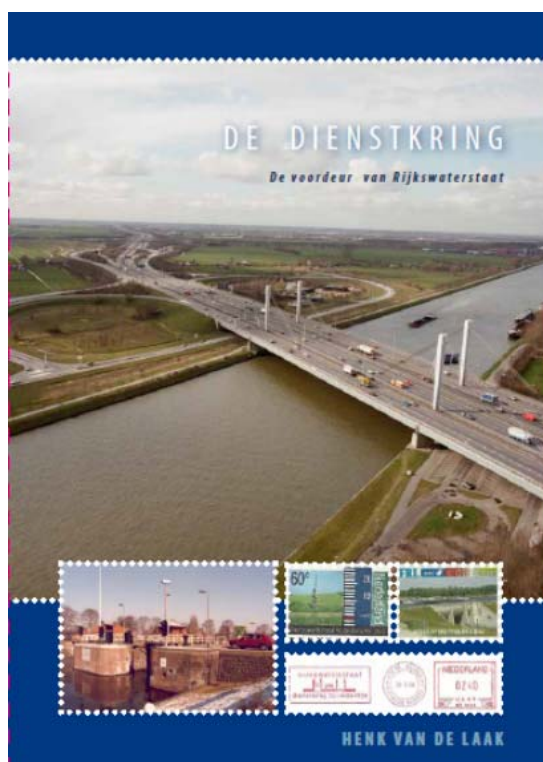


***Bijlage 5d:
De organisatie en beheersobjecten van de
(directie) Overijssel van Rijkswaterstaat
van begin 19e eeuw tot 1 januari 1994***

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 5d: Overijssel¹



Frankeerstempel Directie Overijssel

1. Organisatie

a. Periode tot 1 april 1849

Onder de Bataafse Republiek vond in 1801 een reorganisatie van de waterstaat plaats². Op 1 november 1803 werden zes waterstaatsdistricten gevormd, twee voor de rivieren en vier voor de zeehavens en zeegaten³. Het 4^e district onder 'zeehavens en zeegaten' betrof Stad en Lande (Groningen), Schokland, Friesland en Overijssel. Tijdens het Koninkrijk Holland (1806-1810) werd de reorganisatie afgerond in 1808⁴ en het land in 12 districten ingedeeld. Zo werd het 6^e district Zuid-Drenthe en Overijssel langs de kust van de Zuiderzee ingesteld.

Bij Keizerlijk Decreet van 14 november 1810, nr. 33 (Holland was ingelijfd door het Franse Keizerrijk) werd een nieuwe organisatie voor de Waterstaat vastgesteld. Per 1 april 1811 zouden alle waterstaatswerken van de zeven Hollandse Departementen, ook de provinciale, deel uitmaken van de 16^e inspectie van de Franse Dienst van Bruggen en Wegen (Service des Ponts et Chaussées) en viel deze streek onder het departement Monden van de IJssel (Bouches-de l'IJssel)⁵. De arrondissementen Zwolle en Deventer (Almelo) werden medio 1811 ingesteld⁶. Na het vertrek van ir. C. van Meer (november 1813) werden de arrondissementen Almelo en Zwolle samengevoegd. In 1814 werd het 6^e provisionele district (Monden van de IJssel) ingesteld⁷. In 1816 werd de nieuwe organisatie van de Waterstaat vastgesteld⁸. Per 1 januari 1817 werden zestien waterstaatsdiensten ingesteld die grotendeels de provinciegrenzen volgden⁹ waaronder het 6^e district¹⁰. Per 1 oktober 1817 was er nog steeds een arrondissement. Door de overdracht van onder andere de Willemsvaart kwam er geen wijziging in de organisatie van de Rijkswaterstaat in Overijssel¹¹. Vanaf 1835 werden een Noordelijk en een Zuidelijk arrondissement ingesteld¹².

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

Per 1 april 1849 bestond het 4^e district (Overijssel) uit de provincie Overijssel¹³. Al vanaf 1845 waren de standplaatsen van de opzichters vastgesteld. In het Noordelijk arrondissement waren drie vaste opzichters werkzaam respectievelijk te Zwolle (later Zwolle I) Kampen en op het eiland Schokland. In het Zuidelijk arrondissement werkten vier opzichters te Deventer, Hengelo (2x) en Zwolle (later Zwolle II). Tussen 1863 en 1893 stond in het Zuidelijk arrondissement de vierde dienstkring (Hengelo) onder leiding van de buitengewoon opzichter T.A. Trijsenaar. Zijn taken werden in laatstgenoemd jaar overgedragen aan de opzichters van de drie overige dienstkringen in dit arrondissement.

Het beheer van de grote rivieren werd met ingang van 1 januari 1875 overgeheveld van de districten naar de Dienst Rivierbeheer. Het Overijssels gedeelte van de IJssel, Het Zwarte Water en het Zwolsche Diep vielen voortaan onder het in 1875 ingestelde 3^e rivierarrondissement.

¹ In de organogrammen zijn de werktuigkundige en elektrotechnische diensten, scheepvaartdiensten, studiediensten, aanlegdiensten etc. niet opgenomen.

² NA 2.16.06 (Inspecteurs Waterstaat vóór 1850)

³ Staatsbesluit van 3 oktober 1803, nr. 42

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

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

⁶ Instellingsbesluit beschikking van de requestmeester, belast met de dienst der bruggen en wegen in de Hollandsche departementen van 13 februari 1811, 2e bur. en 25 april 1811, nr. 87, 1e bur.

⁷ Soeverein besluit van 6 mei 1814, nr. 2804a

⁸ KB van 25 juli 1816, nr. 36; de benoemingen gingen in per 1 januari 1817 (KB van 25 december 1816, La X nr. 26)

⁹ 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.

¹⁰ 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

¹¹ 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.

¹² beschikking ministerie van Binnenlandse Zaken 14 november 1835, nr. 121, 3e afd.

¹³ KB van 8 februari 1849, Stbl. nr. 6

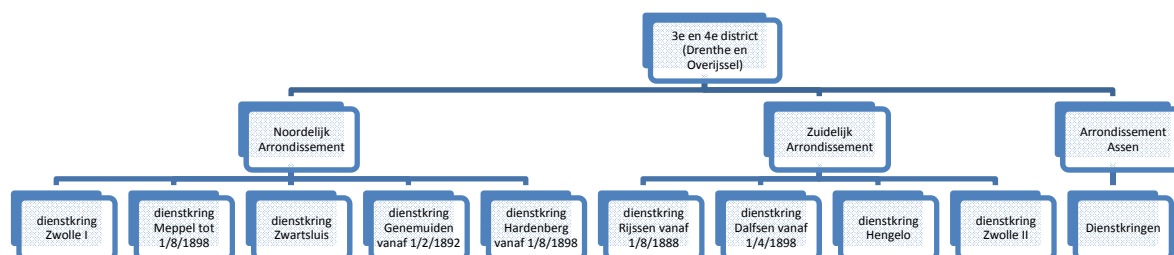
Per 1 april 1882 werd de dienst van de hoofdingenieur in het 3^e district (Drenthe) opgedragen aan hoofdingenieur van het 4^e district (Overijssel)¹⁴ en ontstond het 3^e en 4^e district Drenthe en Overijssel. Dit was mede het gevolg van de beperking van de werkzaamheden voor de Rijkswaterstaatingenieurs door onder meer de oprichting van de Provinciale Waterstaatsdienst (Overijssel per 1 januari 1882) en overdracht van taken aan de provincie en andere overheidsorganen.

Met ingang van 1 februari 1892 werd het rivierbeheer gewijzigd waardoor onder andere Het Zwarte Water en Het Zwolsche Diep weer gingen behoren tot het 4^e district¹⁵ en werd de dienstkring Genemuiden ingesteld.

Aan het eind van de 19^e eeuw (1896) beheerden de dienstkringen in Overijssel de volgende infrastructuur:

<i>Dienstkring</i>	<i>Areaal dienstkringen 1896</i>
Zwolle I	<ul style="list-style-type: none"> - De Willemsvaart; - Sluis te Katerveer en keersluis te Zwolle; - Werken op Schokland; - Twee bruggen over de Vecht te Hardenberg.
Zwolle II	<ul style="list-style-type: none"> - Rijksweg Zwolle – Wierden; - Rijksweg Zwolle – Deventer.
Meppel (O)	<ul style="list-style-type: none"> - Rijksweg van de Drentse tot de Friese grens; - De Wanneperveense en Giethoornsche wegen.
Zwartsluis	<ul style="list-style-type: none"> - Meppelerdiep; - Sluizen en haven te Zwartsluis; - Rijksweg Zwolle – Meppel.
Genemuiden	<ul style="list-style-type: none"> - Zwarte Water en Zwolsche Diep.
Rijssen	<ul style="list-style-type: none"> - Rijksweg Wierden – Almelo; - Rijksweg Deventer – Goor; - Rijksweg Goor – Gelderse grens; - Rijksweg Wierden – Holten.
Hengelo (O)	<ul style="list-style-type: none"> - Rijksweg Hengelo – Enschede – Pruisische grens; - Rijksweg Goor – Hengelo – Oldenzaal – Denekamp – Pruisische grens; - Rijksweg Oldenzaal – de Poppe – Pruisische grens.

Bij wet van 15 juli 1896, Stbl. nr. 131 werd de (Overijsselse) Vecht tot Rijkzorg verklaard waarvan de verbetering en onderhoud geheel ten laste van het Rijk kwamen. Zo was de vaste opzichter C. de Jong per 1 november 1896 onder andere belast met bureauwerkzaamheden voor de Vecht en werden per 1 augustus 1898 voor de werken van de Overijsselse Vecht de dienstkring Dalfsen en de dienstkring Hardenberg ingesteld¹⁶. Ook werden de andere dienstkringen opnieuw vastgesteld met uitzondering van de dienstkring Hengelo (O) die per 1 augustus 1898 werd opgeheven en gevoegd bij de dienstkring Zwartsluis.



¹⁴ KB van 22 februari 1882, Stbl. nr. 8

¹⁵ MB van 25 januari 1892, nr. La. A., afd. Waterstaat, 3^e onderafd. b

¹⁶ MB van 26 april 1898, nr. 183, afd. Waterstaat, 3^e onderafd. b

c. Periode van 1 juli 1903 tot 1 januari 1918

Als uitvloeisel van de Grondwet 1887 kwam de Waterstaatswet 1900 (WW1900)¹⁷ tot stand die bepaalde dat de inrichting van de Rijkswaterstaatsdienst vastgesteld zou worden bij algemene maatregel van bestuur. De WW1900 trad per 15 juni 1902 in werking¹⁸.

