 2005 was de directie Noord-Nederland ingericht met wegen- en waterdistricten.



Op 1 januari 2007 werd de N46 (Groningen – Eemshaven) door het Rijk overgedragen aan de provincie Groningen en daarom onttrokken aan het wegendistrict Groningen.

Per 1 juni 2008 zijn de wegendistricten Groningen en Drenthe samengevoegd tot het wegendistrict Groningen-Drenthe.

Rijkswaterstaat heeft in 2009 en 2010 de verlengde N36 aangelegd, die de functie van de N34 heeft overgenomen. De N34 is in 2010 en 2011 heringericht tot een erftoegangsweg en het beheer van deze weg overgedragen aan de gemeente Ommen, de gemeente Hardenberg en de provincies Drenthe en Overijssel. Ook deze weg werd dus onttrokken aan het wegendistrict Groningen-Drenthe.



f. Periode na 1 april 2013

In het in juni 2011 verschenen Ondernemingsplan 2015 ('Eén Rijkswaterstaat, elke dag beter!') werd een nieuwe koers aangekondigd met een nieuwe hoofdstructuur voor Rijkswaterstaat. Vanuit het principe van één Rijkswaterstaat, 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 werd binnen de regionale directies. De naam bleef Rijkswaterstaat Noord-Nederland.

2. Beheersobjecten.

a. Algemeen

Het beheersgebied van de dienst in Noord-Nederland omvat het landelijk hoofdwegennet in de provincies Groningen, Friesland en Drenthe, het water- en scheepvaartbeheer op de Waddenzee (inclusief het Noord-Hollandse deel) en het Eems-estuarium en het kustbeheer op de Waddeneilanden (inclusief Texel). Het beheer van het Drentse deel van de A32 wordt uitgevoerd door RWS Oost-Nederland. Wel is het gedeelte van rijksweg 28 van knooppunt Lankhorst in Oost-Nederland tot de provinciegrens Overijssel-Drenthe in beheer bij RWS Noord-Nederland.

In de bijlagen 5a (Friesland), bijlage 5b (Groningen en bijlage 5c (Drenthe) zijn de meeste beheersgebieden van de dienstkringen (ook na 1994) al beschreven. Onderstaand volgen nog wat aanvullingen.

b. Natte infrastructuur

De Lauwerszeewerken

Naast de Deltawerken in het zuidwesten van Nederland, zijn in de periode na de watersnoodramp op andere plaatsen ook maatregelen genomen om het land en de mensen tegen de zee te beschermen. Een voorbeeld daarvan is de Lauwerszee, een inham van de Waddenzee op de grens van de provincies Groningen en Friesland. Bij brief van 10 juni 1960 zond de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer een brief, waarin hij namens de regering mededeelde, dat besloten was tot afsluiting van de Lauwerszee. Er was echter voorshands geen fondsen voor de inrichting van het bedijkte gebied beschikbaar. In 1961 werd met de uitvoering van de werken begonnen en op 24 mei 1969 was de Lauwerszee afgesloten. Dankzij een 13 km lange afsluitdam zijn de bewoners rond de zeearm voortaan beter beschermd tegen overstromingen en is de afvoer verbeterd van het overtollige water uit de noordelijke provincies. In 1969 is de Lauwerszee, afgesloten. Sindsdien heet het water Lauwersmeer.

Voor de verbreding en verdieping van de vaarweg van de Eemshaven naar de Noordzee, die door het verdragsgebied Eems-Dollard loopt, werkt Rijkswaterstaat samen met de Duitse Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD Nordwest). Na de verruiming van de vaarweg is de Eemshaven bereikbaar voor schepen met een diepgang van 14 meter. De grootste schepen zijn wel afhankelijk van het getij om de haven te bereiken. Ook wordt het Vessel Traffic Managementsysteem, een systeem om de scheepvaart te coördineren, ontwikkeld. Hierdoor blijven de verschillende havens in de Eems-Dollard op een veilige manier maximaal bereikbaar. Naar verwachting is dit project met de start in 2015 gerealiseerd in 2017.



Fries- en Groningse kanalen en vaarweg Lemmer-Delfzijl:

De Fries-Groningse kanalen is de verzamelnaam voor de vaarweg Lemmer-Delfzijl, het Van Harinxmakanaal en het Winschoterdiep, die in beheer en onderhoud waren bij de provincies Friesland en Groningen. De hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl bestaat uit 3 kanalen: het Prinses Margrietkanaal, het Van Starckenborgkanaal en het Eemskanaal.

