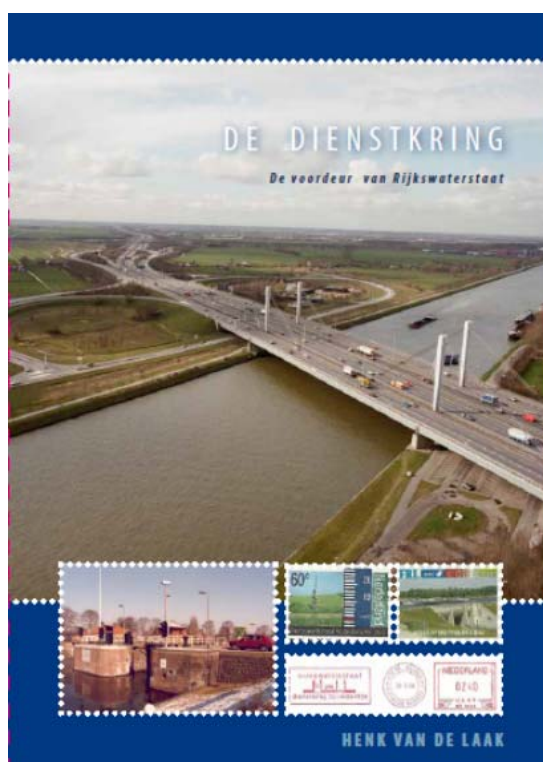


***Bijlage 5e:
De organisatie en beheersobjecten van de
(directie) Gelderland van Rijkswaterstaat
van begin 19e eeuw tot 1 januari 1994***

Behoort bij de publicatie:



1-1-2017

© 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 5e: Gelderland¹



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. Voor de rivieren omvatte het 1^e district (Bovenrivieren [de Boven-Rijn (inclusief Pannerdens Kanaal en Bijlands Kanaal), de Oude Rijn, de Gelderse IJssel en de Waal ten oosten van Nijmegen]) en het 2^e district (Middelrivieren [de Neder-Rijn, de Lek en de Waal ten westen van Nijmegen]). Tijdens het Koninkrijk Holland (1806-1810) werd de reorganisatie afgerond in 1808⁴ en het land in 12 districten ingedeeld. Zo werd het 7^e district (de IJssel, de Rijn, de Waal enz. tot de Grebbe) ingesteld. Het 3^e district (Naarden langs Harderwijk tot Deventer) omvatte voornamelijk het noordelijk gedeelte van de tegenwoordige provincies Utrecht en Gelderland. Het gebied ten zuiden van de Waal werd bij het Franse keizerrijk ingelijfd en ging behoren tot het departement Monden van de Rijn (Dept. des Bouches au Rhin)⁵ met onder andere het arrondissement Nijmegen (zie schema bijlage 5i, hoofdstuk 1a).

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 het gedeelte van Gelderland ten noorden van de Waal onder het departement van de Boven-IJssel (Dep. de l'Issel-Supérieur)⁶. Hieronder functioneerden de arrondissementen Arnhem, Zutphen en Tiel. De hereniging van het gedeelte ten zuiden van de Waal met de rest van Gelderland werd begin 1814 een feit⁷. Definitief werd in september 1814 de Maas in feite weer de grens tussen de provincies Noord-Brabant en Gelderland⁸. In dat jaar werd het 3^e provisionele district (Boven-IJssel) ingesteld⁹ met de arrondissementen Arnhem, Zutphen en Nijmegen. In 1816 werd de organisatie van de Waterstaat vastgesteld¹⁰. Per 1 januari 1817 werden zestien waterstaatsdiensten ingesteld die grotendeels de provinciegrenzen volgden¹¹. Het 3^e District (Gelderland) omvatte voortaan tevens het gebied ten zuiden van de Waal, dat voordien onder het 4^e District (Brabant) viel. In 1822 bleef voor Gelderland alles bij het oude¹².

b. Periode van 1 april 1849 tot 1 juli 1903

Per 1 april 1849 bestond het 5^e district (Gelderland) uit de provincie Gelderland¹³. Per 1 januari 1875 werd de zorg voor de grote rivieren gescheiden van de gewone waterstaatsdienst. De betreffende taken en objecten werden overgedragen aan de daarvoor opgerichte Dienst Rivierbeheer met zijn ondergeschikte rivierarrondissementen¹⁴. Het 1^e rivierarrondissement kreeg het beheer over de Boven-Rijn en de Waal, het 2^e rivierarrondissement over onder andere de Neder-Rijn en de Lek en het 3^e rivierarrondissement onder andere het beheer over de IJssel (zie

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

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 Keizerlijk Decreet van 16 maart 1810; vier maanden later (9 juli 1810) werd ook het overige gebied van het koninkrijk Holland ingelijfd.

⁶ Instellingsbesluit bij Keizerlijk decreet 13 december 1810, al van kracht door Keizerlijk decreet van 14 november 1810, nr. 33

⁷ Souverein besluit van 4 februari 1814

⁸ Het gedeelte de Bommelerwaard bleef tot september 1814 nog tot Noord-Brabant behoren.

⁹ Souverein besluit van 6 mei 1814, nr. 2804a

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 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.

¹² 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.

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

¹⁴ MB van 19 december 1874, lett. F, 3^e afdeling

verder bijlage 5l). Vanaf dat moment kende het 5^e district (Gelderland) nog het Noordelijk arrondissement en het Zuidelijk arrondissement.

Op de conduitestaat van de vaste opzichters in 1884¹⁵ stonden binnen het 5^e district (Gelderland) een negental opzichters te Arnhem, Zutphen (2x), Heerde (2x), Apeldoorn, Doesburg, Nijmegen en Harderwijk.



Briefkaart van Heerde (naamstempel, hulppostkantoor vanaf 1850 tot 1883)
naar Zutphen 31/7/1877.
(In bijlage 8 wordt o.a. uitgelegd wat een naamstempel is
en onder welke voorwaarden portvrijdom gold)

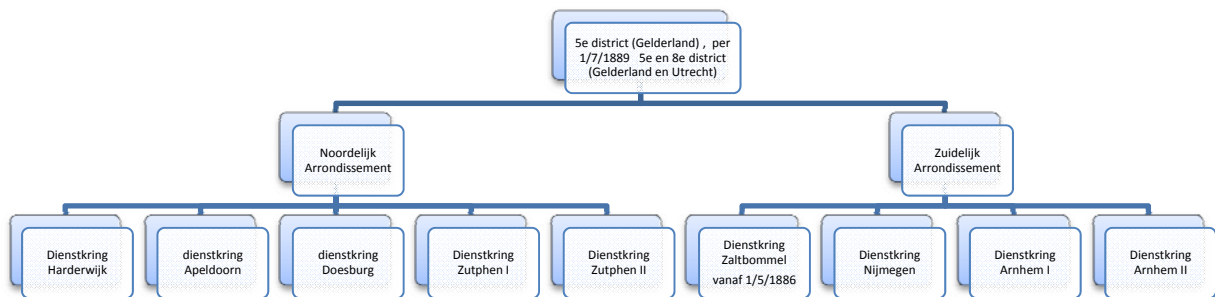
De hoofdingenieur in het 5^e district (Gelderland) stelde in 1884¹⁶ voor om acht vaste opzichters (zes in het Noordelijk- en twee in het Zuidelijk arrondissement) in een dienstkring te benoemen, wat een minder was als aangegeven op de eerder genoemde lijst van 1884. In 1885 werd dit hoogstwaarschijnlijk geëffectueerd door de samenvoeging van de twee werkkringen Heerde, waarvan per 1 oktober 1886 de standplaats gewijzigd werd in Apeldoorn. Op die datum zou ook de dienstkring Zaltbommel zijn ingesteld. Bij de confrontatie hiervan met de Staat van 1896 (negen dienstkringen) constateerde ik dat op dat moment ook de dienstkring Arnhem gesplitst was in de dienstkringen Arnhem I en II. Voorts moest er binnen het Noordelijk arrondissement een herverdeling hebben plaatsgevonden, waarbij er nog één dienstkring in Apeldoorn overbleef. Omdat tijdens de 'Slag om Arnhem' in 1944 de archieven van de arrondissementen en de directie van Rijkswaterstaat in Gelderland vanaf circa 1850 verloren gingen, konden deze gegevens in het Nationaal Archief en het regionale rijksarchief niet geverifieerd worden. Ook de dienstkringarchieven gaven geen uitsluitsel.

Per 1 juli 1889 vormde Gelderland met Utrecht het 5^e en 8^e district¹⁷.

¹⁵ overlegd bij brief van 18 februari 1885, nr. 108, Kabinet van de Hoofdinspecteur van de Waterstaat

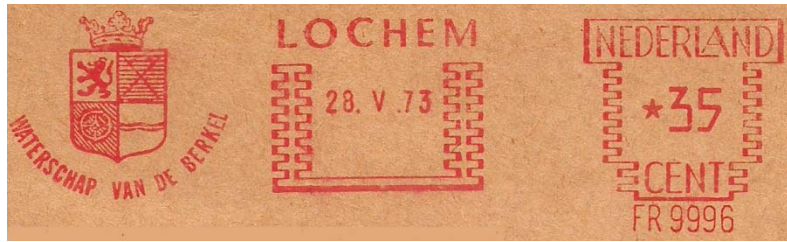
¹⁶ brief van 27 september 1884, nr. 1553

¹⁷ KB van 25 juni 1889, nr. 27



Aan het eind van de 19^e eeuw beheerden de dienstkringen in Gelderland de volgende infrastructuur:

<i>Dienstkring</i>	<i>Areaalgegevens 1896</i>
Zutphen I	rijksweg Zutphen – Deventer; rijksweg Zutphen – Winterswijk; Baaksche overlaat.
Zutphen II	rijksweg Apeldoorn – Deventer; rijksweg Apeldoorn – Zutphen; rijksweg Deventer – Voorts; rijksweg Zutphen over Lochem naar de Overijsselse grens; verbeteringswerken aan de rivier de Berkel.
Harderwijk	Zuiderzeestraatweg van de weg van het Katerveer tot de weg van Amersfoort naar Apeldoorn; rijksweg op de linker IJsseldijk van het Katerveer naar Hattem; algemeen toezicht op de waterkeringen van de polders Arkenheem en Oosterwolde.
Doesburg	rijksweg Dieren – Zutphen; rijksweg Doesburg – Pruisische grens bij Gendringen.
Apeldoorn	rijksweg Apeldoorn – Amersfoort; rijkskanaal Dieren – Hattem met bijbehorende sprengen; algemeen toezicht op de waterkeringen van de polderdistricten Veluwe en Hattem.
Arnhem	rijksweg van de Klomp over Veenendaal naar het Ingensche veer; rijksweg van de Grebbe over Wageningen naar Arnhem; rijksweg van Arnhem over Velp naar Dieren met de Ellekomschen dijk; algemeen toezicht op de waterkeringen van de polderdistricten Neder-Betuwe, March, Lede en Oudewaard, Wageningen en Bennekom.
Nijmegen	rijksweg Arnhem – Nijmegen; rijksweg Nijmegen – Mook; rijksweg Teersdijk – Grave; algemeen toezicht op de waterkeringen van de polderdistricten Ooij, Rijk van Nijmegen, Maas en Waard.
Arnhem II	rijkswegen Renswoude over Ede naar Arnhem; rijksweg Westervoort naar Pruisische grens; verspreide bruggen en Rijkssluizen; Landsdijken; algemeen toezicht op de waterkeringen van de polderdistricten Over-Betuwe, Arnhemsche en Velsche Broek, Herwen en Aerden en Pannerden en de Lijmers.
Zaltbommel	rijksweg van Culemborg over Zaltbommel naar Hedel; schutsluis te St. Andries met de toeleidingskanalen naar de Waal en de Maas; de rijksveren over de Lek te Culemborg en over de Waal te Zaltbommel; algemeen toezicht op de waterkeringen van de polderdistricten Buren, Culemborg, Tielerwaard en Bommelerwaard boven en beneden de Meidijk.



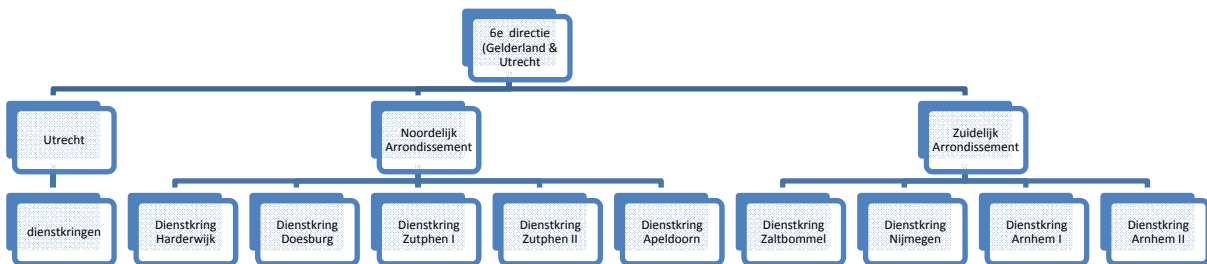
Frankeerstempel Waterschap de Berkel

c. Periode van 1 juli 1903 tot 1 januari 1918

Als uitvloeisel van de Grondwet 1887 kwam de Waterstaatswet 1900 (WW1900)¹⁸ 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 werking¹⁹. Deze algemene maatregel van bestuur kwam in 1903²⁰ 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 6^e directie (Gelderland en Utrecht) bestond de provincie Gelderland uit een Noordelijk- en Zuidelijk arrondissement en de provincie Utrecht uit één arrondissement²¹. Per 1 januari 1913 kwam er een nieuwe grensregeling voor de arrondissementen²², waarbij in de directie Gelderland het Noordelijk arrondissement ook omvatte het in de provincie Utrecht gelegen gedeelte van de rijksweg van Doorneheg bij Hoevelaken naar Harderwijk, evenals het in de provincie Overijssel gelegen gedeelte van de rijksweg Apeldoorn-Deventer en van de rijksweg Zutphen-Deventer. Het Zuidelijk arrondissement omvatte ook het in de provincie Utrecht oostelijk van de militaire inundatiesluis in de Grift gelegen gedeelte van de rijksweg van de Grebbe naar Arnhem en van de verharding van de Grebbedijk. In de dienstkringen kwam in deze periode geen verandering.



Frankeerstempel dienstkring Harderwijk



¹⁸ wet van 10 november 1900, Stbl. 176

¹⁹ KB van 20 mei 1902, Stbl. nr. 75

²⁰ KB van 3 juni 1903, Stbl. 151

²¹ MB van 24 augustus 1903, nr. 188, afd. Waterstaat

²² 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 Utrecht afgescheiden van Gelderland en gevoegd bij de 10^e directie (Zuid-Holland). Gelderland vormde even een eigen directie tot de samenvoeging per 1 mei 1918 volgde met Overijssel²³. De beschrijving van de afzonderlijke arrondissementen wijzigden niet.

De aanleg van het Maas-Waalkanaal werd binnen de directie Gelderland uitgevoerd door een afzonderlijke dienst Maas-Waalkanaal (vanaf 1916). Het kanaal werd per 1 november 1927 opengesteld voor de scheepvaart. Met ingang van 15 september 1928²⁴ werd onder meer het Maas-Waalkanaal, evenals de schutsluis te St. Andries met de voorhavens gevoegd bij de directie Grote Rivieren (1^e rivierarrondissement) en werd onttrokken aan het arrondissement Arnhem van de directie Gelderland. Pas eind 1929 werd bepaald dat onder meer het Maas-Waalkanaal niet meer tot de directie Gelderland en Overijssel behoorde²⁵.

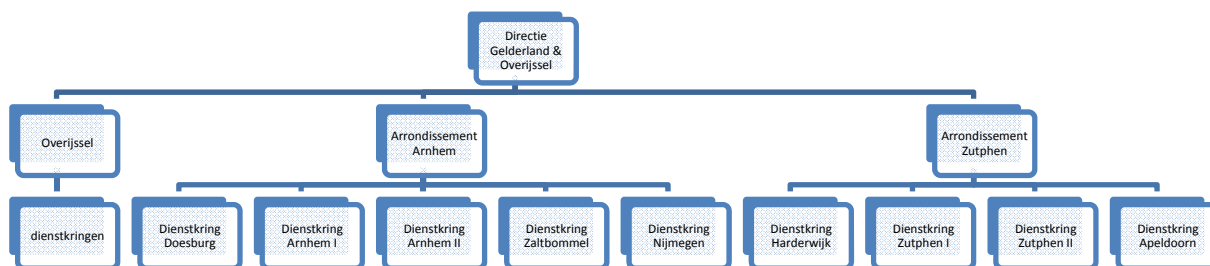
Ook dat jaar werd de beschrijving van de directie Gelderland en Overijssel gewijzigd door onder meer de instelling van het district Twentekanaal²⁶ (aanleg scheepvaartkanalen naar Twente²⁷).

De omvang van het arrondissement Zutphen werd in per 1 juli 1930 gewijzigd doordat het in Gelderland gelegen gedeelte van de brug bij Katerveer over ging naar het arrondissement Zwolle²⁸. In mei 1931 werd ook vastgelegd dat de werken voor de verbetering van de scheepvaartverbinding van Amsterdam met de Boven-Rijn niet behoorden tot de directie Gelderland en Overijssel²⁹.



Frankeerstempel dienstkring Zaltbommel

Per 1 augustus 1924 werd de dienstkring Zaltbommel van de Grote Rivieren gecombineerd met de dienstkring Zaltbommel van Gelderland en Overijssel.



²³ beiden KB van 5 november 1917, nr. 29

²⁴ KB van 15 september 1928, nr. 47

²⁵ KB van 13 december 1929, nr. 36

²⁶ KB van 22 juni 1929, nr. 34

²⁷ wet van 4 november 1919, Stbl. nr. 640

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

²⁹ KB van 7 mei 1931, nr. 24

e. Periode van 1 mei 1935 tot 1 januari 1957.

Per 1 mei 1935 werden de directies Gelderland en Overijssel afzonderlijke directies³⁰.

De directie Gelderland omvatte:

- *De Provincie Gelderland;*
- *De gedeelten van de provincie Noord-Brabant ten noorden van de Maas;*
- *Het gedeelte van de rijksweg Apeldoorn – Deventer en het gedeelte van de rijksweg Zutphen - Deventer, voor zover in de provincie Overijssel gelegen;*
- *Het in de provincie Utrecht gelegen gedeelte van de rijksweg van Hoevelaken naar Harderwijk;*
- *Het in de provincie Utrecht oostwaarts van de militaire inundatie in de Grift gelegen gedeelte van de rijksweg van de Grebbe naar Arnhem en de verharding van de Grebbedijk;*
- *De Twentekanalen met bijkomende werken in de provincie Overijssel;*
- *De kanalen der Overijsselse Kanalisatie Maatschappij met bijkomende werken;*
- *De Schipbeek en de Buurserbeek en haar zijbeken.*
- *Niet tot de directie behoren:*
 - *Wat tot het gebied behoort van de directiën Zuid-Holland, Utrecht, Overijssel, Noord-Brabant en Limburg;*
 - *De werken tot verbetering van de scheepvaartverbinding van Amsterdam tot de Boven-Rijn.*
- *zolang de aanleg der Twentekanalen niet voltooid is, kan aan het hoofd van de directie Gelderland een andere standplaats dan Arnhem worden aangewezen.*

Bij deze beschikking werd het district Twentekanalen opgeheven en opgenomen in de directie Gelderland. Ook was daarin opgenomen, dat de Twentekanalen in Overijssel tot de directie Gelderland behoorden. Het bevreemde mij dan ook dat in een beschikking per 1 mei 1937 werd bepaald dat de Twentekanalen met bijkomende werken overgingen van de directie Overijssel naar de directie Gelderland³¹.



Per 1 februari 1937 werden de dienstkringen Arnhem I en II opgeheven en de nieuwe dienstkring Arnhem ingesteld³². Per 1 februari 1938 werden de dienstkringen Zutphen I en Zutphen II opgeheven, een nieuwe dienstkring Zutphen ingesteld en de standplaats Doesburg gewijzigd in Dieren³³.