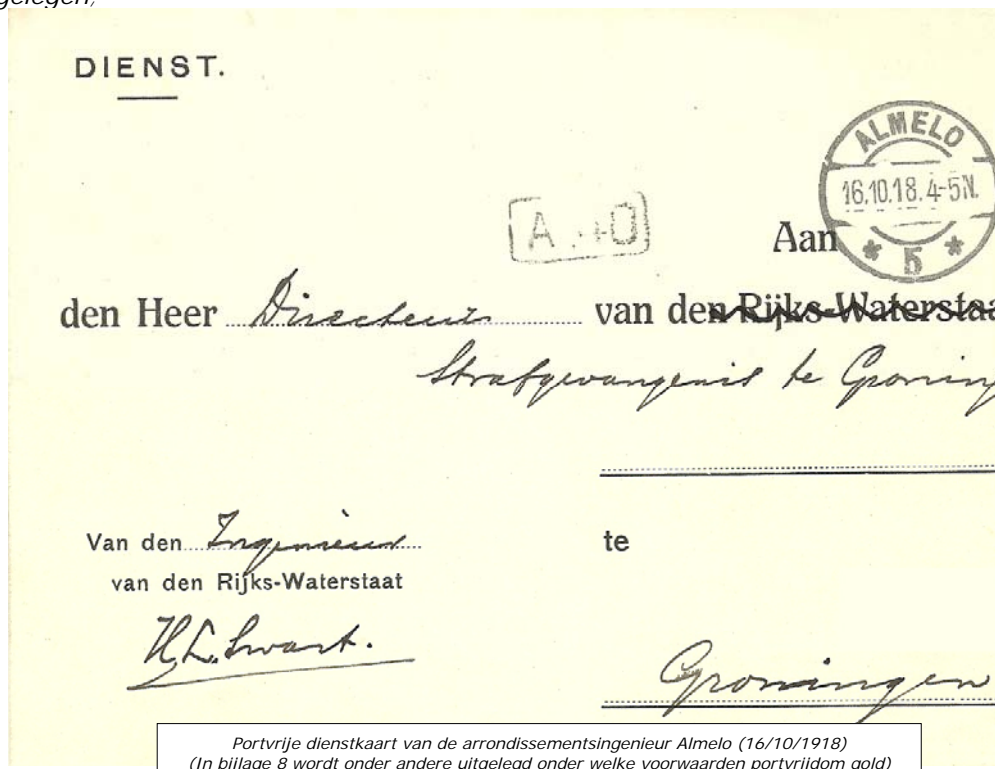
Deze algemene maatregel van bestuur kwam in 1903¹⁹ tot stand waarbij het KB van 1849 werd ingetrokken. De centrale districten werden opgeheven en er werden directies gevormd waarbij de arrondissementen bleven bestaan als onderdelen van die directies. In de 5^e directie (Drenthe en Overijssel) bestond de provincie Drenthe uit één arrondissement (Assen) en de provincie Overijssel uit twee arrondissementen (het Noordelijk- en Zuidelijk arrondissement)²⁰. Per 1 januari 1913 kwam er een nieuwe grensregeling voor de arrondissementen waarbij in de directie Overijssel de arrondissementen de naam kregen Zwolle en Almelo²¹. Als nadere aanduiding gold:

Het arrondissement Zwolle:

- omvat, met in begrip van de onder de gemeente Meppel vallende enclave Dingstede dat deel van de provincie Overijssel wat is gelegen benoorden de volgende scheidingslijn.....;
- Voor zover de Reest de grens vormt tussen Drenthe en Overijssel wordt het arrondissement begrensd door de linkeroever;
- Tot dit arrondissement behoren het gedeelte van de provincie ten zuidwesten van de IJssel en het eiland Schokland naast Het Zwarte Water en Het Zwolsche Diep van de stadsgrachten te Zwolle tot het einde van de leidammen in de Zuiderzee;
- Mede behoort tot de dienst van dit arrondissement het opruimen van wrakken in de Zuiderzee, binnen de lijnen gevormd
- Tot het arrondissement behoort niet de Regge tot de grindweg naar Ommen met inbegrip van het winterbed;

Het arrondissement Almelo:

- omvat de provincie Overijssel voor zover gelegen ten zuiden van de scheidingslijn beschreven bij het arrondissement Zwolle;
- Tot het arrondissement behoort de Regge benoorden de bij het arrondissement Zwolle genoemde grindweg naar Ommen met inbegrip van het winterbed;
- Tot het arrondissement behoort niet het gedeelte van de Rijksweg Apeldoorn – Deventer en het gedeelte van de Rijksweg Zutphen – Deventer, voor zover in de provincie Overijssel gelegen;



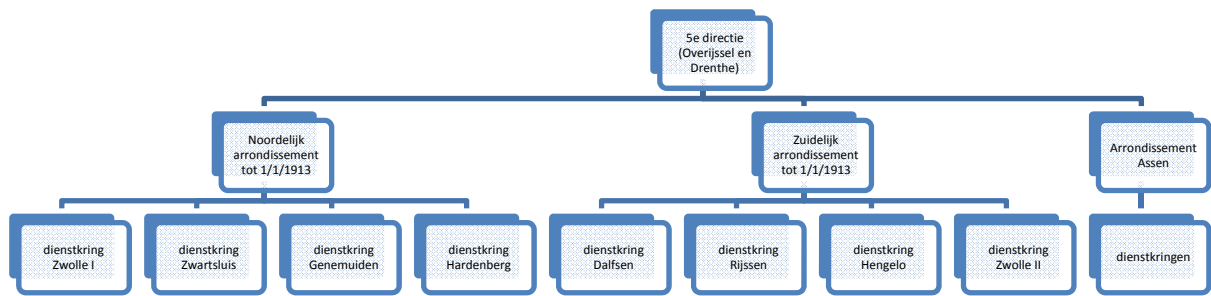
¹⁷ wet van 10 november 1900, Stbl. 176

¹⁸ KB van 20 mei 1902, Stbl. nr. 75

¹⁹ KB van 3 juni 1903, Stbl. 151

²⁰ MB van 24 augustus 1903, nr. 188, afd. Waterstaat

²¹ MB van 7 november 1912, nr. 242, afd. Waterstaat

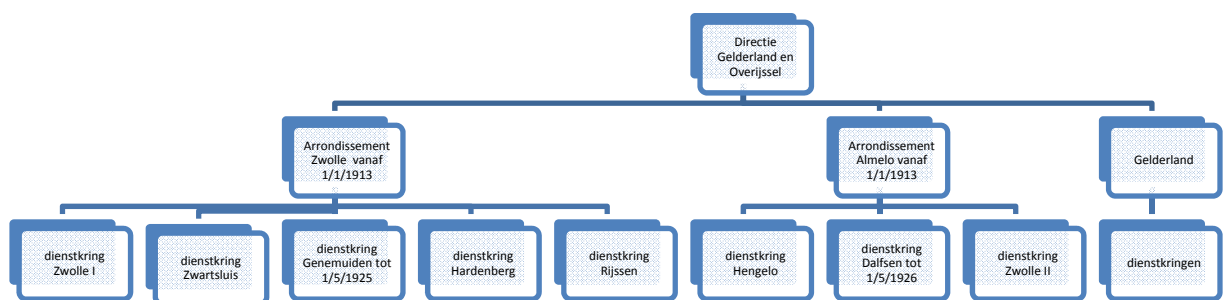


d. Periode van 1 januari 1918 tot 1 mei 1935.

Met ingang van 1 januari 1918 werd Drenthe afgescheiden van Overijssel en samengevoegd met Friesland en vormde daarmee de 4^e directie. Tot de samenvoeging met Gelderland (directie Gelderland en Overijssel) per 1 mei 1918 vormde Overijssel een eigen 5^e directie²².

Bij een opgave voor de dienstkringen in 1924²³ werd vermeld hoe het beheersgebied van de Overijsselse Vecht was verdeeld over de dienstkringen: van ongeveer het verlengde van het Ommerkanaal (hm.143) tot de rijksgrens (hm. 468 + 20 m) onderdeel van de dienstkring Hardenberg en het overige gedeelte van hm. 143 tot Het Zwarte Water behoorde tot de dienstkring Dalfsen.

In 1925 vond een reorganisatie bij de dienstkringen plaats. De dienstkring Genemuiden werd per 1 mei 1925 opgeheven en samengevoegd met de dienstkring Zwartsluis. De dienstkring Dalfsen werd aanvankelijk per 1 mei 1925 op proef samengevoegd met de dienstkring Hardenberg²⁴. Deze situatie werd per 1 mei 1926 definitief toen de dienstkringen Dalfsen, Hardenberg en Zwartsluis werden opgeheven en de nieuwe dienstkringen Hardenberg en Zwartsluis werden ingesteld²⁵. De omvang van het arrondissement Zwolle werd per 1 juli 1930 gewijzigd door de toevoeging van het in Gelderland gelegen gedeelte van de brug bij Katerveer²⁶.



e. Periode van 1 mei 1935 tot 1 mei 1937.

Met ingang van 1 mei 1935 vormde Overijssel weer een eigen directie. Het aantal arrondissementen bleef twee: Zwolle en Almelo²⁷. Bepaald werd dat de directie Overijssel de provincie

²² beiden KB van 5 november 1917, nr. 29

²³ opgaven diensten n.a.v. brief Inspecteur-generaal in Algemene Dienst van 28 april 1924, nr. 6286 (NA 2.16.05 inv. nr. 1775)

²⁴ MB van 13 april 1925, nr. 477/1A/99

²⁵ MB van 14 april 1926, nr. 692/1A/140

²⁶ MB van 28 juli 1930, nr. 361, Directie van de Waterstaat

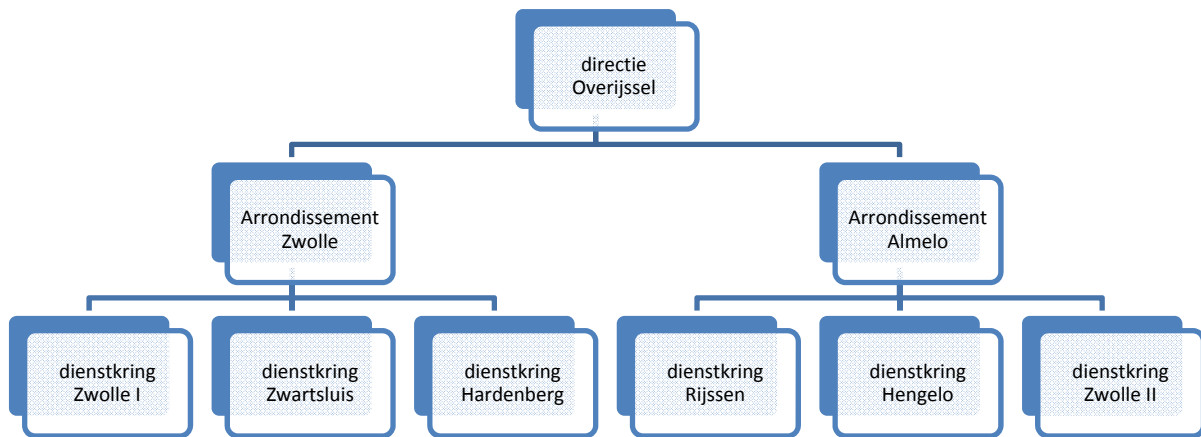
²⁷ MB van 3 april 1935, nr. 3888, Directie van de Waterstaat

Overijssel omvatte evenals de brug voor gewoon verkeer over de IJssel te Katerveer voor zover gelegen in de provincie Gelderland, met de daarbij behorende toegangsweg tot de snijlijn van het bovenvlak van die weg met de Zuiderzeestraatweg evenals de opritten van de Gelderse bandijk naar de toegangsweg.

Per 1 oktober 1936 werden de dienstkringen van het arrondissement Almelo (Zwolle II, Hengelo en Rijssen) opnieuw vastgesteld door overdracht van wegvakken door de aanleg van de Twentekanal²⁸.



Frankeerstempel dienstkring Hengelo



Postzegelvelletje "Mooi Nederland" Zwolle

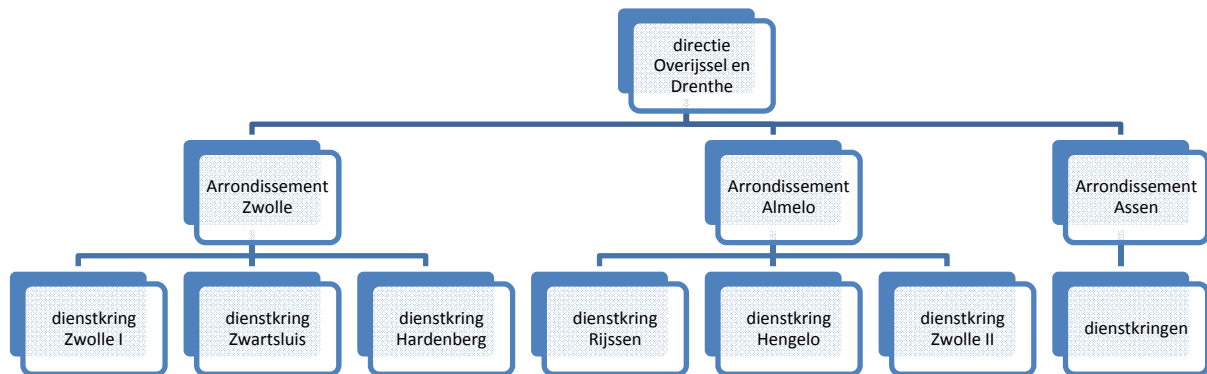
f. Periode van 1 mei 1937 tot 1 januari 1948.