Het Eemskanaal werd aangelegd in de jaren 1866-1876 ter verbetering van de afwatering en als betere vaarweg van Groningen naar de zee. In 1954 gaf het Rijk toestemming tot verbetering van het gehele Eemskanaal, waarbij 2/3 van de kosten ten laste van het Rijk kwamen. In juni 1958 werd aan de nieuwe kanaalarm, van Amsweer tot en met het nieuwe zeeluisencomplex nabij Farmsum, de naam Eemskanaal gegeven⁵. Het gedeelte van het Eemskanaal, van Amsweer tot en met de oude zeeluis te Delfzijl, heet voortaan Oude Eemskanaal.

Het Van Starckenborgkanaal ligt tussen het Eemskanaal, oostelijk van Groningen tot de provinciale grens te Stobos, waar het Friese deel van de vaarweg naar Lemmer vernoemd is naar Prinses Margriet. Deze kanalen zijn aangelegd in de jaren '30 van de vorige eeuw.

De eerste plannen om de vaarweg Groningen – Lemmer te verbeteren dateren al van 1901. Door allerlei oorzaken is het destijds niet tot uitvoering kunnen komen. Eerst in 1934 was er vastomlijnd plan, dat voorzag in het geschikt maken van de vaarweg voor schepen van 1000 ton met de mogelijkheid voor latere uitbreiding tot 2000 ton.

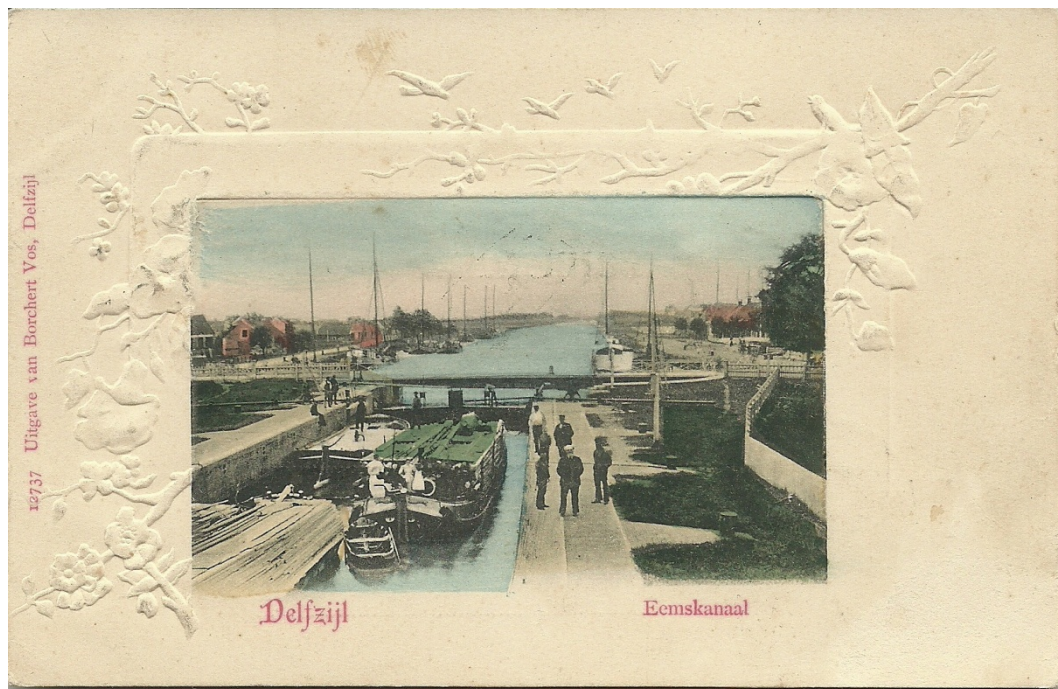
Tegelijkertijd ontwierp men een zijtak vanaf Fonejacht via Leeuwarden naar Harlingen. Voor de te maken werken in Friesland werd de Provinciale Dienst tot Verbetering Fries Kanalen in het leven geroepen, welke dienst met behulp van het Rijk met de werkzaamheden een aanvang nam.

Met ingang van 1 april 1935 werden een aantal rijksambtenaren in Leeuwarden ter beschikking gesteld aan het provinciaal bestuur van Friesland ten behoeve van deze werken. De laatste

⁵ www.rijkswaterstaat.nl

⁶ besluit van Provinciale Staten van 17 juni 1958 (provinciaal blad nr. 68)

gedeelten van het Prinses Margrietkanaal zijn pas na de Tweede Wereldoorlog gegraven. In 1951 werd het Friese gedeelte van de verbinding Lemmer – Groningen opengesteld.