³⁰ MB van 3 april 1935, nr. 388, Directie van de Waterstaat

³¹ MB van 24 februari 1937, nr. 361, Directie van de Waterstaat

³² DG 29 januari 1937, nr. 364, Directie van de Waterstaat

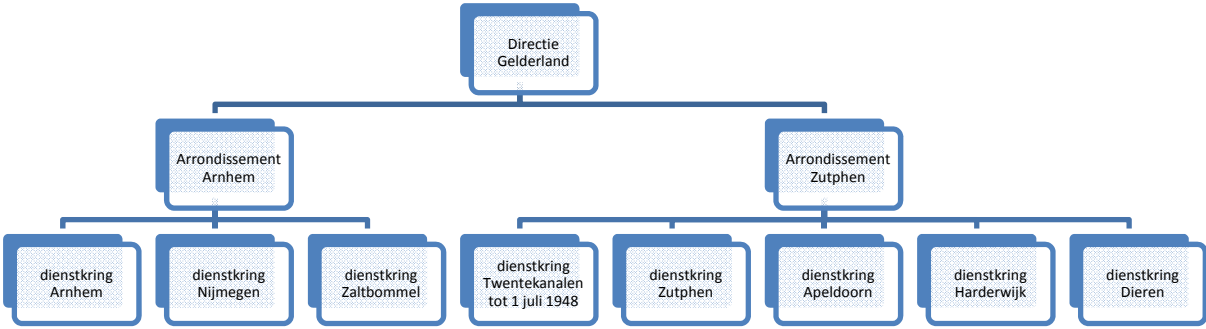
³³ DG van 18 januari 1938, La. P., Directie van de Waterstaat



Postzegelvelletje 'Mooi Nederland' Zutphen

Bij beschikking van de Secretaris-Generaal van het departement Waterstaat³⁴ werd bepaald dat per 1 april 1940 het gestelde 'de kanalen der Overijsselse Kanalisatie Maatschappij met bijkomende werken' verviel uit het MB van 1935³⁵. Bij de reorganisatie in 1948 werden per 1 juli 1948 de taken met betrekking tot het Twentekanaal door de directie Gelderland overgedragen aan de directie Overijssel³⁶.

Per 1 augustus 1949 werd de dienstkring Zaltbommel van de directie Bovenrivieren opgeheven³⁷, waardoor de dienstkring Zaltbommel nu alleen het beheersgebied van de directie Gelderland omvatte.



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

Per 1 februari 1957 werden er een aantal wijzigingen doorgevoerd voor de inrichting van de Rijkswaterstaat die voor de directie Gelderland nauwelijks van invloed waren³⁸. Enkel werd aan deze directie toegevoegd de in de provincie Overijssel gelegen gedeelten van de gemeenten Olst en Wijhe ten westen van de IJssel en het in de provincie Noord-Brabant gelegen gedeelte van de brug in de rijksweg nr. 55 over de Maas bij Grave.

In april 1961³⁹ werd de beschrijving van de directie Gelderland gewijzigd in:

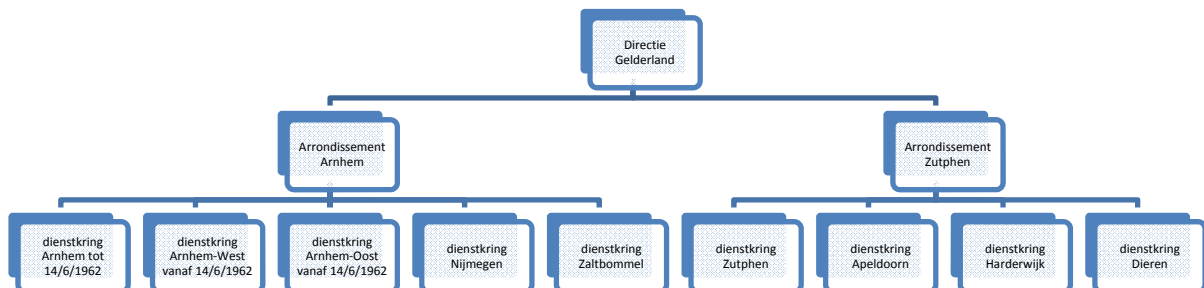
³⁴ SGM van 29 maart 1941, La. N¹ Directie van de Waterstaat
³⁵ MB van 3 april 1935, nr. 388, Directie van de Waterstaat
³⁶ MB van 1 juli 1948, La. A. afd. P, Directie van de Waterstaat
³⁷ DG van 11 juli 1949, nr. 618 I, afd. P., Directie van de Waterstaat
³⁸ MB van 3 januari 1957, nr. 244, afd. P, Directie van de Waterstaat
³⁹ MB van 12 april 1961, nr. 24461, afd. P. Directie van de Waterstaat

De directie Gelderland omvatte:

- De provincie Gelderland;
- Het in de provincie Noord-Brabant gelegen gedeelte van de brug over de Maas in de Rijksweg Nijmegen – 's-Hertogenbosch bij Grave;
- De in de provincie Overijssel gelegen gedeelten van de gemeenten Olst en Wijhe ten westen van de IJssel;
- De in de provincie Overijssel gelegen gedeelten van de Rijkswegen Apeldoorn – Deventer en Zutphen – Deventer;
- Het in de provincie Utrecht gelegen gedeelten van de autosnelweg Hoevelaken – Harderwijk – Zwolle;
- De in de provincie Utrecht gelegen veerstoep met toegangsweg van het veer over de Lek te Culemborg;
- Niet tot deze directie behoort wat binnen het hiervoor beschreven gebied behoort tot de directies Zuid-Holland, Utrecht, Overijssel, Noord-Brabant en Limburg.



In april 1961 werden de arrondissementen Zutphen en Arnhem opnieuw beschreven⁴⁰. Per 14 juni 1962 werd de dienstkring Arnhem opgeheven en de dienstkringen Arnhem-West en Arnhem-Oost ingesteld⁴¹.



g. Periode van 1 april 1975 tot 1 oktober 1986

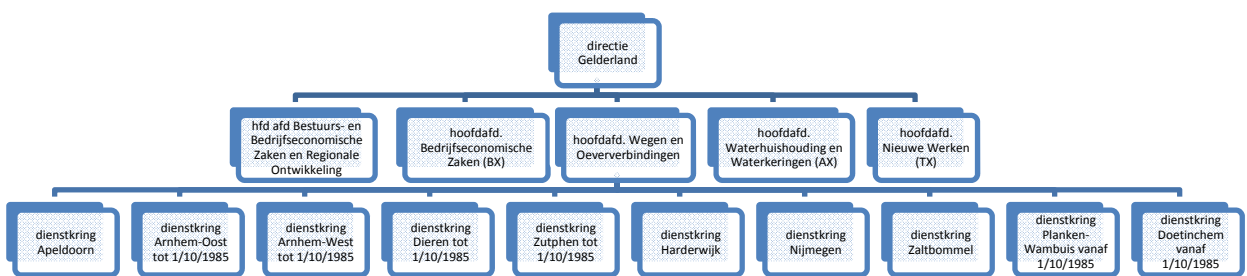
De behoefte om de Rijkswaterstaatsdienst te maken tot een onder alle omstandigheden slagvaardig optredende dienst leidde er toe, dat men in de periode 1965-1975 de gelaagde structuur van de dienst kritisch ging bezien. De aanwezigheid van het arrondissementsniveau tussen het niveau van de regionale directie en dat van de dienstkringen werd als ondoelmatig en overbodig ervaren. In de directie Gelderland werden met ingang van 1 april 1975 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 werden gehandhaafd.

⁴⁰ MB van 12 april 1961, nr. 24462, afd. P, Directie van de Waterstaat

⁴¹ DG van 14 juni 1962, nr. 33957, afd. P



Frankeerstempel dienstkring Zutphen



Vooruitlopend op de samenvoeging van de directies Gelderland en Bovenrivieren vond er een herschikking van de dienstkringen in de directie Gelderland plaats. De dienstkringen Zutphen, Dieren, Arnhem-West en Arnhem-Oost werden opgeheven per 1 oktober 1985. De dienstkring Planken-Wambuis (Wofheeze) werd ingesteld die het beheersgebied van de dienstkring Arnhem-West en gedeeltelijk Arnhem-Oost omvatte. Hier zou later (2000) ook de regionale verkeerscentrale Noord-Oost gevestigd worden.



Frankeerstempel dienstkring Planken Wambuis

Ook kwam er een nieuwe dienstkring Doetinchem, omvattende het beheersgebied van de dienstkring Dieren en deels Arnhem-Oost en Zutphen. Het beheersgebied van de dienstkringen Harderwijk, Apeldoorn, Nijmegen en Zaltbommel bleven ongewijzigd.



Frankeerstempel dienstkring Doetinchem te Dieren

h. Periode van 1 oktober 1986 tot 1 januari 1994.

Pas toen de op 1 augustus 1933 ingestelde directie Bovenrivieren per 1 oktober 1986 werd opgeheven en samengevoegd met de directie Gelderland, werd een nieuwe directie Gelderland ingesteld die het beheer over de grote rivieren terugkreeg.