Precies twee jaar later werd de directie Drenthe wederom toegevoegd aan de directie Overijssel. De standplaats van de hoofdingenieur-directeur bleef Zwolle²⁹. Het aantal Overijsselse

²⁸ DG van 12 oktober 1936, nr. 376

²⁹ MB van 20 april 1937 La N! Directie van de Waterstaat

arrondissementen bleef onveranderd. Echter de werkzaamheden van de arrondissementen werden door één hoofdingenieur verzorgd. De dienstkringen bleven in deze periode ongewijzigd.



g. Periode van 1 januari 1948 tot 1 januari 1957

Bij de reorganisatie in 1948 werden per 1 juli van dat jaar de taken met betrekking tot het Twentekanaal door de directie Gelderland overgedragen aan de directie Overijssel³⁰. Het arrondissement Almelo (de standplaats van de hoofdingenieur van het arrondissement Almelo werd verplaatst van Zwolle naar Almelo) werd met de voorbereiding en uitvoering van de werken behorende tot de Twentekanalen belast³¹. De overdracht aan Overijssel had tot gevolg dat de bestaande dienstkring Twentekanalen voortaan onder de directie Overijssel zou vallen. Men besloot toen tevens dat de dienstkring Zwolle II werd ondergebracht bij het arrondissement Zwolle³².



Frankeerstempel dienstkring Twenthekanalen

In april 1952 werd het bureau Kanalen Noord-Oost Nederland (KANON) ingesteld³³. Het bureau werd gevestigd te Zwolle en ressorteerde onder de Directie Overijssel en Drenthe van Rijkswaterstaat. Voor wat de aangelegenheden in de provincie Groningen betrof zou gewerkt worden volgens de aanwijzingen van de hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de Directie Groningen en Friesland. De opdracht was het opmaken van een plan met kostenbegroting voor de in het rapport Commissie Vaarwegen in het Noorden des Lands beoogde noord-zuid verbinding, geschikt voor kempenaars van Twente naar het Winschoterdiep met een oost-west gerichte verbinding tussen deze noord-zuid waterweg en Het Zwarte Water. De hoofdingenieur van de Rijkswaterstaat in het arrondissement Zwolle werd belast met de leiding van het bureau KANON. Daarnaast was hij directeur van de Maatschappij Overijsselse Kanalen (MOK)

Met de beoogde opheffing van de directie Overijssel en Drenthe per 1 januari 1957 (zie 1g) ontstond er ook een vacuüm voor het bureau Kanalen Noord-Oost Nederland (KANON). Er werd voor het bureau KANON niets geregeld. Het is dan ook niet verwonderlijk dat deze dienst per 1 december 1956 bij het ontstaan van de directie Drenthe werd opgeheven³⁴. De vrijgekomen werkzaamheden werden al snel door de directie Drenthe verricht dat een realistische keuze was omdat men in Drenthe snel met de kanalen wilde beginnen.

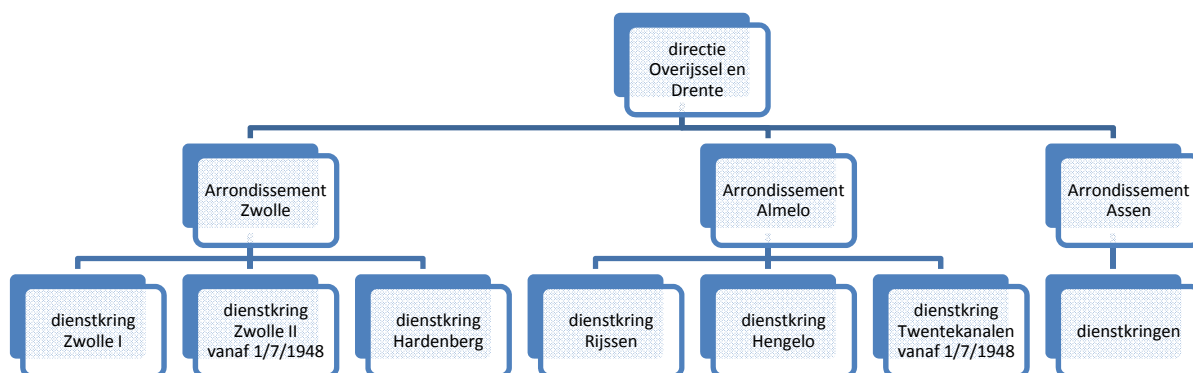
³⁰ MB van 1 juli 1948, La. A. afd. P, Directie van de Waterstaat

³¹ MB van 5 juni 1948, La. A. afd. P, Directie van de Waterstaat

³² brief HID van 20 mei 1948, nr. 2201

³³ MB van 15 april 1952, nr. 18185, afd. P

³⁴ MB van 28 november 1956, nr. 75887, afd. P



h. Periode van 1 januari 1957 tot 12 augustus 1974.

Formeel per 1 oktober 1956³⁵ maar feitelijk 1 januari 1957 werd de directie Overijssel en Drenthe gesplitst in twee afzonderlijke directies³⁶. Zo ontstond voor de provincie Overijssel een zelfstandige directie met de arrondissementen Zwolle en Almelo.

De directie Overijssel omvatte:

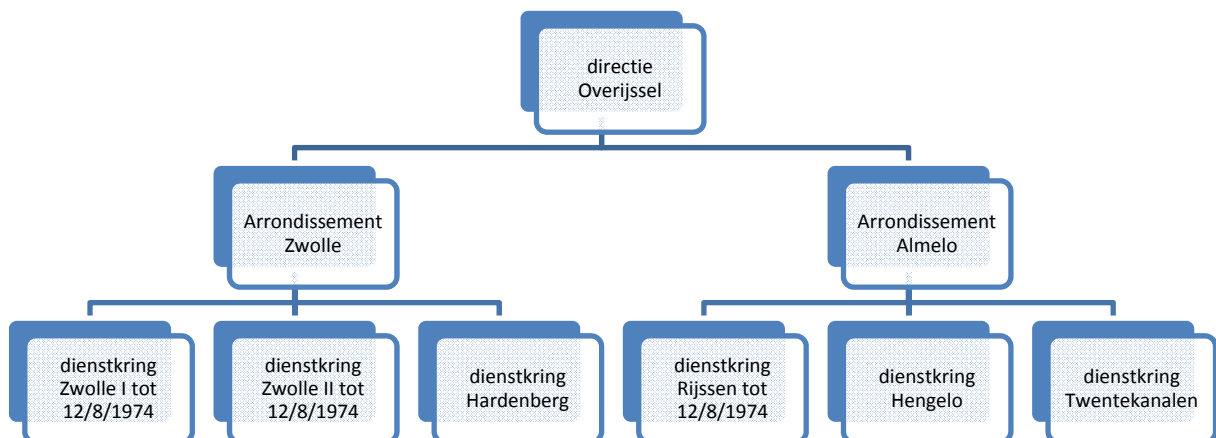
- De provincie Overijssel;
- De enclave Dingstede van de gemeente Meppel;
- De brug voor gewoon verkeer over de IJssel te Katerveer voor zover gelegen in de provincie Gelderland met de daarop aansluitende in de provincie gelegen toegangsweg tot aan de buitenkruinlijn van de IJsselbandijk;
- De Twentekanalen met bijbehorende werken voor zover gelegen in de provincie Gelderland;
- De Noord-Oostpolder voor zover niet liggende in de provincie Friesland naast de daarbij gelegen strook van het IJsselmeer, met dien verstande dat de grens met de directie Friesland in het IJsselmeer loopt als omschreven bij die directie en grens met de directie Noord-Holland in het IJsselmeer als omschreven bij die directie voor het gedeelte ten noorden van het punt waar de teenlijn van de dijk van Oost-Flevoland wordt gesneden door de meridiaan op 500 m ten westen van de lichttoren te Urk en ten zuiden van de parallel door het Lemsterlicht;
- Niet tot deze directie behoort wat binnen het hierboven omschreven gebied behoort bij de directies Gelderland, Bovenrivieren en tot de in het KB nr. 517 van 13 november 1923, onder artikel 1 omschreven taak der Zuiderzeewerken.



Frankeerstempel dienstkring Hengelo

³⁵ DG van 24 september 1956, nr. 61501 afd. P

³⁶ MB van 3 januari 1957, nr. 244, afd. P, Directie van de Waterstaat



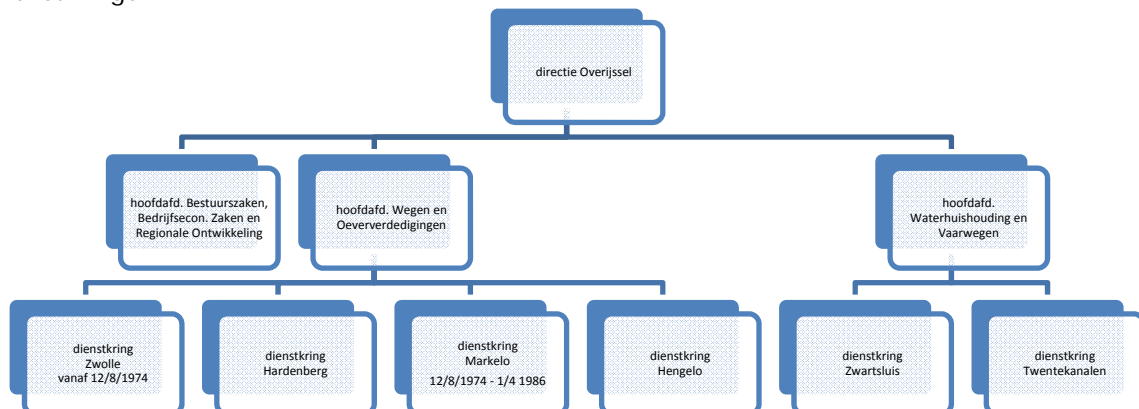
i. Periode van 12 augustus 1974 tot 1 januari 1994

De behoefte om de Rijkswaterstaatdienst te maken tot een onder alle omstandigheden slagvaardig optredende dienst leidde er toe dat men in de periode 1965-1975 de gelaagde structuur van de dienst kritisch ging bezien. De aanwezigheid van het arrondissementsniveau tussen het niveau van de regionale directie en dat van de dienstkringen werd als ondoelmatig en overbodig ervaren. In de directie Overijssel werden met ingang van 12 augustus 1974 de arrondissementen opgeheven en vervangen door functioneel bepaalde afdelingen ingepast in het centrale apparaat van de directie. De dienstkringen werden rechtstreeks onder de hoofdafdelingen van de directie geplaatst. De dienstkringen Zwolle I en II werden opgeheven en de dienstkring Zwolle ingesteld terwijl de dienstkring Rijssen voortaan Markelo heette³⁷.



Frankeerstempel Dienstkring Markelo

Per 1 april 1986 werd de dienstkring Markelo opgeheven en de werken verdeeld over de andere dienstkringen.



³⁷ brief Hoofdingenieur-directeur directie Overijssel van 30 juli 1974

j. Periode vanaf 1 januari 1994.

Per 1 januari 1994 werden de directies Gelderland en Overijssel opgeheven en de nieuwe regionale directie Oost-Nederland ingesteld. Zie voor het vervolg bijlage 5q.

2. Beheersobjecten.

a. Natte infrastructuur

Overijsselse Vecht.

De Overijsselse Vecht is een regenrivier in Duitsland en Nederland. Zij is circa 180 km lang waarvan 60 km in Nederland en mondt bij Zwolle uit in Het Zwarte Water. De Vecht heeft tot ver in de 19^e eeuw een belangrijke rol gespeeld in de scheepvaart. De rivier kende een onregelmatig debiet waardoor in de zomermaanden de waterstand wel eens extreem laag kon zijn. De rivier was eigenlijk alleen bevaarbaar in de waterrijke tijd ongeveer van oktober tot april. In de zomermaanden viel de rivier bijna droog en lag de scheepvaart soms weken achtereen stil. Bovendien was de rivier zeer bochtig.