Ansichtkaart Eemskanaal (gelopen 1905)

Van het Groningse deel, het Van Starckenborghkanaal werd het eerste gedeelte in de jaren 1934-1938 graven tussen het Hoendiep en de stad Groningen, terwijl dit tot Strobos werd verruimd. In de periode 1940-1951 kwam het tweede gedeelte van het kanaal tot stand naar het Winschoterdiep bij Rode Haan, terwijl in dezelfde periode de vaarweg Groningen - Strobos bevaarbaar werd gemaakt voor schepen tot 2000 ton. Bij besluit der Provinciale Staten van 26 juli 1949, provinciaal blad nr. 77 van dat jaar, kreeg de vaarweg van het Winschoterdiep af tot Strobos de naam van Van Starckenborghkanaal (Jhr. Mr. A. W. L. Tjarda van Starckenborgh Stachouwer was in de periode 1925-1933 commissaris van de Koningin in de provincie Groningen). Bij Statenbesluit van 10 januari 1956, provinciaal blad nr. 7 van dat jaar, kreeg het gedeelte tussen het Eemskanaal en het Winschoterdiep bij Rode Haan de naam van laatstgenoemd diep.

In 1956 is door het Rijk met de provincies Friesland en Groningen een convenant gesloten, waarbij is afgesproken dat op de provinciale vaarwegen geen tolgelden meer zouden worden geheven. Als tegenprestatie kregen de provincies een vergoeding voor onderhoud en exploitatie voor deze vaarwegen (wat voorheen uit de tolgelden werd betaald). Ook indien er nieuwbouw (bijvoorbeeld nieuwe bruggen) of kanaalverbreding werd gepleegd, ontvingen de provincies hiervoor een vergoeding. Op 1 januari 1957 ging deze regeling in, maar het eigendom, onderhoud en exploitatie bleven bij de provincies. Het convenant van 1957 werd in 1991 geactualiseerd in een nieuw convenant. Daarnaast werden er verdere afspraken gemaakt over de opwaardering van de volledige vaarweg Lemmer-Delfzijl naar een klasse Va vaarweg, geschikt voor vierlaagscontainervaart en beperkte duwvaart. De totale vaarweg is 118 km lang en bevat 28 bruggen en 4 sluisen: Lemmer, Gaarkeuken, Oostersluis en Delfzijl. In 2004 was al voorgesteld om de vaarweg Lemmer - Delfzijl van de provincies Friesland en Groningen over te dragen aan het Rijk en om het Van Harinxmakanaal en het Winschoterdiep te financieren via het provinciefonds. In december 2011 werd daarvoor een nieuw convenant gesloten, dat vanaf 25 januari 2012 van kracht werd na goedkeuring van de Tweede Kamer en Provinciale Staten. De zijkanalen Winschoterdiep (inclusief een deel van de Rensel) en het Van Harinxmakanaal blijven bij de provincies.



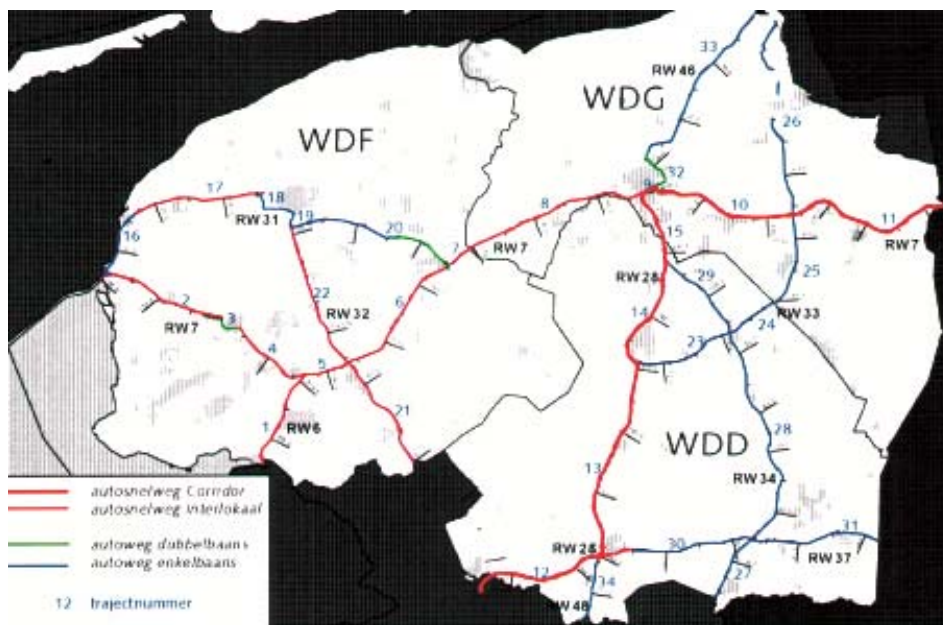
Frankeerstempel provinciale waterstaat Friesland