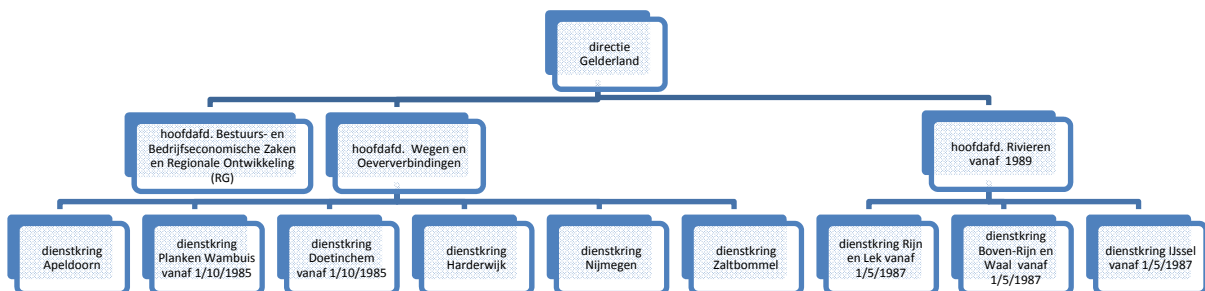


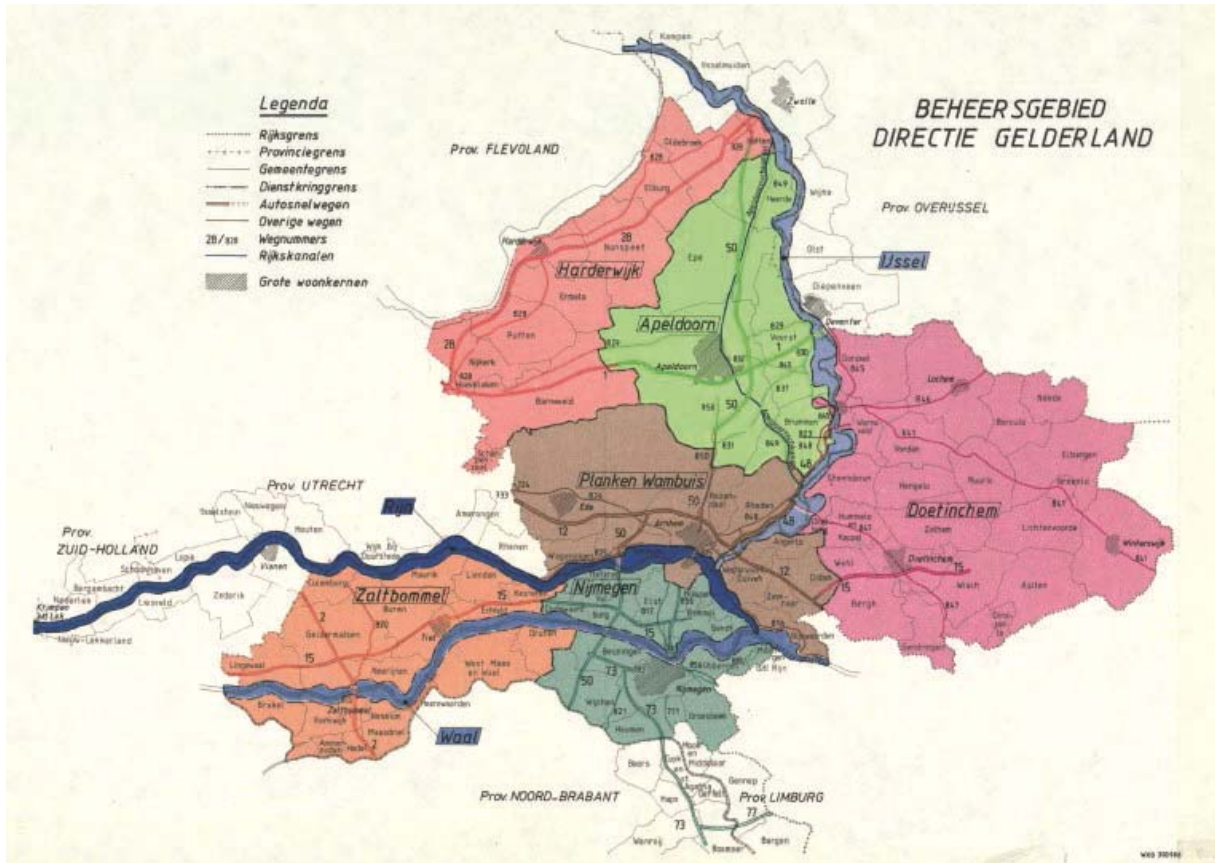
Frankeerstempel dienstkring Boven-Rijn en Waal

Op 1 mei 1987 werden de dienstkringen Waal-Oost en Waal-West samengevoegd tot de dienstkring Boven-Rijn en Waal. Dit gold ook voor de dienstkring Rijn en de dienstkring Lek tot de dienstkring Rijn en Lek én de dienstkring IJssel-Zuid en de dienstkring IJssel-Noord tot de dienstkring IJssel. In 1989 werden de hoofdafdelingen Scheepvaart, Vaarwegen en Waterkeringen & Waterhuishouding en Rivierkunde samengevoegd tot de hoofdafdeling Rivieren, waardoor de uitvoerende taak van de scheepvaartdienst geheel naar de dienstkringen overging.



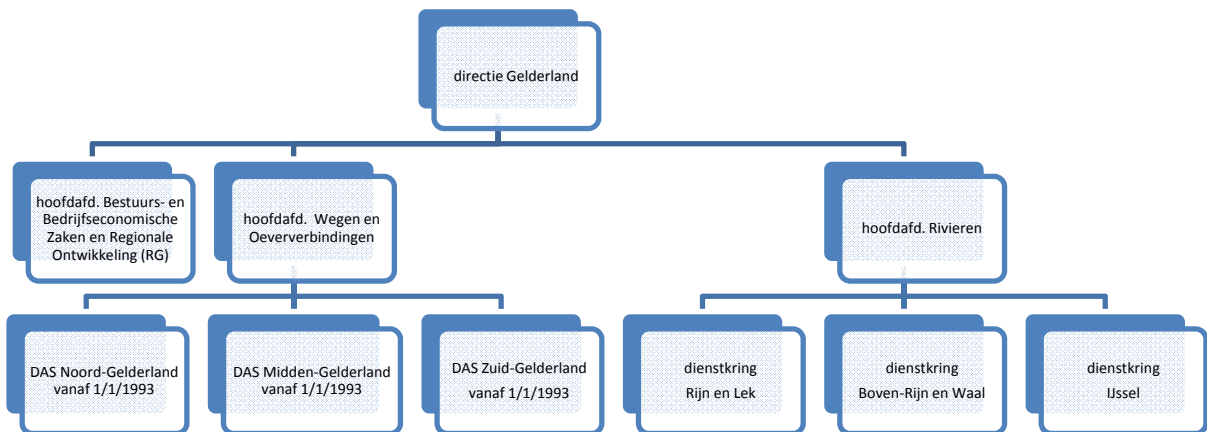
Frankeerstempel dienstkring IJssel





Kaart beheersgebied nieuwe directie Gelderland

De Wet Hervdeling Wegen had grote invloed op de droge dienstkringen binnen de directie Gelderland. Door de vele overdrachten (zie onder 2b) werden de dienstkringen Harderwijk, Apeldoorn, Nijmegen en Planken-Wambuis opgeheven en per 1 januari 1993 de nieuwe dienstkringen autosnelwegen Zuid-Gelderland, Midden-Gelderland en Noord-Gelderland ingesteld.



⁴² De nieuwe Directie Gelderland van de Rijkswaterstaat, oktober 1986



Frankeerstempel DAS Zuid-Gelderland

i. 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

Kanalen.

In Gelderland waren er slechts een drietal kanalen van betekenis. Het Maas-Waalkanaal tussen de Maas bij Mook en de Waal bij Nijmegen kwam in 1927 gereed via de directie Grote Rivieren en per 16 december 1929 onder beheer van de directie Limburg (zie bijlage 5k).

Van 1932 tot 1955 werd het Amsterdam-Rijnkanaal aangelegd tussen Amsterdam en Tiel, inclusief het Betuwepand (Gelderland) en was sinds 1944 onder beheer van de directie Utrecht (zie bijlage 5h). Van het voor Gelderland minder belangrijke Twentekanaal werd het pand Eefde - Enschede tussen 1928 en 1936 aangelegd, terwijl de zijtak naar Almelo in 1953 gereed kwam. Per 1 juli 1948 kwam het kanaal onder beheer bij de directie Overijssel en Drenthe (zie bijlage 5d).

Het Apeldoorns Kanaal is van groter belang voor Gelderland.

⁴³



Sluis Dieren⁴³

Koning Willem I liet ter vervanging van de scheepvaart op de rivier de Grift een geheel nieuw kanaal graven, vrijwel parallel met de Grift tussen Hatterem en doodlopend in Apeldoorn. Het kanaal werd officieel geopend op 13 april 1829 en kreeg de naam Griftkanaal. Van de totale lengte van 32 km moest het traject Apeldoorn – Heerde (circa 20 km evenwijdig aan de Grift) geheel met de

⁴³ <https://beeldbank.rws.nl>, Rijkswaterstaat / Afdeling Multimedia Rijkswaterstaat

hand worden gegraven. Het kanaal was door vijf houten schutsluizen in panden verdeeld om het voor Nederland aanzienlijke hoogteverschil tussen Apeldoorn en Hattem (gem. 12,28 m) te overbruggen. Het kanaal werd gevoed door de Kayersbeek, een sprengenbeek bij Beekbergen. In 1837 nam Rijkswaterstaat het beheer over en in 1843 ook het eigendom van het kanaal. In 1858 startten de werkzaamheden om het kanaal door te trekken naar Dieren (22,8 km) en het nieuwe traject geschikt te maken voor schepen met een laadvermogen tot 200 ton. Uniek was de drietrappsluis (gekoppelde schutsluis met drie kolken) die in Dieren de aansluiting op de IJssel vormde. Dit stuk van het kanaal werd officieel geopend op 1 december 1868. Vanwege waterverlies bij de Dierense sluis werden tussen 1869 en 1872 de Veldhuizerspreng en tussen 1874 en 1876 de Vrijenbergerspreng aangelegd. Bovendien kwam in 1924 een elektrisch gemaal gereed waarmee bij Dieren water kon worden opgepompt uit de IJssel.

Na de Tweede Wereldoorlog werd het normaal om producten over de weg te vervoeren. Daarnaast kreeg het kanaal concurrentie van de spoorwegen. Er kwamen steeds minder schepen in Apeldoorn aan. Om het kanaal toch voor schepen tot 600 ton geschikt te maken, werd in 1957 in Dieren een nieuwe schutsluis in gebruik genomen. Verbredingen van het kanaal die waren gepland, gingen niet door en op 1 januari 1962 werd het gedeelte tussen Hattem en Apeldoorn van het Apeldoorns kanaal gesloten voor de scheepvaart. Alleen het deel van Hattem tot de Berghuizer papierfabriek in Wapenveld bleef open. Toch werd in 1982 dit stuk ook afgesloten voor de scheepvaart.

ministerie
van verkeer en waterstaat
rijkswaterstaat
directie gelderland

VERWERKT
TERMINAL:
d.d. 16 SEP. 1968

Afdruk in de nulstand na sluiting van de machine

Ondergetekenden verklaren hierbij dat vóór de opening en ná de sluiting van de machine de stand van de verbruiksteller gelijk is.