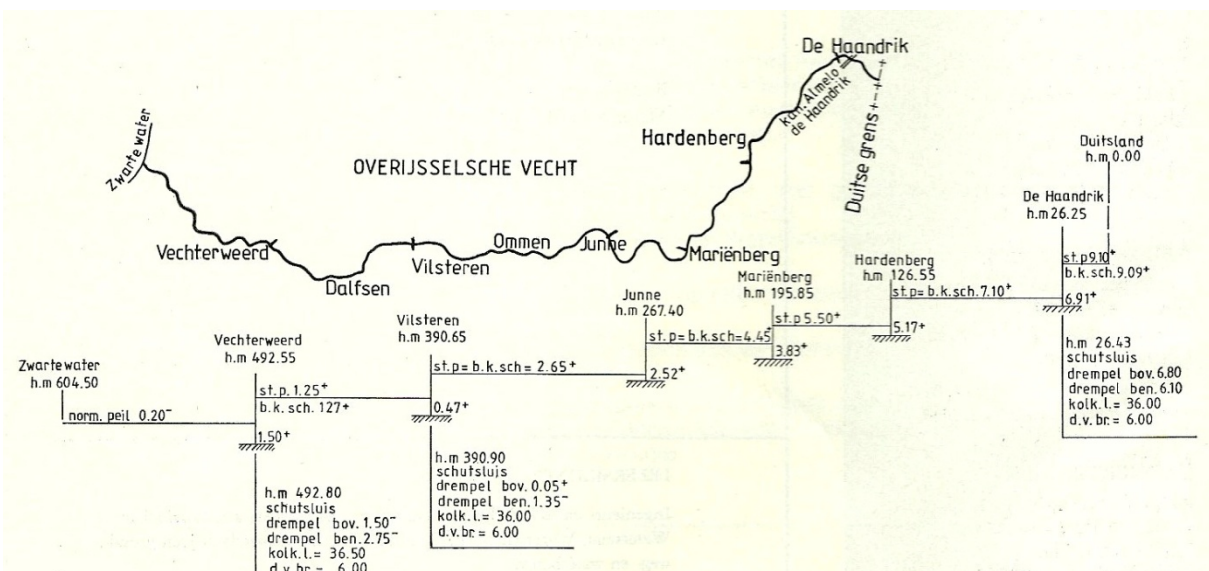
Het is bekend dat Thorbecke in 1864 opdracht gaf om de afvoer van een aantal kleine rivieren te verbeteren waarvoor verschillende waterschappen werden opgericht die met rijkssubsidie de nodige werken uitvoerden (Berkel, Schipbreuk en Regge).



Frankeerstempel Waterschap De Schipbeek

Ook voor de Overijsselse Vecht is toen overwogen om een waterschap op te richten maar de betrokken aangelanden konden de kosten van deze rivier niet zelf dragen. In 1896 werd bij wet³⁸ de (Overijsselse) Vecht onder Rijkszorg geplaatst waarvan de verbetering en onderhoud geheel ten laste van het Rijk kwam. Per 1 april 1898 werden de dienstkringen Dalfsen en Hardenberg ingesteld³⁹. De eerste verbetering tussen de rijksgrens en Dalfsen werd in 1907 voltooid. Op 17 oktober 1905 werd tussen Nederland en Pruisen een grenstraktaat gesloten betreffende de afwatering van de Vecht van de Dinkel⁴⁰.

41



Overzicht Overijsselse Vecht³⁹

³⁸ Wet van 15 juli 1896, Stbl. nr. 131

³⁹ MB van 26 april 1898, nr. 183, afd. Waterstaat, 3e onderafd. b

⁴⁰ KB van 14 augustus 1906, Stbl. 221

⁴¹ OTAR, januari 1987

In de Rivierenwet van 9 november 1908, Stbl. 339, werd de Overijsselse Vecht opgenomen onder de 'voornamste rivieren en stromen' waarop deze wet van toepassing is. In 1908 werd de rivier gekanaliseerd en werden er vele bochten afgesneden. Door deze en andere waterwerken daalde het water in de rivier naar een laag niveau en moest men besluiten om meer stuwen te bouwen. Tussen 1907 en 1914 werden vijf stuwen gebouwd, te Hardenberg, Mariënberg, Vechterweerd, Vlinsteren en Junne.



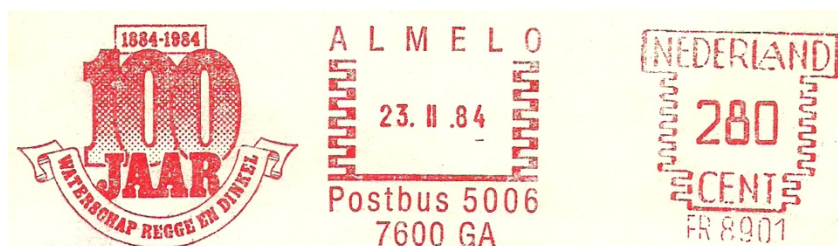
Ansichtkaart stuw in de Vecht te Hardenberg (gelopen 1947)

Daarna werden in 1919 en 1921 de twee in 1853 ten behoeve van de voeding van de Dedemsvaart en het kanaal Almelo – Vecht gebouwde stuwen, respectievelijk Anne en de Haandricht, vernieuwd. Door de demping van de Dedemsvaart bij Ane werd de daar gebouwde stuw in het begin van de jaren '70 overbodig. Vanaf medio 1980 werden de stuwen gemoderniseerd. In juni 1987 was het gehele programma gereed, terwijl in 1984 de stuw Ane werd gesloopt. De rivier is vanaf de monding bij Zwolle tot de stuw bij Junne bevaarbaar voor schepen. Dat komt doordat de stuwen benedenstrooms van Junne wel schutsluizen hebben en de stuw bij Junne en verder stroomopwaarts niet.

Per 1 mei 1926 werden de dienstkringen Hardenberg en Dalfsen (beheerders Overijsselse Vecht) samengevoegd tot de nieuwe dienstkring Hardenberg. In 1932 werd door de directeur-generaal van de Rijkswaterstaat een nieuw verbeteringsplan goedgekeurd (Tweede zomerbedverbetering, Plan Walland, 1932-1957) wat vooral betrekking had op oeververdedigingen. Later kwam hier het integraal waterbeheer bij. Het eerder genoemde grenstraktaat van 1906 is op 4 april 1974 vervangen door de 'Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Land Nedersaksen betreffende de Vecht en haar zijtakken (met bijlagen)'⁴². Vanaf de jaren '90 werden de werkzaamheden mede uitgevoerd in het kader van integraal waterbeheer. Na de opheffing van de dienstkring Hardenberg per 1 januari 1994 kwamen deze werken in beheer bij de dienstkring Zwartsluis. Op 1 januari 1999 werden de dienstkringen Zwartsluis, IJssel en Twentekanalen samengevoegd tot de dienstkring Twentekanalen-IJsseldelta.

Tientallen jaren was er discussie tussen het Rijk en de provincies over de overdracht van de Overijsselse Vecht. Op 20 december 2004 was het zover dat de dienst Oost-Nederland per 1 december 2005 (circa 140 jaar na de wens van Thorbecke) dit waterstaatswerk als uitvloeisel van Brokx-Nat kon overgedragen aan de waterschappen Groot Salland (vanaf de monding van de rivier de Regge bij Ommen tot de monding in het Zwarte Water) en Velt en Vecht (vanaf Duitse grens t/m monding van de rivier de Regge bij Ommen). De acht mensen die vanuit Rijkswaterstaat Oost-Nederland werkten op de Vecht kregen een functie bij de beide waterschappen.

⁴² Staatsblad jaargang 1974, nr. 62



Frankeerstempel 100 jaar waterschap Regge en Dinkel,
per 1/1/2014 opgegaan in waterschap Vechtstromen

Overijsselse kanalen.

De Minister van Binnenlandse Zaken verleende in oktober 1850⁴³ aan de Overijsselsche Kanalisatie-Maatschappij (OKM) concessie voor de aanleg van de Overijsselse Kanalen (circa 100 km). Het bestond uit vier secties: sectie I (Zwolle-Hankate, opening 1 augustus 1853), sectie II (Hankate-Almelo, opening 12 juni 1855), sectie III (Deventer-Lemerveld, opening 7 september 1858) en sectie IV (Vroomshoop-De Haandrik, opening 5 september 1856). Volgens de concessie uit 1850 had deze maatschappij negen jaar de tijd voor een kanalisatieproject dat het grootste van Overijssel zou worden. Aan één belangrijk doel: de ontsluiting van de Twentse industriesteden werd echter niet voldaan. Een gevolg van de negatieve houding van de textielsteden was dat de Twentse industrie pas na 1860 ontsloten werd en wel door spoorwegen.

Na WO I kwam de OKM in financiële moeilijkheden. De toenmalige minister van Waterstaat kwam met het plan om de Overijsselse Kanalen over te nemen en aan te sluiten op nog aan te leggen Twentekanalen. Hij wilde daarmee een financiële bijdrage van de provincie verkrijgen voor de aanleg van de Twentekanalen. Men werd het niet eens. Er kwam een oplossing door inspanning van ir. L.R. Wentholt (hoofdingenieur van het bouw bureau van de Twentekanalen). Hij was van mening dat het kanaal Almelo – Zwolle absoluut nodig was als verbindingsweg tussen het Twentekanaal en Het Zwarte Water. In 1931 kwam Wentholt al met plannen voor de oprichting van een nieuwe exploitatiemaatschappij die de OKM moest vervangen. De provincie Overijssel weigerde echter daaraan deel te nemen.

Vanaf april 1935 behoorde bij de directie Gelderland ook de kanalen van de Overijsselse Kanalisatie Maatschappij met bijkomende werken⁴⁴. In 1941 lukte het Wentholt als directeur-generaal van Rijkswaterstaat zijn streven naar de oprichting van een NV Maatschappij Overijsselse Kanalen (MOK) te realiseren en de aansluiting van de Overijsselse Kanalen op de Twentekanalen vast te leggen. De MOK werd op 22 juli 1941 opgericht om een betere exploitatie van de Overijsselse Kanalen te bewerkstelligen en om de aansluiting van het Twentekanaal mogelijk te maken. Te zijner tijd moesten de kanalen worden afgestoten aan derden: provincie, gemeenten en waterschappen. De aansluiting van het Twentekanaal op de Overijsselse Kanalen in 1953 zorgde vervolgens voor een aanzienlijke groei in het scheepvaartverkeer op het kanaal Almelo – De Haandrik. Op het kanaaldeel van Vroomshoop naar Zwolle nam het scheepvaartverkeer echter af. In 1959 werd door het Rijk een gedeelte van het Overijsselsch kanaal in het beheer en onderhoud van de MOK overgenomen. De afstoting van de diverse kanaaldelen verliep problematisch. Vanwege het intensieve scheepvaartverkeer en de expansieve industriële ontwikkeling werd het gedeelte Almelo - De Haandrik (tussen de zijtak van het Twentekanaal Zutphen - Enschede en de Overijsselse Vecht te Haandrik) in 1969 bij wet⁴⁵ overgedragen aan het Rijk en in beheer gegeven aan de dienstkring Twentekanalen. Hierdoor zou als gevolg van de wet van 1899⁴⁶ op het kanaal geen sluis- en vaartgelden meer worden geheven. De zijtak te Vroomshoop werd door de MOK al eerder geheel in beheer en onderhoud overgedragen aan de gemeente Zwolle (km 0,00 - km 4,400), het waterschap Salland (km 4,400 - km 26,100), de gemeente Hellendoorn (km 26,100 - km 27,300) en het waterschap De Regge (km 27,300 - km 35,500). Het kanaal Lemelerveld - Raalte was in beheer en onderhoud overgedragen aan het waterschap Salland. De MOK ressorteerde sinds 1983 onder de dienstkring Zwartsluis. In 1969 werd ing. J.A. de Kronnie van Rijkswaterstaat (hoofd Beheer en Onderhoud directie Overijssel) directeur en in 1981 opgevolgd door ing. B. Gerbers (hoofd van de dienstkring Zwartsluis) tot 31 december 1989.

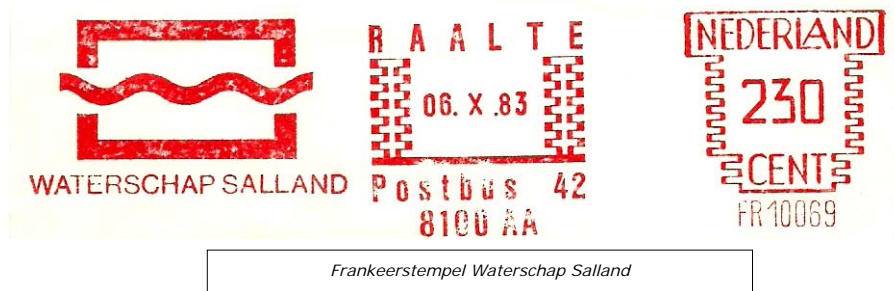
Op 29 juli 1988 werd het kanaal tussen Deventer en Raalte voor de scheepvaart gesloten en overgedragen aan het waterschap Salland. Later werden nog wegen (kanaaldijken) en bruggen aan de gemeente Raalte overgedragen waardoor ook het bestaansrecht van de Maatschappij Overijsselse Kanalen eindigde op 31 december 1989.