In december 2013 hebben Gedeputeerden van de provincies Friesland en Groningen en de Hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat, Noord-Nederland een handtekening gezet onder de overdracht van de hoofdvaarweg Lemmer – Delfzijl naar het Rijk met ingang van 1 januari 2014. Vanaf die datum is het eigendom en het beheer en onderhoud bij het Rijk en vanaf die datum bevoegd gezag. Rijkswaterstaat en de provincies blijven de komende 5 à 10 jaar nog nauw samenwerken, zowel bij de bediening van de bruggen en sluisen, op de schepen als – voor een jaar – bij calamiteiten. Vanzelfsprekend ook gezamenlijk aan verbetering van deze vaarweg. Tot 2019 is er nog een overgangperiode waarbij onder andere het vast onderhoud nog vanwege de provincies worden verzorgd. Ook de brug- en sluisbediening in de kanalen blijven de provincies nog tot 2019 voor het rijk uitvoeren. De aansturing van het nautisch toezicht geschiedt door het Rijk en de provincies blijven verantwoordelijk voor de scheepvaartinspectie, de betonning en bebakening, op basis van een nader af te sluiten contract om geen personeelsgevolgen bij de provincies te laten ontstaan. De vergunningverlening en handhaving wordt aangestuurd door het Rijk en deels uitgevoerd door de provincies.

Door de overdracht is per 1 januari 2014 de RWS Noord-Nederland nu ook toetreden tot kanaalbeheerder.

c. Droge infrastructuur

In de bijlagen 5a t/m 5c is de droge infrastructuur in de noordelijke provincies al beschreven.



Kaart beheersgebied wegen RWS Noord-Nederland⁷

De beheersgebieden van de droge dienstkringen, waarvan de grenzen van hun respectievelijke beheersgebieden grotendeels samenvallen met de provinciegrenzen op de vaste wal, waren per 1 januari 2000:

⁷ RWS Noord-Nederland, Regionaal Beheerplan Droog 2002, april 2001

Dienstkring Friesland (WDF):

- A6 van Lemmer tot A7 knooppunt Joure, dat tussen 2015 en 2017 moet worden omgebouwd tot een ongelijkvloers knooppunt (15,1 km);
- A7 van knooppunt Zurich, rijksweg 6 (nabij Afsluitdijk) tot Frieschepalen (39,6 km), waarbij de rondweg Sneek (3,9 km) de N7 heet, waar flink gewerkt wordt tot ombouw. De kruising met het Prinses Margrietkanaal is een aquaduct;
- N31/A31, deels autoweg en deels snelweg (Harlingen-Noord tot Marsum) van knooppunt Zurich tot Drachten (67 km), waarbij het gedeelte van Hemriksein tot Drachten ook bekend is als de Wâldwei;
 - A32 van De Blesse (provinciegrens) tot Wirdum (40 km) en vanaf dat punt N32 tot de aansluiting met de N31 (Werpsterhoek). Over de A32 liggen twee aquaducten (bij Akkrum het Leppa Aquaduct in het riviertje De Boorne en bij Grou het Aquaduct Mid-Fryslân in het Prinses Margrietkanaal).



Postzegel regiopost Aquaduct Mid-Fryslân te Grou

Dienstkring Groningen (WDG):

- A7 van Frieschepalen tot de Duitse grens bij Nieuweschans (77,4 km); de ring Groningen is de N7;
- A28 (Eelde provinciegrens) tot Groningen knooppunt Julianaplein (10,7 km);
- N33 van Bareveld (provinciegrens) tot de Eemshaven (44,5 km);
- N46 van Groningen, knooppunt Europaplein tot Eemshaven (36 km).

Dienstkring Drenthe (WDD):

- A37 van Hoogeveen, knooppunt Hoogeveen tot de Duitse grens (42 km);
- A28 van Staphorst, knooppunt Lankhorst tot Eelde, provinciegrens (79 km);
- N33 van Assen-Zuid tot Bareveld, provinciegrens (24,2 km);
- N34 van provinciegrens tot De Punt (61,1 km);
- N48 van grens provincie Overijssel tot Hoogeveen, knooppunt Hoogeveen (10,5 km).