Gebruiker	Technicus
Naam	Naam
<i>Rijkswaterstaat</i>	<i>Verspreid</i>
Adres	Datum
<i>Deventerstraat 120</i>	<i>11-9-68</i>
Handtekening (Firmastempel)	Handtekening
<i>[Signature]</i>	<i>[Signature]</i>

FRAMA NEDERLAND B.V. 01830 - 35777
Postbus 577 4200 AN Gorinchem

Deze kaart direct in een envelop PVVT 42 zenden aan de pda van het daarvoor aangewezen postdistrict.

ptt post

Onderhoudskaart frankeermachine **G * 046296**

Merk frankeermachine **FRAMA**

Letters* **FM** Nummer* **9008**

Stand van de verbruiksteller* **0000953145**

Stand van de stukenteller* **0000006729**

Machine geopend wegens

<input type="checkbox"/> ingebruikneming	<input checked="" type="checkbox"/> controle
<input checked="" type="checkbox"/> onderhoud	<input type="checkbox"/> overdracht
<input type="checkbox"/> reparatie	<input type="checkbox"/> verhuizing
<input type="checkbox"/> deblokkering	<input type="checkbox"/> buitengebruikstelling

Aangetroffen verzegeling

<input checked="" type="checkbox"/> gaaf
<input type="checkbox"/> beschadigd
<input type="checkbox"/> ontbreekt
<input type="checkbox"/> datum/paraaf ontbreekt

* Gegevens nauwkeurig controleren op invulling

PVVT 41-41368

Onderhoudskaart FRAMA Frankeermachine dienstkring Apeldoorn

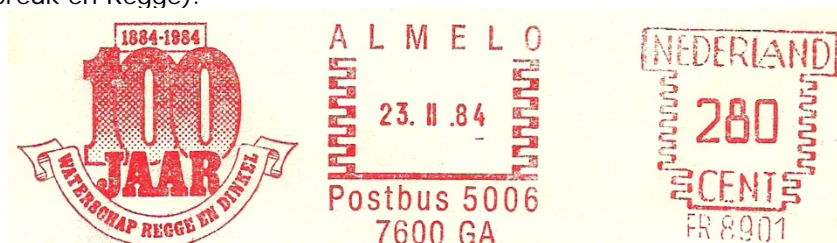
De dienstkring Apeldoorn was tot 1 januari 1993 ondermeer beheerder van het Apeldoorns Kanaal met bijbehorende sprengen. Per die datum werden in Gelderland door de herverdeling wegen de dienstkringen opnieuw ingericht. Tot de overdracht van het kanaal aan het nieuw opgerichte Waterschap Veluwe per 1 januari 1997 was deze vaarweg onderdeel van de dienstkring Autosnelwegen Apeldoorn⁴⁴. Dit betrof ook de Vrijenberger Spreng, Oosterhuizenersspreng, Zwaanspreng en Kayersbeek en Vrijenberger spreng.

In februari 2012 droeg Rijkswaterstaat ook het beheer en eigendom van een noordelijk stuk van het Apeldoorns Kanaal (deel van het 6e pand van het Apeldoorns Kanaal tussen de Hezenbergersluis en de keersluis Het Bastion) over aan het Waterschap Vallei en Veluwe. Deze overdracht was de eerste die plaatsvond vanuit het Nationaal Bestuursakkoord Water.

Kleine rivieren

In mei 1876 kwamen de werken van de Berkel terug bij het Rijk⁴⁵. Tot eind 19e eeuw was de Berkel een levendig riviertje dat een belangrijke rol speelde in het alledaagse leven in de aanliggende plaatsen. De Berkel kon slechts bevaren worden door schepen met een geringe diepgang. Totdat in de regio spoorwegen en verharde doorgaande wegen werden aangelegd, was dit de belangrijkste vorm van transport.

Het is bekend dat Thorbecke in 1864 opdracht gaf om de afvoer van een aantal kleine rivieren te verbeteren. Sinds de invoering van de Napoleontische wetgeving waren de bevaarbare en vlotbare stromen eigendom van het Rijk, zodat in principe die de verbeteringskosten voor zijn rekening moest nemen. Voor de rivier de Berkel had Gedeputeerde Staten voorgesteld om een waterschap op te richten die met de uitvoering van de plannen zou worden belast. Dit plan leed schipbreuk omdat men niets voelde voor het betalen van waterschapslasten. Bij brief van 2 april 1894 stelde het 5^e district voor de rivier de Berkel over te dragen aan een waterschap⁴⁶. In 1869 deed de Minister van Binnenlandse Zaken een poging de Berkel voor rekening van het Rijk te verbeteren, maar de Kamer schraptte de voorgestelde post uit de Rijksbegroting. Men wilde wel geld geven voor verbetering van de kleine rivieren in het oosten des lands, maar men vond het niet juist de kosten volledig voor Rijks rekening te nemen. Wanneer de waarde van de gronden in het gebied door de Berkelwerken zou stijgen moesten de eigenaren daar ook aan bijdragen. Indirect hield dit in dat er zonder waterschap niets ondernomen kon worden. Nieuwe initiatieven uit de eigen streek leidden er toe dat in 1882 het Waterschap van de Berkel tot stand kwam. In 1885 werd een overeenkomst goedgekeurd wegens de overdracht in beheer en onderhoud van de Berkelwerken van het Rijk aan het waterschap van de Berkel⁴⁷. Met rijkssubsidie⁴⁸ konden de nodige werken worden uitgevoerd (Berkel, Schipbreuk en Regge).



Frankeerstempel 100 jaar Waterschap Regge en Dinkel (1884-1984)

In de omschrijving van 1896 van de dienstkring Zutphen II werden de verbeteringswerken aan de rivier de Berkel opgenomen. In de beschrijving van dezelfde dienstkring van 1924 vinden we nog steeds terug het toezicht op de Rijks Berkelwerkzaamheden (in beheer en onderhoud bij het waterschap van de Berkel). In 1943 van de dienstkring Zutphen ontbrak deze omschrijving.

In het MB van 3 april 1935 (zie 1e) wordt bij de directie Gelderland ook de Schipbeek, de Buurserbeek en haar zijbeken genoemd. Het waterschap de Schipbeek was al in 1881 opgericht. De opname binnen het beheersgebied heeft wellicht te maken met de aanleg van de Twentekanal, die mede diende ter verbetering van de afwatering van de Schipbeek en de Regge. De Schipbeekverbetering had de volgende gevolgen: de oortjessluis te Buurse, die water afliet van de Buurserbeek naar de bovenloop van de Boekelerbeek werd gesloten. De afleiding van het water van de Buurserbeek via de Diepenheimse watermolen bleef in stand met een maximaal debiet van 1,5 m³/s voor het voeden van de molen. De betreffende Diepenheimse molenbeek werd aangesloten op het Twentekanaal. Bij de onderleider van de Schipbeek onder het Twentekanaal

⁴⁴ KB 97 002 102

⁴⁵ KB van 27 mei 1876, nr. 109

⁴⁶ NA 2.16.07 inv. nr. 113

⁴⁷ MB van 26 juni 1885, nr. 1, afd. Waterstaat A (Boogaard, 22^e aanvulling, pag. 80,81)

⁴⁸ Wet van 29 oktober 1892

kreeg de Schipbeek een aflat mogelijkheid op het kanaal met een capaciteit van 10 m³/s. Het afwateringskanaal van de Berkel naar de Schipbeek, de Bolkbeek, werd door het Twentekanaal doorsneden waardoor de taak van het ontvangen van Berkelwater door dit kanaal werd overgenomen.

Waterkeringen

In het Rijksrivierdijkenreglement⁴⁹ waren bepalingen van politie opgenomen betreffende het gebruik van enige dammen, dijken en kader onder het beheer van het Rijk. Voor Gelderland waren dit:

- a. Langs de rechteroever van de Boven-Rijn en het Pannerdensch Kanaal, zoals de Boven- en Beneden Spijkse Dijken, de Boterdijk, de Ossenwaardse dam, de Herwense Inlaagdijk etcetera.
- b. Langs de linkeroever van het Pannerdensch Kanaal en de Neder-Rijn, zoals de West-Pannerdensche Landsdijk, de Nicolaaswaardsche dam en Aansluitdam nabij fort Pannerden etcetera.
- c. Langs de linkeroever van de Boven-Rijn en Waal, zoals de Millingsche Landsdijk, de Nederlandse Duffeltdijk, de Querdam bij Wijler en de afsluitdijk tussen de Waal en de Maas onder de gemeenten

De dienstkringen in Gelderland hadden, zoals ook in de beschrijvingen uit 1943⁵⁰ te vinden is, zodoende vele kilometers waterkering in beheer. Voor de dienstkring Arnhem betrof dit totaal 23,8 km waarvan 16,3 km waterkerende dijken. De dienstkring Zaltbommel beheerde 8 km waarvan 6,7 km waterkerend en in de dienstkring Nijmegen betrof het 10,1 km waterkerende dijken.

In de latere jaren kwam daar verandering in door onder andere uitvoering van werken. In het kader van Brokx-Nat werden nog de Boterdijk en Transeedijk, Ossenwaardse dam en Kruisdijk aan het Waterschap Rijn en IJssel overgedragen⁵¹. In het verleden werd met het Polderdistrict Oude Rijn (1969-1973) een overeenkomst gesloten over het beheer en onderhoud van Boterdijk/ Transeedijk, 's-Gravenweerdse dam, Ossewaardse dam, Kruisdijk en enige sloten met kunstwerken. Al eerder waren met dit Polderdistrict al afspraken gemaakt over de overname van Rijksdijken.

Ook werd in het kader van de sanering van waterstaatswerken de Hanksluis overgedragen aan het Waterschap Oost Veluwe, die na de waterstaatsfusie de sluis overdroeg aan het Waterschap Rijn en IJssel⁵². De Havikerwaard is een uiterwaard van de IJssel ter hoogte van Ellecom en De Steeg met een oppervlakte van 1.465 ha. Onder de droge infrastructuur zijn nog wegen op de landsdijken opgenomen die aan gemeenten zijn overgedragen.