⁴³ gemachtigd bij KB van 13 oktober 1850, nr. 8, verleende bij beschikking van 15 oktober 1850, nr. 127, 3^{de} afdeling B

⁴⁴ MB van 3 april 1935, nr. 388, Directie van de Waterstaat

⁴⁵ wet van 8 januari 1969, Stbl. 27

⁴⁶ wet van 22 juli 1899, Stbl. 173

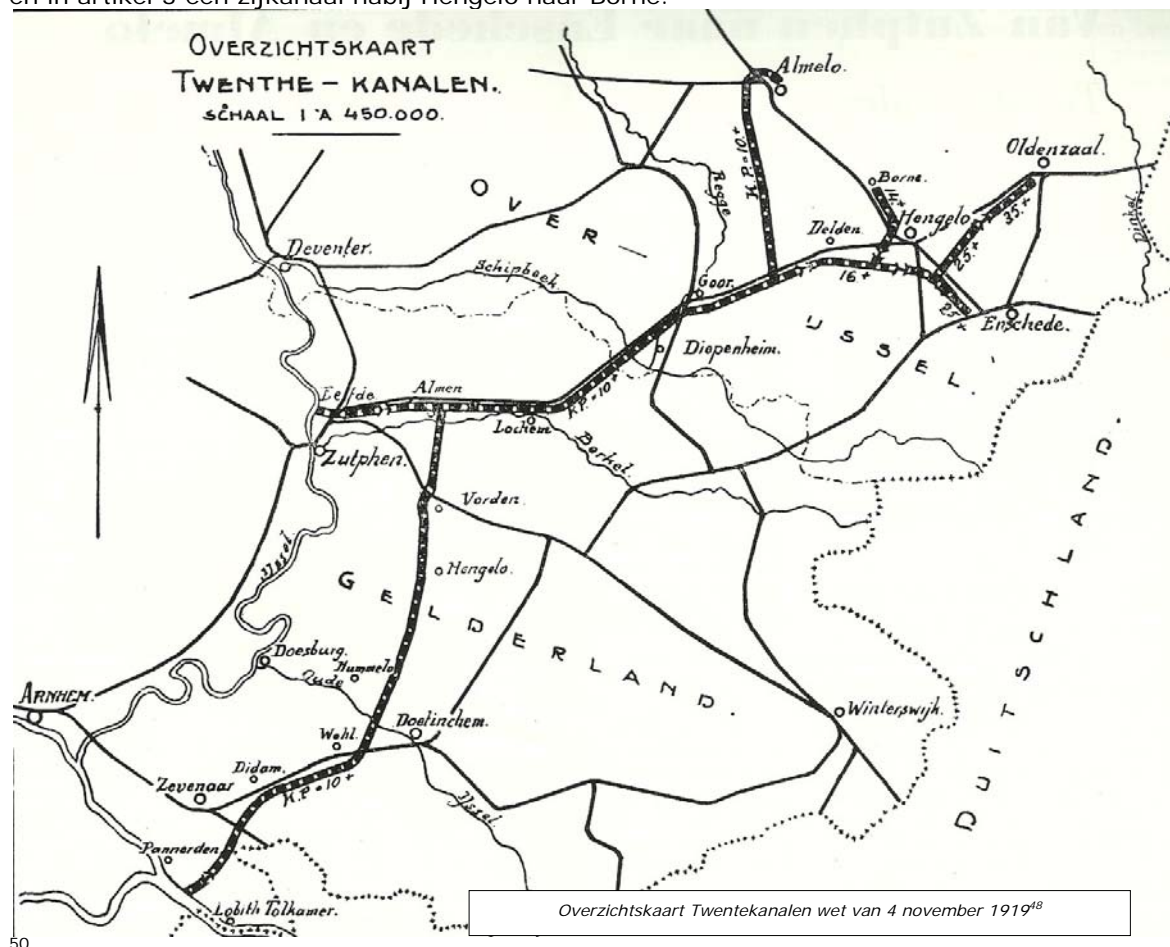


Frankeerstempel Waterschap Salland

Bij de Overijsselse Kanalen werd al verwezen naar de verwevenheid met de Twentekanalen (65 km). Het kanaal loopt vanaf de IJssel bij het dorp Eefde (ten noorden van Zutphen) via Hengelo naar Enschede. Hoewel het eerste plan voor een kanaal naar Twente al stamt uit het midden van de 19e eeuw, werd met de bouw van het kanaal pas begonnen op 12 maart 1930. Dit na een kwart eeuw ruzie over acht verschillende ontwerpen. Het district Twentekanalen⁴⁸ werd ingesteld met als opdracht de aanleg van scheepvaartkanalen naar Twente op grond van de wet van november 1919⁴⁹. In artikel 1 werd de aanleg van een scheepvaartkanaal van Twente naar de Boven-Rijn met een scheepvaartverbinding naar de IJssel bij Zutphen opgenomen. In artikel 2 was sprake van de aanleg en onderhoud van een scheepvaartverbinding van het Zwarte Water bij Zwolle met de IJssel en in artikel 3 een zijkanaal nabij Hengelo naar Borne.

Twentekanalen.

Bij de Overijsselse Kanalen werd al verwezen naar de verwevenheid met de Twentekanalen (65 km). Het kanaal loopt vanaf de IJssel bij het dorp Eefde (ten noorden van Zutphen) via Hengelo naar Enschede. Hoewel het eerste plan voor een kanaal naar Twente al stamt uit het midden van de 19e eeuw, werd met de bouw van het kanaal pas begonnen op 12 maart 1930. Dit na een kwart eeuw ruzie over acht verschillende ontwerpen. Het district Twentekanalen⁴⁸ werd ingesteld met als opdracht de aanleg van scheepvaartkanalen naar Twente op grond van de wet van november 1919⁴⁹. In artikel 1 werd de aanleg van een scheepvaartkanaal van Twente naar de Boven-Rijn met een scheepvaartverbinding naar de IJssel bij Zutphen opgenomen. In artikel 2 was sprake van de aanleg en onderhoud van een scheepvaartverbinding van het Zwarte Water bij Zwolle met de IJssel en in artikel 3 een zijkanaal nabij Hengelo naar Borne.



Overzichtskaart Twentekanalen wet van 4 november 1919⁴⁸

⁴⁷ KB 95 003 696

⁴⁸ KB van 22 juni 1929, nr. 43

⁴⁹ wet van 4 november 1919, Stbl. nr. 640

⁵⁰ OTAR, februari 1963

Om de voornaamste industrieplaatsen van Twente (Enschede, Hengelo en Almelo) zo spoedig mogelijk een scheepvaartverbinding met de grote rivieren te geven, werd door de regering besloten eerst een kanaal aan te leggen van de IJssel bij Zutphen naar de genoemde plaatsen. We weten nu dat de noord-zuidverbinding vanaf de Boven-Rijn en de zijkanalen naar Borne en Oldenzaal nooit zijn gerealiseerd. In 1921 werd in Zutphen het bureau 'Aanleg Twentekanalen' gevestigd onder leiding van dr. ir. C.W. Lely die tevens arrondissementingenieur voor de IJssel was. Toen Lely per 1 september 1928 belast werd met de verbetering van de Maas voor grote rivieren, werd hij opgevolgd door dr. ir. L.R. Wentholt (de aanleg van het Maas-Waalkanaal was gereed)⁵¹.

Het kanaal werd gegraven voor een betere aanvoer van grondstoffen voor de Twentse textielindustrie (ruwe katoen) en voor de toevoer van steenkool uit de mijnen in Limburg. Het grootste deel werd aangelegd als werkverschaffingsproject tijdens de crisisjaren en door werkelozen met schop en kruiwagen gegraven. In 1933 was het kanaal gereed tot Lochem, in 1934 tot Markelo, in 1935 tot Hengelo en in 1936 tot Enschede. In april 1935 werd het 'district Twentekanalen' opgeheven en opgenomen in de directie Gelderland, inclusief het gedeelte in de provincie Overijssel⁵². In 1938 was het kanaal (47 km) gereed en per 1 februari 1938 werd de dienstkring Twentekanalen ingesteld⁵³.

Later werd een zijtak gegraven naar Almelo. Het voorlopige eindpunt hiervan aan de straatweg naar Wierden werd 15 augustus 1938 als haven in gebruik genomen. Eerst in 1953 werd de zijtak doorgetrokken werd westelijk van de stad Delden het zijkanaal naar Almelo (16 km) doorgetrokken tot het Overijssels kanaal. Door die vertakking spreekt Rijkswaterstaat ook wel van het meervoud Twentekanalen. De wet van 1919 werd in een nieuw wetsvoorstel van 11 april 1940 gewijzigd, waarbij voorgesteld werd het kanaal van Almen tot Pannerden niet aan te leggen en in plaats daarvan de IJssel te kanaliseren. Bij de reorganisatie van Rijkswaterstaat in 1948 werden de Twentekanalen onder de directie Overijssel gebracht⁵⁴.



Bijzondere enveloppe uitgebracht ter gelegenheid van 50 jaar Twentekanalen

Op 1 juli 1933 werd de sluis te Eefde geopend. In 1955 werd hiervan de voorsluis in gebruik genomen die er voor moest zorgen dat de drempel van het benedenhoofd van de hoofdsluis bij een lage waterstand van de IJssel toch gepasseerd kon worden. Dit was een initiatief van het toenmalige dienstkringhoofd G. Dorenbos.

De eerste fase van de verruiming van het Twentekanaal tussen sluis Eefde en sluis Delden werd begin 2010 afgerond. Later komen de gedeelten tussen Delden en Enschede en de zijtak naar Almelo aan de beurt, evenals het voorpand van de IJssel naar sluis Eefde. Naar verwachting start de uitvoering in 2017 en zal uiterlijk in 2020 gereed zijn. Sluis Eefde (140x12 m) werd tussen 2003 en 2006 grondig gerenoveerd. Rijkswaterstaat is bezig met de voorbereiding om het sluiscomplex

⁵¹ KB van 22 juni 1929 nr. 34 en per 15 juli 1929 (MB van 10 juli 1929, La. C., afd. Waterstaat T) werd onder meer het district Twentekanalen ingesteld

⁵² MB van 3 april 1935, nr. 388, Directie van de Waterstaat

⁵³ DG 18 januari 1938, La. P, Directie van de Waterstaat

⁵⁴ MB van 1 juli 1948, La. A. afd. P, Directie van de Waterstaat

bij Eefde uit te breiden met een tweede sluis, waardoor de Twentekanalen na de verruiming geschikt zijn voor de zogenaamde CEMT-klasse Va-schepen⁵⁵. Na een verwachte aanbesteding in 2015 zal de tweede sluis naar verwachting gereed zijn in 2018-2020.



Sluis Eefde (bron <https://beeldbank.rws.nl>, Rijkswaterstaat / Bart van Eyck)

Tot 1 januari 1999 bleef de naam dienstkring Twentekanalen gehandhaafd. Per die datum werden de dienstkringen Zwartsluis, IJssel en Twentekanalen opgeheven en werd de dienstkring Twentekanalen-IJsseldelta ingesteld. Later werd de naam gewijzigd in waterdistrict Twentekanalen-IJsseldelta en gehandhaafd tot 1 april 2013.

Meppelerdiep.

Aanvankelijk was dit diep een nietig stroompje. In 1859 nam het Rijk het kanaal over van de particuliere eigenaren, waar na het verder werd uitgediept, verbreed en rechtgetrokken. Dat was nodig vanwege de turfwinning en waterafvoer. Het Meppelerdiep was een belangrijke waterweg voor het vervoer van turf dat in de 15^e tot en met de 19^e eeuw een belangrijke brandstof was. Meppel en Zwartsluis waren destijds belangrijke doorvoerhavens, van waaruit de turf verscheept werd naar Holland. Het Rijk verruimde het in de jaren 1860/1861, 1882 en 1920/1921 tot vrijwel de tegenwoordige afmetingen.