Vanaf 2000 zijn of worden nog de volgende werken uitgevoerd:

- Het knooppunt Joure moet tussen 2015 en 2017 worden omgebouwd tot een ongelijkvloers knooppunt;
- Van 2002 tot 2010 werd aan de A7 gewerkt aan een 2x2 ongelijkvloerse autoweg met het Geaukwadukt onder de Geeuw (2008). Op 11 december 2010 was het project formeel afgerond. De aanleg van het zogenaamde 'Euvelgunnetracé' (ook 2x2 autoweg), tussen het nieuwe knooppunt Euvelgunne en de bestaande A7 even ten oosten van Groningen is op 1 februari 2009 afgerond;
- In het kader van het project 'Groningen Bereikbaar' (planvaststelling 2014) wordt onder meer de hoofdrijbaan van rijksweg 7 (N7/A7) tussen het Julianaplein en de Europaweg verdiept aangelegd en wordt het Julianaplein (thans nog verkeerslichten op de kruising A7/N7 met A28) volledig ongelijkvloers gemaakt. Ook de beweegbare brug over het Willemskanaal bij het Julianaplein wordt vervangen door een vaste brug, die hoger ligt, zodat de schepen en het autoverkeer hier geen last meer van ondervinden. Het project is gereed in 2019/2021.
- Het gedeelte van de AS31/N31 tussen Leeuwarden en Drachten is vanaf 1987 in beheer bij Rijkswaterstaat, waarbij het stuk van Leeuwarden - Hemriksein naar Drachten tussen 2003 en 2008 werd omgebouwd tot een vierstrooksautoweg met gescheiden rijbanen en heet ook wel Wâldwei. Het gedeelte tussen de A31 bij Marsum en het begin van de Wâldwei, ook wel bekend als de 'Haak om Leeuwarden' is eind 2014 opengesteld. De uitbouw van de traverse Harlingen naar 2x2 rijstroken wordt tussen 2013 en 2017 uitgevoerd met een nieuw aquaduct Van Harnixmakanaal;
- De A32 van De Blesse via Heerenveen naar Leeuwarden, knooppunt Werpsterhoek (41 km) werd vanaf eind 1988 tot medio 1999 aangelegd met een tweetal aquaducten (Midden-Friesland en Leppe). Het beheer van het Drentse deel van de A32 wordt uitgevoerd door RWS Oost-Nederland;
- Het gedeelte van N34 van De Punt tot de provinciale grens van Drenthe en Overijssel werd per 1 januari 2007 overgedragen aan de provincie (NN-5136) en was onderdeel van de deal van de overdracht van de N34 en N46 aan de provincies Groningen, Drenthe en Overijssel;
- In 1996 werd de omlegging van Almelo (N36) gebouwd en de weg eindigde destijds op de N35 in Wierden. Met de openstelling van de iets zuidelijker gelegen A35 werd ook de N36 een stukje naar het zuiden doorgetrokken, die op 11 augustus 2007 werd opengesteld

voor het verkeer. In 2008 werd begonnen met de omlegging van Ommen, waarbij de N36 werd doorgetrokken tot aan de N48 om zodoende een meer gestroomlijnde route vanuit Noord-Nederland naar Twente te creëren. Tegelijkertijd moest het oost-westverkeer van Zwolle naar Hardenberg behouden blijven. De nieuwe omlegging van Ommen opende op 28 juni 2010. De gehele N36 is sinds de verlenging van de N36 bij Ommen 35 km lang;

- In 2013 zijn de werkzaamheden gestart voor de verdubbeling van de N33 tussen Assen en Zuidbroek. De huidige rijbaan blijft liggen en afwisselend wordt aan de oost- of de westzijde een extra rijbaan aangelegd. De aansluitingen op de autosnelwegen A28 en A7 worden volledig ongelijkvloers. Dankzij een extra financiële bijdrage van de provincie Groningen komt er bij Zuidbroek een klaverblad, waardoor het in de toekomst gemakkelijker en goedkoper wordt om de N33 tussen Zuidbroek en Appingedam ook te verdubbelen. De kosten van de verdubbeling van de N33 (200 miljoen euro) worden voor bijna de helft betaald door de regio: de provincie Groningen, de provincie Drenthe, diverse gemeenten en uit het Regio Specifiek Pakket (RSP), de compensatiegelden voor het niet doorgaan van de Zuiderzeelijn. In het eerste kwartaal van reden de eerste auto's over het gerealiseerde project.