De Bovenrivieren

Per 1 oktober 1986 werd de directie Bovenrivieren opgeheven en samengevoegd met de directie Gelderland en werd een nieuwe directie Gelderland ingesteld die daardoor ook het beheer over de grote rivieren terugkreeg. In bijlage 5n zijn deze rivieren beschreven.

⁴⁹ KB van 4 juli 1927, Stbl. nr. 238 en latere wijzigingen

⁵⁰ brief van 7 juni 1943, nr. 1844 (NA 2.16.22.01, inv. nr. 1168)

⁵¹ KB 92 007 535

⁵² KB 92 002 078

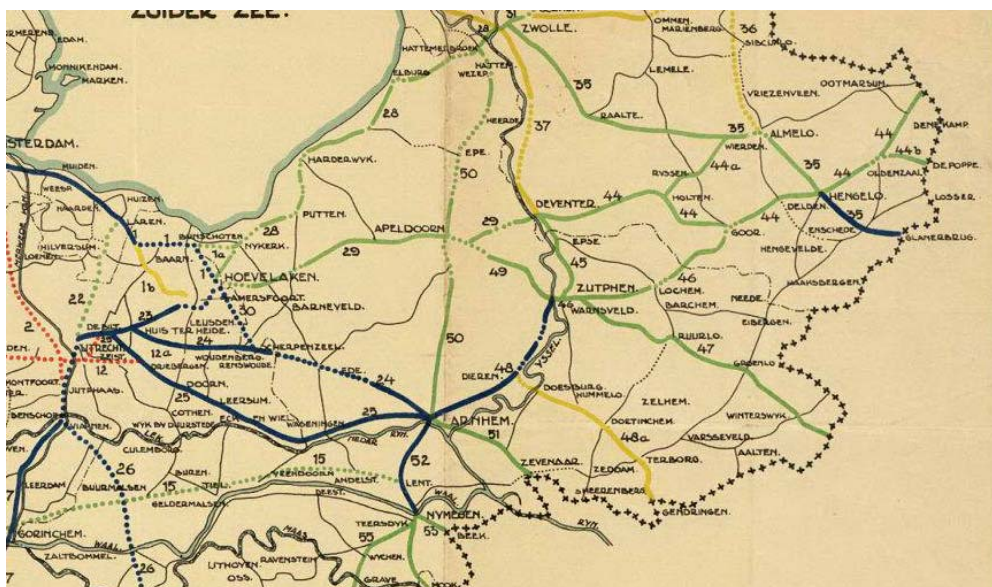
b. Droge infrastructuur

Wegenareaal tot RWP1932

In 1a zijn de areaalgegevens opgenomen van de dienstkringen in Overijssel volgens de Staat 1896. Ook zijn deze gegevens bekend uit 1924⁵³. In onderstaande tabel zijn de rijkswegen in die periode aangegeven:

<i>Dienstkring</i>	<i>Wegenareaal 1896</i>	<i>Wegenareaal 1924</i>
Zutphen I	rijksweg Zutphen – Deventer; rijksweg Zutphen – Winterswijk.	rijksweg van Deventer naar Zutphen; rijksweg van Zutphen over Vorden, Buurle, Groenlo en Winterswijk tot de Pruisische grens.
Zutphen II	rijksweg Apeldoorn – Deventer; rijksweg Apeldoorn – Zutphen; rijksweg Deventer – Voorts; rijksweg Zutphen over Lochem naar de Overijsselse grens.	rijksweg van Apeldoorn tot de linker IJsseloever bij schipbrug te Deventer; rijksweg van Apeldoorn over Voorst tot de oprit IJsselbrug Zutphen; rijksweg over Loenen tot de provinciale weg van Arnhem naar Apeldoorn bij de Woeste Hoeve; rijksweg van Warnsveld over Lochem tot de Overijsselse grens met zijtak van Lochem naar spoorweg Zutphen- Hengelo(O); Verbindingsweg over de kruin van de Veluwe bandijk tegenover Deventer.
Harderwijk	Zuiderzeestraatweg van weg van het Katerveer tot de weg van Amersfoort naar Apeldoorn; rijksweg op de linker IJsseldijk van het Katerveer naar Hattem.	rijksweg langs de Zuiderzee van Hoevelaken over Nijkerk en Elburg tot de voet van de afrit naar het Katerveer; rijksweg van de dijkpoort te Hattem tot de afrit naar het Katerveer; rijksweg van de Utrechtse grens nabij Hoevelaken tot Oud Millingen.
Doesburg	rijksweg Dieren – Zutphen; rijksweg Doesburg – Pruisische grens bij Gendringen.	rijksweg van Dieren tot de oprit naar IJsselbrug te Zutphen; rijksweg Doesburg over Doetinchem tot de Pruisische grens te Gendringen.
Apeldoorn	rijksweg Apeldoorn – Amersfoort.	rijksweg Oud-Millingen tot Apeldoorn.
Arnhem	rijksweg van de Klomp over Veenendaal naar het Ingensche veer; rijksweg van de Grebbe over Wageningen naar Arnhem; rijksweg van Arnhem over Velp naar Dieren met de Ellekomschen dijk.	rijksweg Utrechtse grens bij Renswoude tot spoorwegviaduct te Arnhem met zijtak in de richting Veenendaal; rijksweg Arnhem door Zevenaar tot aan de Pruisische grens bij Babberich met zijtak te Westervoort naar de Lijmerschen bandijk.
Nijmegen	rijksweg Arnhem – Nijmegen; rijksweg Nijmegen – Mook; rijksweg Teersdijk – Grave.	rijksweg van schipbrug Arnhem tot veerdam te Lent; rijksweg van Nijmegen tot de Limburgse grens bij de Heumensche molen; rijksweg van het westelijk einde van de Teersdijk tot de zuidzijde van het veerhuis te Neerasselt.
Arnhem II	rijkswegen Renswoude over Ede naar Arnhem; rijksweg Westervoort naar Pruisische grens.	rijksweg van de sluis aan de Grebbe in Rhenen over Wageningen, Renkum en Oosterbeek tot Arnhem met de weg over de Grebbedijk; rijksweg van Arnhem over Velp, de Steeg en Ellecom tot de weg van Dieren naar Doesburg, met de zijtak te Ellecom en met de Rijks Doesburgshe dijk met de daarin gelegen doorlaatbrug.
Zaltbommel	rijksweg van Culemborg over Zaltbommel naar Hedel.	rijksweg Culemborg over Zaltbommel tot de rechter Maasbandijk te Hedel.

⁵³ 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 Gelderland

Wegenareaal na RWP1932:

In de jaren '20 voelde men vanwege het toenemende verkeersaanbod de behoefte tot uitbreiding en modernisering van het wegenbestand. Dit resulteerde in de totstandkoming van de Rijkswegenplannen 1927 en 1932 (RWP1932). In het RWP1932 werden voor het eerst aan de rijkswegen administratieve nummers toegekend. Deze administratieve nummering werd in de daaropvolgende RWP1938, RWP1948 en RWP1958 niet gewijzigd. Met het RWP1938 zouden autosnelwegen integraal onderdeel uit gaan maken van het nationale wegenstelsel. Een grote verandering volgde in het roemruchte RWP1968, het meest uitgebreide rijkswegenplan in de Nederlandse geschiedenis

Volgens het RWP1932 betrof dit in Gelderland wegen van categorie II (blauw): rijkswegen Arnhem – Utrecht (nr. 24), Arnhem – de Grebbe (nr. 25), Utrecht – Hedel – Den Bosch (nr. 26), Arnhem – Zutphen (nr. 48), Arnhem – Nijmegen (nr. 52), van de categorie III (groen): de rijkswegen, Rotterdam – Nijmegen – grens (nr. 15), Hoevelaken – Harderwijk – Elburg (nr. 28), Hoevelaken – Apeldoorn - Deventer (nr. 29), Deventer- Gorsel- Zutphen (nr. 45), Zutphen – Goor (nr. 46), Zutphen- Warnsveld- Winterswijk- grens (nr. 47), Zutphen – Apeldoorn (nr. 49), Arnhem – Apeldoorn (nr. 50), Nijmegen – Beek – grens (nr. 53), Nijmegen – Limburgse grens (nr. 54), Nijmegen – Grave (nr. 55), en van de categorie IV (geel): de rijksweg Dieren – Gendringen (nr. 48a).

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, c.q. welke wijzigingen zijn opgetreden. Het geeft ook een beeld van de ontwikkelingen van de droge infrastructuur, waarmee de dienstkringen kregen te maken.

Aanleg van de wegen door de directie Wegen

Gelderland wordt doorkruist door vele autosnelwegen die voornamelijk door de directie Wegen zijn aangelegd en gemoderniseerd. Na het gereedkomen werden de wegen in beheer en onderhoud gegeven aan de directie Gelderland (dienstkringen). De aanleg van weg nr. 1a, voor zover gelegen ten oosten van de Zevenhuizerweg, vond wel plaats door de directie Gelderland⁵⁴.