Het Meppelerdiep (klein gedeelte in Drenthe) is een kanaal in Overijssel en loopt van Meppel tot Zwartsluis. Het verbindt de Drentsche Hoofdvaart en de Hoogeveense Vaart (twee kanalen met

⁵⁵ Groot Rijnschip (max. 11,50 m breed, een diepgang van 2,80 m en een lengte van 110 m.)

enig belang voor de scheepvaart) met de vroegere Zuiderzee, het tegenwoordige IJsselmeer en is van belang voor de waterhuishouding in Drenthe. Het laatste stuk tot aan het IJsselmeer gaat via het Zwarte Water, dat uitmondt bij Genemuiden.

Het gedeelte van het Meppelerdiep (ca 2 km) met zijtak bij Meppel (ca 500 m) in de provincie Drenthe was altijd onderdeel van de dienstkring Meppel (van 1 november 1931 tot 1 september 1954 de dienstkring Meppel en Dieverbrug). De zijtak werd in 1970 overgedragen aan de gemeente Meppel⁵⁶ en per 1 januari 1994 werd de overdracht gerealiseerd aan de provincie Drenthe van het Meppelerdiep⁵⁷.



Gemaal Zedemuiden Zwartsluis 1973 (bron <https://beeldbank.rws.nl>, Rijkswaterstaat / Afdeling

Het Meppelerdiep in Overijssel (ca 8,7 km) behoorde tot het beheersgebied van de dienstkring Zwartsluis. In Zwartsluis bevinden zich drie sluisen die allen aan het Zwarte Water uitkomen. Van west naar oost, de Grote Kolksluis, de Staphorstersluis en de Meppelerdiepsluis. Tevens bevindt zich naast de Meppelerdiepsluis het gemaal Zedemuiden. Omdat de Staphorstersluis te klein werd voor het drukke scheepvaartverkeer werd westelijk hiervan de Grote Kolksluis aangelegd die op 2 januari 1879 gereed kwam. Wegens bouwvalligheid moest deze sluis in 2001 worden gesloten. Later werd de sluis gerenoveerd en op 26 april 2008 weer geopend en geschikt voor CEMT-klasse III. De Meppelerdiepsluis is tenslotte een keersluis met ophaalbrug die oostelijk van de eerder gebouwde sluisen is aangelegd. Deze sluis kwam in 1958 gereed en sindsdien geschikt voor CEMT-klasse Va. Omdat de Grote Kolksluis en Meppelerdiepsluis niet meer aan de eisen van deze tijd voldoen (zowel voor de scheepvaart als voor de waterkering) is besloten de Meppelerdiepsluis om te bouwen van keersluis tot schutsluis, klasse Va. De ombouw zorgt ervoor dat de scheepvaart het hele jaar van en naar het Meppelerdiep kan varen. De doorvaart wordt hierdoor betrouwbaar. Naar verwachting is de verbetering gereed in 2017.

Op 13 mei 1974 werd een nieuw gemaal Zedemuiden in gebruik genomen waarvan in 2010 de capaciteit nog door Rijkswaterstaat werd vergroot. Dit werk vloeide voort uit het convenant Waterbeheer Meppelerdiep dat eind 2008 tussen alle regionale waterpartners was afgesloten. Het

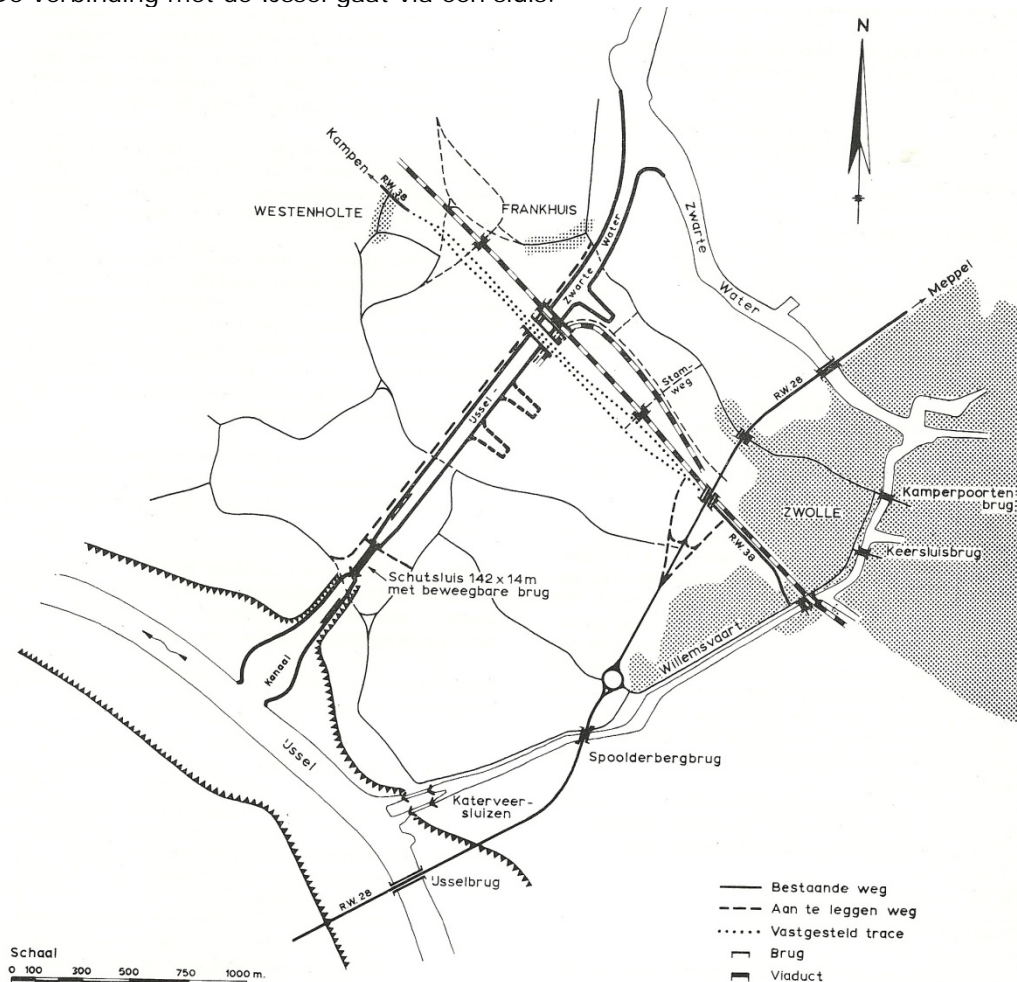
⁵⁶ wet van 21 oktober 1970, Stbl. 549

⁵⁷ KB 94 001 041

gemaal zorgt in tijden van extra neerslag voor waterafvoer uit de provincie Drenthe via het Zwarte Water en het IJsselmeer naar de Waddenzee.

Zwolle-IJsselkanaal.

In 1960/1961 werd begonnen met het graven van het Zwolle-IJsselkanaal. Deze verbinding van 2,5 km kwam in de plaats voor de verbinding via de Willemsvaart⁵⁸. Het kanaal werd op 7 december 1964 officieel geopend. Het Zwolle-IJsselkanaal staat in open verbinding met het Zwarte Water. De verbinding met de IJssel gaat via een sluis.



Tracé van het kanaal IJssel-Zwarte Water (bron Verslag Openbare Werken Waterstaat 1960)

Zoals al vermeld zijn per 1 januari 1999 de dienstkringen Zwartsluis, IJssel en Twentekanalen opgeheven en werd de dienstkring Twentekanalen-IJsseldelta ingesteld, de nieuwe beheerder van het Meppelerdiep en het Zwolle-IJsselkanaal.

Nieuwe Kanaal Kuinre en Tussenlinde en Worstsloot⁵⁹ en dijkwegen

In de lijst van overdrachten Brock-Nat werd melding gemaakt van de overdracht van het 'Nieuwe Kanaal Kuinre' en 'Tussenlinde en Worstsloot'.

Kuinre is een kleine stad aan de monding van de Tjonger en de (Kromme) Linde bij de Zuiderzee. De rivier de Linde werd in 1842 bij Kuinre afgesloten. Vanaf het punt waar de Linde met de Zuiderzee werd afgesloten, werd een nieuwe dijk aangelegd langs de westoever van de Kromme Linde die aansloot op de Statendijk bij Slijkenburg. Voor de uitwatering van de Linde werd in 1842 in Kuinre een waaiersluis (keersluis) gemaakt. De Bij- of Tussenlinde werd bij Slijkenburg door een nieuwe dijk van de Linde afgesloten. De Worstsloot werd verruimd en tot een buitenkanaal van de Tjonger gemaakt waardoor er een rechtstreekse verbinding met de Zuiderzee was. Vanaf de nieuwe waaiersluis bij Kuinre werd een kanaal gegraven naar Slijkenburg. Dit kanaal loopt aan de westzijde van de nieuwe Lindedijk tussen Slijkenburg en Kuinre en lag dus buitendijks. Men sprak

⁵⁸ Vanaf 1 maart 1872 was de Willemsvaart weer in beheer en onderhoud bij het Rijk (KB van 16/2/1871, nr. 7)

⁵⁹ O.a. ontleent aan de geschiedenis van de Stellingwerven en Noord West Overijssel (www.stellingwerven.dds.nl)

over Het Nieuwe Kanaal. De Tussenlinde had via dit Nieuwe Kanaal achter Kuinre een open verbinding met het IJsselmeer. Door aanleg van de Noordoostpolder (deze viel in 1942 droog) zijn beide mondingen (Nieuwe Kanaal en Worstslot) geblokkeerd en gaat het afvoeren van het water in tegengestelde richting via de Friese boezem. Te Kuinre is er een verbinding met het hoger gelegen Nieuwe Kanaal, verderop Tussenlinde. In Kuinre is er vanuit het Nieuwe Kanaal wel een spuisluis naar de laaggelegen vaarten in de Noordoostpolder maar geen vaarverbinding. Vermoedelijk waren deze waterstaatswerken nog steeds bij het Rijk en moesten worden overgedragen⁶⁰. In het kader van de Wet Herverdeling Wegen zijn per 1 januari 1993 diverse oude rijkswegen in deze omgeving aan de gemeenten overgedragen te weten weg 868 Lemmer - Kuinre (dijkweg langs voormalige Zuiderzeekust), weg 869 Blokzijl - Kuinre (dijkweg langs voormalige Zuiderzeekust), weg 801 Blokzijl (weg langs voormalige Zuiderzeekust) en weg 802 Blokzijl - Vollenhove (weg langs voormalige Zuiderzeekust)

Zeehavens en zeekeringen.

De taken betreffende zeehavens en -keringen waren beperkt tot het eiland Schokland, de havens van Blokzijl en Urk én de dijken langs de Zuiderzee. Het eiland Schokland behoorde sinds 1798 tot het Overijsselse gebied. Vooral ten gevolge van de stormen van 1824 en 1825 had het eiland zware schade opgelopen. Pas in 1858 besloot de regering tot ontruiming van het eiland Schokland. Nadien bleef Rijkswaterstaat belast met het beheer en onderhoud van de zeekering. De drooglegging van de Noordoostpolder betekende het einde van het eiland.