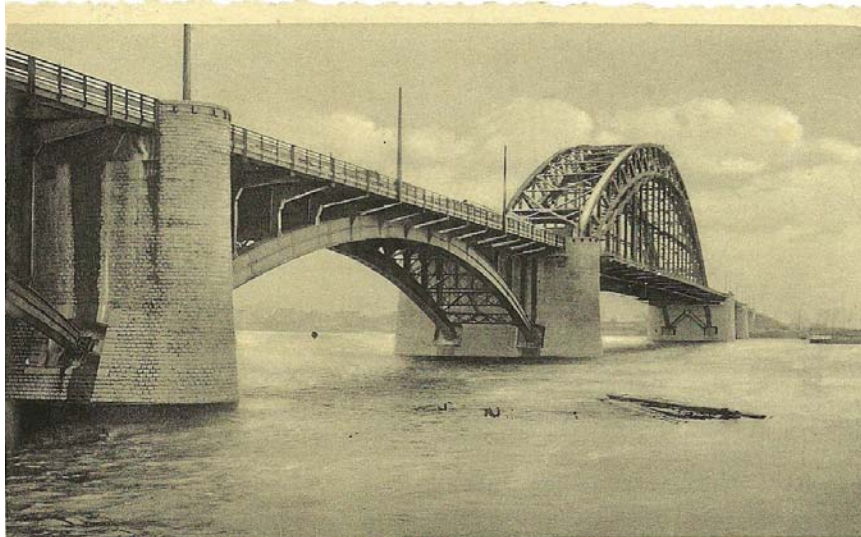
Met ingang van 1 januari 1941 werd de nieuwe directie Wegen III met standplaats Arnhem ingesteld⁵⁵, die als taak kreeg *de aanleg van weg nr. 12 van het Rijkswegenplan 1938, voor zover gelegen beoosten van het verkeersplein ter plaatse van de aansluiting met weg nr. 2, naast de voortzetting van weg nr. 12 in oostelijke richting langs de noordzijde van Arnhem tot de Duitse grens bij Babberich, de aanleg van weg nr. 15 van het Rijkswegenplan 1938, voor zover gelegen ten oosten van het Amsterdam-Rijnkanaal, zomede de werken die bij afzonderlijk beschikking aan die directie worden opgedragen*⁵⁶.

⁵⁴ MB van 21 maart 1938, nr. 370 Directie van de Waterstaat

⁵⁵ SGM van 31 december 1940, La. O¹ Directie van de Waterstaat

⁵⁶ SGM van 4 februari 1943, La. N. afd. P, Directie van de Waterstaat

Met ingang van 1 februari 1946 werd de directie Wegen III met standplaats Arnhem gewijzigd in directie Wegen met standplaats 's-Gravenhage en werd het takengebied opnieuw vastgesteld. Voor de directie Gelderland was nog belangrijk de wijziging van begin 1961⁵⁷, waarbij de directie Wegen ondermeer belast werd met de aanleg van de Twenteroute: Hoewelaken – Apeldoorn – Hengelo, het verlengde van rijksweg nr. 30 tot aan het Eemmeer bij Nijkerk en de weg gelegen tussen de Waal en de Rijn van de zogenaamde Noord-Zuidverbinding. Ook werd bij die beschikking de directie Wegen ontheven van de opdracht tot uitvoering van het gedeelte van rijksweg nr. 15 tussen het Pannerdensch Kanaal en rijksweg nr. 12 en dat de uitvoering van dat gedeelte zal geschieden door de directie Gelderland.



Nijmegen. Nieuwe Brug over de Waal.

Aansichtkaart brug over de Waal te Nijmegen in toenmalige rijksweg 52 (Arnhem-Nijmegen)

Rijksweg 15

Voor deze rijksweg was in het RWP1932 een heel nieuw tracé opgenomen, de Oost-Westverbinding door het midden van het land vanaf de havens van Rotterdam tot aan Bemmel tussen Arnhem en Nijmegen (knooppunt Ressen). In het RWP1958 werd rijksweg 15 doorgetrokken van Ressen naar Zevenaar en in het RWP1968 onder andere verlengd naar Denekamp grens. In het RWP1984 vervielen de gedeelten Bemmel – Oude Dijk en Enschede – Denekamp – grens van rijksweg 15. Voor de latere A18/N18 zie bijlage 5d.

Na de oorlog werd de aanleg langzaam weer ter hand genomen. Was voor de oorlog nog de gedachte dat de verbinding over Nijmegen aan zou sluiten op het Duitse net, nu was die hoofdfunctie verlegd naar rijksweg 12 en was het belang van rijksweg 15 verminderd. In 1950 werd het verkeersplein Gorinchem als rotonde geopend en in 1957 volgde de ombouw van het kruispunt bij Deil tot rotonde. In 1960 werd het deel tussen Meteren en Tiel met één rijbaan geopend en in 1964 volgde verlenging tot aan Kesteren. Het enkelbaans gedeelte in de Alblasserwaard werd in 1953 overstroomd bij de Watersnoodramp.



Frankeerstempel gemeente Valburg (knooppunt Valburg A15/A50)

In 1968 werd het deel tussen Arkel en Deil verbreed naar 2x2 rijstroken en in 1970 werd dit oostwaarts verlengd tot Meteren. In 1972 volgde dan het hele stuk tot aan knooppunt Valburg. Het deel tussen Kesteren en Valburg werd direct met 2x2 rijstroken opgeleverd. In 1976 opende het gedeelte tussen Schelluinen en Arkel met een tweede rijbaan, inclusief het klaverblad Gorinchem.

⁵⁷ MB van 27 januari 1961, nr. 6327, afd. P, Directie van de Waterstaat

Het oostelijke deel van de A15, tussen knooppunt Valburg en knooppunt Ressen opende in 1979 voor het verkeer. In 1989 was knooppunt Deil omgebouwd tot klaverblad.

Op 22 juni 2011 heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu afspraken gemaakt met de provincie Gelderland en de stadsregio Arnhem/Nijmegen over de doortrekking van de A15 tussen het knooppunt Ressen en Zevenaar (A12). De aanleg van de nieuwe weg zal voor een deel met tol betaald worden. De kruising met het Pannerdensch Kanaal via een brug ontmoet veel bezwaren vanuit omwonenden, die pleiten voor een tunnelvariant.

Rijksweg 25 en 26

Deze rijkswegen van het RWP1932 kwamen in het RWP1968 te vervallen, terwijl rijksweg 26 onderdeel werd van rijksweg 2.

Rijksweg 12

In het RWP1948 werd rijksweg 12 doorgetrokken van De Klomp naar de Duitse grens en rijksweg 51 (Arnhem – grens) kwam te vervallen. In 1956 opende een gedeelte van Veenendaal tot Planken Wambuis direct met 2x2 rijstroken en in 1957 verlengd tot Arnhem-Noord. Begin jaren '60 werd de snelweg oostwaarts verlengd richting de Duitse grens. In 1961 opende de eerste rijbaan tussen knooppunt Velperbroek en de grensovergang Bergh autoweg met Duitsland. De tweede rijbaan hiervan werd tussen 1961 en 1964 opengesteld. In 1965 werd de aansluitende Duitse A3 tussen Emmerich en Wesel opengesteld, waarmee de A12 werd aangesloten op het Duitse Autobahn-netwerk.



Rijksweg 12, km 80; richting Arnhem (bron Verslag Openbare Werken Waterstaat 1951)

Tot 1968 was het knooppunt Velperbroek een regulier verkeersplein, totdat de A12 over de rotonde werd geleid. De aanzet van de aardebanen voor de hoofdrijbanen van de A12 had er altijd al gelegen. Oorspronkelijk was tijdens de oorlog de aardebaan volledig aangelegd tot aan de IJssel. Bij de aanleg van het verkeersplein Velperbroek was een gedeelte van die aardebaan afgegraven. In 1990 werd het deel tussen knooppunt Velperbroek en Westervoort verbreed naar 8 rijstroken door de aanleg van een tweede IJsselbrug en in 1992 het deel tussen Westervoort en Duiven over een korte afstand naar 2x3 rijstroken.

Rijksweg 2

In het RWP1958 kwam rijksweg 26 te vervallen en werd onderdeel van rijksweg 2 door het westen van Gelderland. Het betrof het gedeelte van de Maasbrug Empel, via de huidige Martinus Nijhofbrug bij Zaltbommel en het knooppunt Deil naar het noorden langs Culemborg. In dit gedeelte van de A2 werd in 1933 de Bommelsebrug bij Zaltbommel geopend (later vervangen door de op 18 januari 1996 geopende Martinus Nijhofbrug).



Postzegel Martinus Nijhoffbrug en postzegel van deze dichter, die in 1933 een prachtig gedicht over de oude brug schreef.

In de jaren '50 was de verbinding op het wegvak in Gelderland grotendeels enkelbaans met tegenverkeer. In 1956 werd het deel tussen Zaltbommel en Hedel verbreed naar een 2x2 autosnelweg. In 1957 opende het korte stukje 2x2 tussen Beesd en Deil en in 1958 volgde het deel tussen Deil en Waardenburg. In 1961 was de gehele route van Vianen tot Beesd verdubbeld naar 2x2 rijstroken, destijds als autoweg. Het knooppunt Deil als rotonde werd in 1989 omgebouwd tot klaverblad. Inmiddels bestaat het traject tussen Everdingen en Deil uit 4 rijstroken in beide richtingen (eind 2010), terwijl het gedeelte van Deil naar 's-Hertogenbosch 2x3 rijstroken telt.



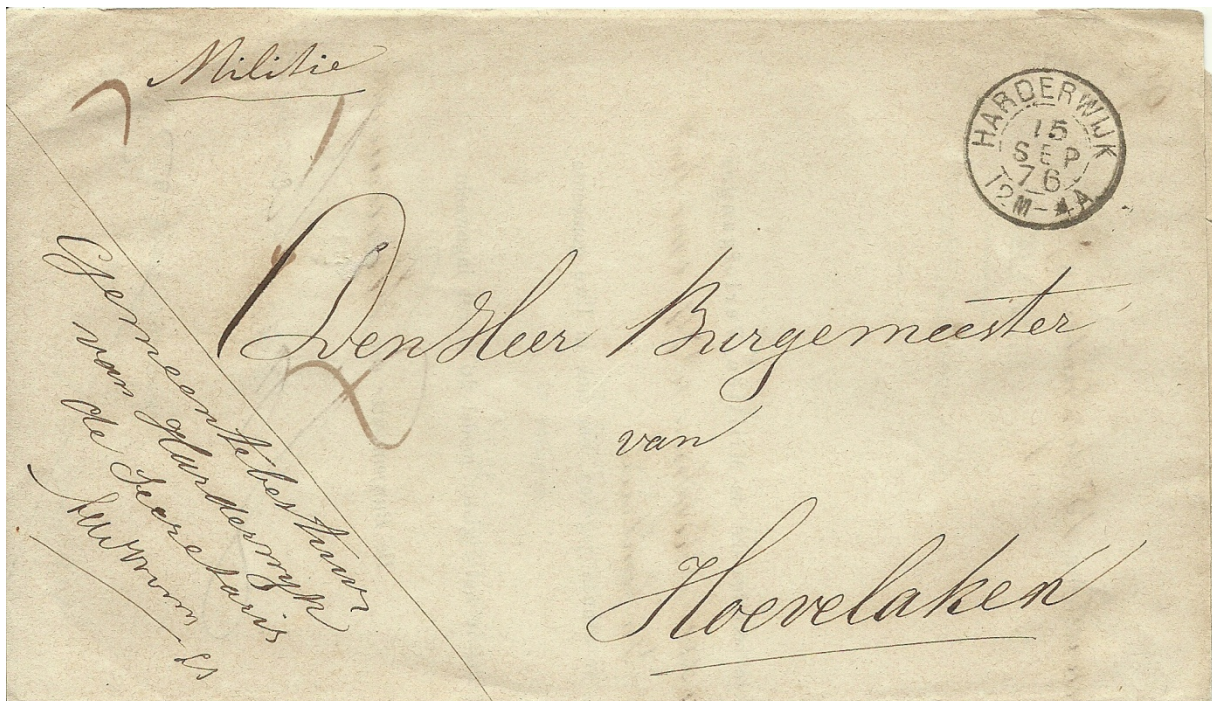
Aanleg verkeersplein Deil (bron <https://beeldbank.rws.nl>, Rijkswaterstaat / Jaap Boelens)