De haven van Blokzijl en het Scheepdiep kwamen vanaf 1816 ten laste van het Rijk, maar werden al in 1819 in beheer en onderhoud aan de provincie Overijssel overgedragen. De kosten van het onderhoud werden voortaan betaald uit de inkomsten van de Willemsvaart. In 1876 werd de haven wederom aan het Rijk terug overgedragen. De haven van Urk viel vanaf 1956 onder de directie Overijssel en werd in 1976 aan de gemeente Urk overgedragen⁶¹.

b. Droge infrastructuur

Wegenareaal tot RWP1932

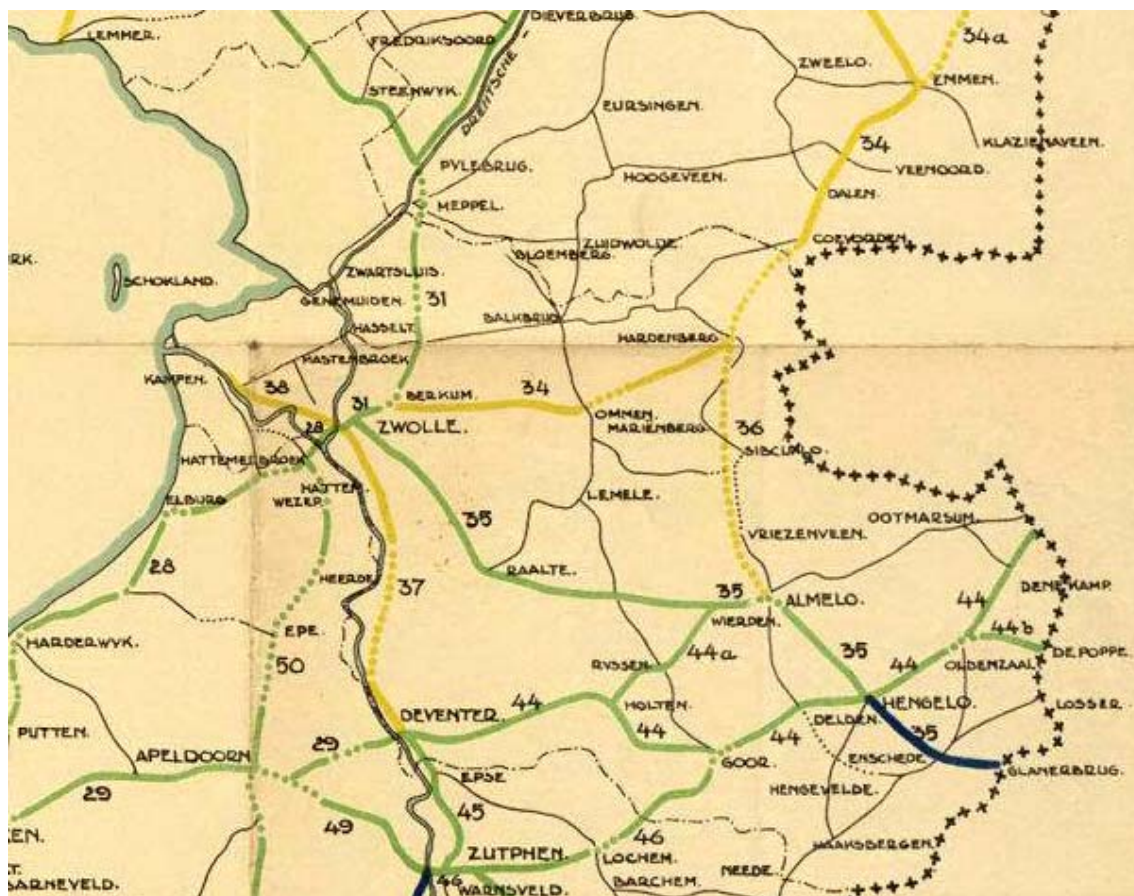
In 1a zijn de areaalgegevens opgenomen van de dienstkringen in Overijssel volgens de Staat 1896. Ook zijn deze gegevens bekend uit 1924⁶². In onderstaande tabel zijn de rijkswegen in die periode aangegeven:

<i>Dienstkring</i>	<i>Wegenareaal 1896</i>	<i>Wegenareaal 1924</i>
Zwolle (II)	rijksweg Zwolle – Wierden; rijksweg Zwolle – Deventer.	Tweede zijtak rijksweg nr. 1 (ged. Deventer-Zwolle); rijksweg nr. 2 (ged. Zwolle-Wierden).
Zwartsluis	rijksweg Zwolle – Meppel	
Meppel (O)	rijksweg van de Drentse tot de Friese grens; De Wanneperveensche en Giethoornsche wegen.	
Hengelo (O)	rijksweg Hengelo – Enschede – Pruisische grens; rijksweg Goor – Hengelo – Oldenzaal – Denekamp – Pruisische grens; rijksweg Oldenzaal – de Poppe – Pruisische grens.	Rijksweg nr. 1 ged. Goor - Hengelo, Hengelo – Denekamp - Duitse grens en zijtak Oldenzaal - de Poppe); rijksweg nr. 2 ged. Almelo-Glanerbrug.
Rijssen	rijksweg Wierden – Almelo; rijksweg Deventer – Goor; rijksweg Goor – Gelderse grens; rijksweg Wierden – Holten.	rijksweg nr.1 ged. Deventer – Goor; rijksweg Gelderse veer – Goor; rijksweg Holten-Wierden; rijksweg nr. 2 ged. Wierden – Almelo.

⁶⁰ KB 97 002 103)

⁶¹ wet van 2 juni 1976, Stbl. 462

⁶² 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 Overijssel

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 aan de rijkswegen voor het eerst 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 Overijssel de categorie II (blauw): rijksweg Hengelo – Glanerbrug (nr.35), de categorie III (groen): rijkswegen Zwolle – Hengelo (nr. 35), Zwolle – Meppel (nr. 31), Deventer – Denekamp – Duitse grens (nr. 44), Oldenzaal – de Poppe – grens (nr. 44b), Wierden – Holten (nr. 44a), en Deventer – Gelderse grens (nr. 45), evenals de categorie IV (geel): wegen Zwolle – Deventer (nr. 37), Zwolle – Drentse grens (nr. 34), Almelo – Drentse grens (nr. 36) en Zwolle richting Kampen (nr. 38) en een klein stukje van rijksweg 28.

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 28, 31 en 32 tot A28 in Overijssel

In het RWP1932 was noordelijk van Zwolle rijksweg 31 van Zwolle naar Meppel (dienstkring Zwartsluis) opgenomen, evenals van Assen tot Groningen. Er was destijds geen rijksweg gepland over de route vanaf Meppel via Hogeveen naar Assen. Het verkeer moest rijksweg 31 volgen langs de Drentse Hoofdvaart. In het RWP1968 werd rijksweg 32 verlengd van Meppel via Zwolle en Deventer naar Zutphen en in het RWP1984 verviel het gedeelte Zutphen – Zwolle van rijksweg 32 en werd het gedeelte Zwolle – Meppel omgenummerd in rijksweg 28.



De IJsselbrug in de A28 bij Zwolle (bron <https://beeldbank.rws.nl>, Rijkswaterstaat / Henri

In eerste instantie was maar een klein stuk van rijksweg 28 (vanaf de Gelderse oprit van de IJsselbrug tot Zwolle) in het RWP1932 geprojecteerd in de provincie Overijssel. In de jaren tussen 1924 en 1940 was de weg om de plaatsen Zwolle, Staphorst en Meppel gelegd, terwijl de veerpont te Katerveer vervangen werd door een vaste brug en werden de spoorwegovergangen ongelijkvloers gemaakt. Voor rijksweg 28 was in het RWP1958 een nieuw tracé toegevoegd voor het gedeelte Hoevelaken – Zwolle. Hierbij werd rijksweg 28 vastgesteld als van Utrecht tot Zwolle, vervolgens rijksweg 32 tot Meppel, rijksweg 37 tot Hoogeveen en rijksweg 36 van Hoogeveen tot Groningen. In 1959 werd het financieel mogelijk dankzij het zogenaamde Infrastructuurplan voor de noordelijke provincies om het weggedeelte gelegen tussen de IJssel en de Overijsselse Vecht (rondweg Zwolle) tot autosnelweg om te bouwen. De huidige nummering van de A28 kwam in het SVV van 1977 voor het eerst voor. Volgens het RWP1984 loopt de A28 van Utrecht (nabij A27) tot Groningen (knooppunt Julianaplein). De A28 was toen bijna gereed.

Voordat de A28 gebouwd werd, ging het verkeer in Zwolle over diverse wegen door de stad. Tussen Zwolle en Meppel bestond voor de bouw van de snelweg al een vrij snelle enkelbaans weg, waarover de A28 later werd aangelegd. Op 15 november 1938 werd de eerste ongelijkvloerse kruising opengesteld: de brug over de Dedemsvaart bij de Lichtmis. Tegenwoordig ligt hier de aansluiting Nieuwleusen. In 1964 werd de eerste omleiding van Zwolle geopend, inclusief de brug over het Zwarte Water ter hoogte van het centrum. De nieuwe IJsselbrug bij Zwolle werd in 1970 geopend voor het verkeer, waardoor er een doorgaande route door Zwolle kwam en Amersfoort definitief per autosnelweg met Zwolle verbonden was. De weg liep toen dwars door Zwolle verhoogd op een dijk. Zwolle kende vier afslagen en de snelweg liep vrij dicht langs het centrum. In 1996 werd verkeerssignalering door Zwolle geïnstalleerd. In 2004/2005 werden plusstroken door Zwolle aangelegd. De files werden hierdoor korter, zodat de terugslag op andere wegen verminderd werd. Echter vooral in noordelijke richting bleef het een knelpunt tussen Zwolle-Noord en Ommen. In 2010 en 2011 werd de A28 tussen Zwolle en Meppel verbreed naar 2x3 rijstroken, waarmee de files verleden tijd waren. Tevens werd het deel tussen het knooppunt Hattermerbroek en Zwolle-Zuid verbreed naar 2x4 rijstroken. Ook hier zijn de files sindsdien verdwenen en is in die periode de verkeerssignalering tussen Zwolle en Meppel geïnstalleerd.

Rijksweg 34

Rijksweg 34 bleef vanaf het RWP1932 gehandhaafd (dienstkring Zwolle II). In het RWP1958 werd voor rijksweg 34 een nieuw tracé opgenomen tussen Gieten en De Punt (de oude rijksweg door Glimmen verviel), waardoor rijksweg 31a tussen de Punt en Glimmen kwam te vervallen. In het RWP1984 gold dit ook voor het gedeelte Zwolle – Ommen – Holsloot van rijksweg 34. De N34 sluit bij het knooppunt Holsloot aan op de A37 en in het noorden na circa 61 km bij De Punt op de A28.

Sinds 1 januari 1993 kwam het gedeelte tussen Ommen en Zwolle in beheer van de provincie Overijssel. Op 21 maart 2006 werd besloten dat de N34 om Ommen heen geleid ging worden. Hierdoor zou het centrum van Ommen en de buurtschap Hoogenraven worden ontlast van verkeer. Dit nieuwe tracé werd op 28 juni 2010 opgeleverd.

Sinds 1 januari 2007 kwam het weggedeelte Ommen - Witte Paal in beheer bij het Rijk als planvervangende rijksweg 834. Het gedeelte Witte Paal – provinciegrens Drenthe/Overijssel kwam in beheer bij de provincie Overijssel en het gedeelte provinciegrens - De Punt in beheer van de provincie Drenthe.

Rijksweg 35 tot A35/N35

Rijksweg 35 is geheel in de provincie Overijssel gelegen en verbindt de provinciehoofdstad Zwolle met Enschede (de grootste stad van de provincie) en de Duitse grens. De route wordt naast de A1 gezien als ruggengraat van de provincie. De weg kent een lange geschiedenis voordat de weg in de huidige vorm als A35/N35 voor het verkeer beschikbaar was.

Eind 1949 opende de omleiding van Raalte, in 1958 volgde het gedeelte tussen Raalte en Mariënheem en in 1984 de bypass van Heino. De aanleg van rijksweg 35 langs de oostkant van Zwolle verliep bijzonder traag. In 1955 opende een eerste gedeelte bij Zwolle met 2x1 rijstroken. Pas in de tweede helft van de jaren '60 kwam er een bypass voor het verkeer van Deventer naar Meppel. Deze weg telde toen al 2x2 rijstroken. In 1968 werd de aansluiting Zwolle-Noord met de A28 opengesteld. De omlegging van rijksweg 35 ten zuiden van de wijk Wipstrik vond pas begin de jaren '90 plaats, maar was destijds enkelbaans met een gelijkvloerse spoorwegovergang. Eind jaren '90 werd dit deel verdubbeld naar 2x2 rijstroken. Het gedeelte tussen Zwolle en Wierden (Almelo) is een autoweg (N35), ook wel planvervangende weg 835. Tussen Almelo en Enschede ligt een autosnelweg (A35), waarvan het eerste snelweggedeelte werd geopend op 27 oktober 1977 met 2x2 rijstroken tussen Delden en Enschede-West. Eind 2007 werd dan het laatste stukje snelweg opgeleverd tussen Almelo en Wierden, waardoor het verkeer niet meer over de ring van Almelo hoeft.

Na Enschede is rijksweg 35 weer een autoweg tot de Duitse grens (Glanerbrug), waarvan in 1993 het gedeelte N35 tussen Enschede-Zuid en Glanerbrug als autoweg werd geopend. In 1995 volgde het gedeelte tussen Enschede-West en Enschede-Zuid als een gedeelte van de snelweg met één rijbaan. In 2002 kwam de tweede rijbaan beschikbaar voor het verkeer.

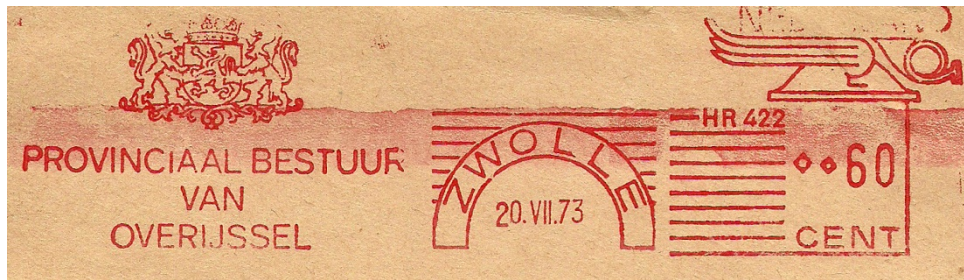
Van de N35 bij Zwolle zijn de noordelijkste 2 kilometers verbreed naar 2x3 rijstroken, er zijn fietstunnels aangelegd en kruisingen gereconstrueerd. De werkzaamheden zijn gefaseerd tussen 2006 en 2012 uitgevoerd en op 13 december 2012 opengesteld.

De provincie Overijssel wil het volledige traject van de N35 tussen Zwolle en Wierden opwaarderen naar een autoweg met 2x2 rijstroken. Op 13 juni 2013 maakte de minister bekend dat het weggedeelte tussen Zwolle en Wijthmen wordt verbreed. Het tracébesluit is op 15 juni 2015 ondertekend en naar verwachting vindt de openstelling van de nieuwe N35 eind 2018 plaats.

Het gedeelte tussen Nijverdal en Wierden zit nog in de ontwerpfase. Het zal zeker nog tot eind 2022 duren voor dit gedeelte van de N35 gerealiseerd is.

In Nijverdal loopt de N35 dwars door het centrum. Sinds begin 2010 wordt gewerkt aan het 'Combiplan Nijverdal'. De enkelbaansweg wordt vervangen door een nieuwe weg met gescheiden rijstroken die ongeveer 100 m noordelijker ligt. Het plan voorziet in een gecombineerde tunnel voor weg en spoor (Salland-Twentetunnel) In de loop van 2015 wordt het gehele project opgeleverd.

Gedeelten van de rijksweg 835 werden per 1 januari 1993 overgedragen aan de provincie Overijssel (N743) en gemeenten.



Frankeerstempel provincie Overijssel

Rijksweg 36

Rijksweg 36 bleef vanaf het RWP1932 gehandhaafd tot het RWP1968, toen deze weg verlengd werd van Witte Paal via Hoogeveen, Assen en De Punt naar Groningen. Het gedeelte Hoogeveen – Groningen werd in het RWP1984 omgenummerd in rijksweg 28.

De N36 heeft een vrij lange geschiedenis. Het eerste deel opende als autoweg in 1959 tussen Westerhaar en Mariënberg en in 1963 was de route tussen de N34 en Almelo een doorlopend autoweg. In 1996 werd de omlegging van Almelo 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 werd op 28 juni 2010 geopend.

In de volksmond wordt de N36 'Weg naar de Witte Paal' genoemd, naar het vroegere eindpunt tussen Ommen en Hardenberg waar de 'witte paal' staat.

Het gedeelte van weg 836 (N36) tussen Vriezenveen en Almelo is per 1 januari 1993 overgedragen aan de gemeenten.

Rijksweg 37

Volgens het RWP1932 betrof dit de weg van Zwolle naar Deventer (dienstkring Zwolle II) die als zodanig gehandhaafd werd tot het RWP1968, waarin deze weg kwam te vervallen (het vrijgekomen nummer werd gebruikt voor de toegevoegde verbinding Meppel – Hoogeveen). De rijksweg werd de plaatsvervangende weg 837 (N337) en per 1 januari 1993 overgedragen aan de provincie Overijssel.

Van rijksweg 38 tot N50

In het RWP1932 was rijksweg 38 opgenomen voor het gedeelte Zwolle – Kampen. In het RWP1948 werd rijksweg 38 vanuit Kampen door de nieuwe Noordoostpolder via Lemmer en Joure geprojecteerd tot aan rijksweg 32 bij Akkrum. In het RWP1958 verviel rijksweg 38 en werd onderdeel van rijksweg 50. De planvervangende weg kreeg het nummer 838 (N50) en betrof in Overijssel het gedeelte nog tussen Kampen (rijksweg 857) en de brug over de Ramsgaol (Ramspolbrug) die op 18 november 2012 in gebruik werd genomen.

Pas in 1983 werd een tweede brug bij Kampen geopend aan de zuidzijde van de stad, zodat het verkeer niet meer door het centrum van Kampen hoefde. De oude rijksweg 338 tussen Zwolle en de nieuwe oeververbinding over de IJssel werd overgedragen aan de provincie Overijssel. In 1988 was er al een 1x2 autoweg van de N50 tussen Hattemberbroek en Kampen-Zuid. In 2001 werd dit gedeelte met een stukje verlengd tot aan de N307 bij Kampen en toen werd ook de N50 tussen Ens en Emmeloord in zijn huidige vorm met 2x1 rijstroken met vluchtstroken geopend. In 2003 volgde het deel van Kampen tot aan de Ramspolbrug, inclusief de nieuwe Eilandbrug over de IJssel ten noorden van Kampen. Eind 2006 werd de N50 tussen Hattemberbroek en Kampen-Zuid omgebouwd naar 2+1 rijstroken. Op 26 september 2011 opende een nieuw tracé van de N50 rond Ens, inclusief een ongelijkvloerse aansluiting. Op 18 november 2012 werd de nieuwe Ramspolbrug in gebruik genomen. De officiële openstelling was op 29 november 2012. Op 21 december 2012 werd de aansluiting Kampen-Noord door het verkeer in gebruik genomen.

Van 'rijksweg 44 en 44b' tot A1

Zoals al vermeld werden de rijkswegen in het RWP1932 voor het eerst genummerd. Ten oosten van Amersfoort liep rijksweg 29 verder tot Deventer en vanaf daar rijksweg 44 via Holten en Goor naar Hengelo en verder tot de grens met Duitsland bij Denekamp. Rijksweg 44b was een aftakking van Oldenzaal tot de grens bij De Lutte die het dichtste de huidige rijksweg 1 volgde. In het roemruchtige RWP1968 werd rijksweg 1 gedefinieerd als lopende vanaf Amsterdam tot de Duitse grens bij De Lutte. Deze route week in Twente beperkt van de huidige route af. Er was een

doorsteek vanaf Almelo naar Oldenzaal voorzien, noordelijker van Hengelo dan de huidige route. In 1968 was de A1 al op diverse plekken als autosnelweg gereed, maar ten oosten van Amersfoort was de snelweg nog niet aangelegd. In het SVV van 1977 werd de huidige A1 min of meer vastgelegd, inclusief de dubbelnummering met de A35 tussen de knooppunten Azelo en Buren. Een groot deel van de A1 was toen gereed ten westen van Hengelo. In het RWP1984 werden voor rijksweg 1 geen aanpassingen meer doorgevoerd. Per 1 januari 1993 zijn de afgesneden wegvakken overgedragen aan de provincie Overijssel en gemeenten.

Voor de bouw van de A1 was de N346 een belangrijke oost-westroute voor het doorgaand verkeer en stond bekend als rijksweg 846. Samen met de huidige N344 vormden beide wegen de oost-westroute tussen de Randstad en Twente. Het deel tussen Goor en Hengelo was rijksweg 844, waarover de internationale route E8 liep. Dit deel was dus van belang voor internationaal verkeer naar Duitsland. Na de voltooiing van de A1 en A35 verloor de N346 zijn doorgaande functie en in 1993 werd de weg overgedragen aan de provincies Gelderland en Overijssel. Het wegnummer werd N346, gebaseerd op de eerdere rijksweg 846.

De N344 was voordat de autosnelweg A1 werd aangelegd, de doorgaande route van de Randstad naar Twente. Tegenwoordig is de weg grotendeels versmald en heeft zijn langeafstandsfunctie verloren. De weg van Deventer naar Holtien (rijksweg 44, de huidige N344) liep verder via Hengelo en Oldenzaal naar Nordhorn. In 1968 werd de weg omgenummerd naar rijksweg 844 en inmiddels overgedragen aan de provincie (N344).

In 1985 kwam de A1 gereed tussen de aansluiting De Lutte en de grens met Duitsland, maar pas in 1992 werd ook de A1 tussen Oldenzaal en De Lutte opengesteld. In 1993 werd de N1 (rijksweg 842) overgedragen aan de provincie Overijssel die het daarna als N735 nummerde. Het deel tussen de aansluiting De Lutte en de Duitse grens werd een gemeentelijke weg van de gemeente Losser. Tot slot werd het gedeelte rijksweg tussen Goor en Diepenheim (weg 839) per 1 januari 1993 overgedragen aan de provincie Overijssel en maakt deel uit van de N824.

Rijksweg 48

Rijksweg 48 is vanaf 1 januari 1985 een rijksweg (vroeger S12a) door toevoeging in het RWP1984 (Zutphen – Deventer – Ommen – Hoogeveen). De N48 is een autoweg die van knooppunt Hoogeveen naar de N34/N340 bij Ommen loopt en ongeveer 21 km lang is. Vanaf de rotonde bij het Ommerkanaal (N48/N36) tot aan het viaduct Varsen (N340) is de N48 in de zomer van 2011 overgedragen aan de provincie. Dit deel is dus een provinciale weg. Vanaf de rotonde Ommerkanaal richting Hoogeveen blijft de N48 een rijksweg.

Rijksweg 18 voormalig deel rijksweg 15

In het RWP1968 was voorzien dat rijksweg 15 oostelijk van Ressen zou worden verlengd via de Lingewaard en de Rijnwaarden bij Babberich, via Doetinchem, Groenlo, Enschede en Oldenzaal naar Nordhorn (D). Al vrij snel werd duidelijk dat het eindpunt van de weg Enschede zou worden en dat de overbrugging van de Rijnwaarden kon rekenen op vertraging door de benodigde financiële enerzijds en maatschappelijke tegenstand anderzijds. Desondanks was men begin jaren '70 begonnen met het gedeelte ten noorden van rijksweg 12, om zo Doetinchem en de Achterhoek een snellere verbinding te kunnen geven met Arnhem. Toen vanaf midden jaren '70 door het kabinet Den Uyl flink op de wegeaanleg werd bezuinigd, schoof de doortrekking van rijksweg 15 van Doetinchem naar Enschede op de lange baan. Doordat de A15 sinds 1974 bij Doetinchem eindigde, moest al het verkeer dat verder wilde rijden via de Twenteroute dwars door Doetinchem heen rijden. Naast het tijdverlies voor het verkeer speelde ook de leefbaarheid een rol in de beslissing om de A15 in elk geval door te trekken tot Varseveld, waar het geprojecteerde tracé van rijksweg 15 de oude weg kruiste. Dit gedeelte werd uiteindelijk in 1984 opengesteld. In het RWP1984 verviel het gedeelte tussen Enschede en Denekamp-grens van rijksweg 15. In 1986 werd het wegnummer A15/N15 tussen Oud-Dijk (kruising met A12) en Enschede gewijzigd in A18/N18. Het deel van Varseveld naar Enschede (de autoweg N18) wordt ook wel Twenteroute genoemd.

De provincies Gelderland en Overijssel, de gemeenten Enschede, Haaksbergen, Berkelland, Oost-Gelre en Oude IJsselstreek, Regio Twente en het Rijk hebben in de op 14 juli 2014 ondertekende realisatieovereenkomst afspraken gemaakt over de realisatie van het project N18 (Varseveld – Enschede).