Rijksweg 28

In het RWP1958 kwam er een nieuw tracé tussen Hoevelaken en Zwolle, terwijl in het RWP1968 het gedeelte tussen Utrecht en Amersfoort werd toegevoegd.

Het deel van de A28 tussen Amersfoort en Zwolle is het oudste. Al in 1952 werd een tak van rijksweg 28 opengesteld tussen de rotonde Hoevelaken en de Nijkerkerstraat. In 1958 opende de eerste rijbaan tussen Wezep en de Geldersedijk bij Hattem. Het allereerste 2x2-deel van de A28 opende op 22 oktober 1962 tussen Harderwijk en Elspeet. Dit was het eerste snelwegtraject van de gehele rijksweg 28 tussen Utrecht en Groningen. De rest van de route over de Veluwe is gedurende de jaren '60 opengesteld. In 1967 was de snelweg min of meer gereed, met uitzondering van de nieuwe IJsselbrug bij Zwolle. Deze opende in 1970 voor het verkeer, waarmee Amersfoort definitief per autosnelweg met Zwolle verbonden was. Het knooppunt Hoevelaken was oorspronkelijk, zoals wel meer knooppunten, als een zogenaamde stuiver aangelegd, feitelijk een meerstrooks rotonde.

In 1971 werd deze omgebouwd tot het huidige klaverblad. Sinds de completering van de A28 in de jaren '60 is er weinig meer aan de snelweg veranderd. Het deel rond Nunspeet had oorspronkelijk een betonnen wegdek dat in slechte toestand was. Dit is in de jaren '90 gerenoveerd en vervangen door asfalt.



Dienstbrief (militair) van Harderwijk (15/9/1876, 2-letterstempel naar Hoevelaken via bode naar Amersfoort (stempel achterzijde 16/9/1876) met op achterzijde langstempel HOEVELAKEN (was hulppostkantoor van 1869-1881).

Rijksweg 29, 46, 48a, 50a, 51, 52 en 53.

Deze in het RWP1932 opgenomen rijkswegen bleven gehandhaafd tot het RWP1968, toen de rijkswegen 29, 46, 48a en 50a kwamen te vervallen. Het vrijgekomen nummer 29 werd gebruikt voor een gedeelte van rijksweg 19 en rijksweg 48a werd omgenummerd naar rijksweg 51. Toegevoegd werd hiervoor de rijksweg van Dieren naar Doetinchem als rijksweg 51. In het RWP1984 vervielen de rijkswegen 51, 52 en 53 geheel.

Rijksweg 30

Rijksweg 30 is de autosnelweg die de verbinding vormt tussen de A1 bij Barneveld en de A12 bij Ede en voor het eerst opgenomen in het RWP1984. De weg opende in 1972 als de administratieve provinciale weg S1 tussen de A1 en Ede met één rijbaan met ongelijkvloerse aansluitingen en had een ruimtereservering voor een tweede rijbaan. In het RWP1984 werd rijksweg 30 (Barneveld – Ede) opgenomen. In het SVV-II (vastgesteld in 1991) was de kortsluiting tussen de A1 en de A12 opgenomen. Dit leidde later tot de aanleg van het ontbrekende deel in de eerste jaren van de 21^e eeuw. Ergens in die periode is de weg overgedragen van de provincie Gelderland aan het Rijk en sindsdien is de weg in beheer bij Rijkswaterstaat. Pas in 1991 werd de tweede rijbaan aangelegd tussen de A1 en de aansluiting Lunteren. In 2001 is Rijkswaterstaat begonnen met het ombouwen van het gedeelte tussen Lunteren en Ede (N30) in een autosnelweg. Ook moest het gedeelte tussen de N224 bij Ede en de A12 nog gerealiseerd worden. In 2003 werd het wegvak tussen Lunteren en Ede verdubbeld tot autosnelweg en het weggedeelte tussen Ede en Ede Kernhem (Industrie) opengesteld. In 2004 volgde de openstelling van het laatste wegvak, inclusief knooppunt Maanderbroek.

Rijksweg 47 en 49

Deze rijksweg werd vanaf het RWP1932 gehandhaafd tot de verbinding tussen Zutphen – Winterwijk – grens in het RWP1984 verviel. Dit gold ook voor rijksweg 49 (Apeldoorn – Zutphen).

Rijksweg 48

In het RWP1932 was rijksweg 48 opgenomen van Arnhem naar Zutphen. Al in 1958 werd een tracébesluit genomen om rijksweg 48 aan te leggen tussen Arnhem en Rheden, waarvoor de werkzaamheden in 1960 begonnen. In 1964 werd dit deel opengesteld als A48. In 1968 werd een tweede tracébesluit genomen voor de aanleg van de rijksweg 48 vanaf Rheden via Zutphen naar Deventer, geheel als autosnelweg. Deze plannen werden echter nooit volledig uitgevoerd: enkel het deel vanaf de N317 bij Ellecom tot de oude route ten zuiden van Dieren werd als dubbelbaans weg gebouwd en als zodanig in 1974 voor het verkeer opengesteld. Het resterend weggedeelte naar Zutphen is deels uitgevoerd als autoweg en deels als 80 kilometerweg. Per 1 januari 1993 is rijksweg A48/N48) overgedragen aan de provincies Gelderland en Overijssel.

Rijksweg 50

In het RWP1932 was rijksweg 50 opgenomen van Arnhem naar Apeldoorn. In het RWP1968 werd een nieuw tracé opgenomen en rijksweg 50 verlengd van Zwolle via Emmeloord naar Akkrum (Friesland). De planning van rijksweg 50 tussen Apeldoorn en Zwolle begon al midden jaren '30, maar er waren problemen met het tracé. In 1968 werd uiteindelijk het definitieve tracé tussen Apeldoorn en Hattemerbroek vastgesteld. Na meer dan 40 jaar plannen werd op 21 november 1977 32 km snelweg voor het verkeer opengesteld. Het verkeer op de ontbrekende schakel in de A50 tussen Apeldoorn en Arnhem maakte gebruik van de enkelbaans rijksweg 350 tussen rijksweg 12 en Woeste Hoeve. Pas begin 1980 werd het tracé voor deze verbinding vastgesteld, waarbij de nieuwe A50 gedeeltelijk met rijksweg 350 zou samenvallen en gedeeltelijk op korte afstand ten westen daarvan lopen. In 1988 werd de weg voor het verkeer opengesteld.

In 1957 werd de A12 langs Arnhem opengesteld, waar de A50 later ook overheen geleid zou worden. In 1968 werd begonnen met de bouw van de A50 tussen Hoenderloo en Apeldoorn die in 1972 werd opengesteld. Lange tijd was er echter een ontbrekende schakel tussen knooppunt Waterberg en Hoenderloo. Al in 1962 werd hiervoor een tracébesluit genomen, dat in 1972 heroverwogen werd. In 1980 werd uiteindelijk opnieuw een tracébesluit genomen, waarna in 1988 het eerste stompje tot aan Schaarsbergen werd geopend. In 1990 volgde de laatste ontbrekende schakel tussen Schaarsbergen en Hoenderloo, waarmee er een doorgaande snelweg kwam vanaf Oss tot Zwolle.

Van rijksweg 55 naar rijksweg 59.

In het RWP1932 was rijksweg van Nijmegen naar Grave (nr. 55) opgenomen en bleef gehandhaafd tot het RWP1984. Toen verviel rijksweg 55 en werd omgenummerd tot rijksweg 59.

Rijksweg 77

Dit is een redelijk nieuwe autosnelweg waarvan het tracébesluit voor de aanleg in 1975 werd genomen, waarna de snelweg op 22 oktober 1986 voor het verkeer werd opengesteld. Bij het knooppunt Rijkevoort slaat de A77 af van de A73 en loopt dan pal naar het oosten, met 2x2 rijstroken en heeft een aansluiting bij Boxmeer. Daarna steekt men de rivier de Maas in twee etappes over. Eerst de rivier zelf, daarna de oude meander van voor de rechtekking van de rivier. De snelweg loopt dan door een klein bosgebied bij Gennep waarna de grens met Duitsland volgt.

Overdracht vele wegvakken door Wet Verdeling Wegen per 1 januari 1993

Door de aanleg van het autosnelwegennet in Gelderland met nieuwe tracés zijn er vele wegvakken voor het Rijk over compleet geworden en na het RWP1984 als planvervangende wegen genummerd. Een groot aantal daarvan van zijn in het kader van Wet Herverdeling Wegen overgedragen aan de provincie Gelderland. Voorbeelden hiervan zijn rijksweg 820 (Culemborg – Geldermalsen – Waardenburg), rijksweg 824 (De Klomp – Ede – Arnhem), rijksweg 825 (Grebbeberg – Wageningen – Heveadorp), rijksweg 829 (Terschuur – Apeldoorn – Steenenkamer), rijksweg 841 (Zutphen – Ruurlo – Winterswijk – Duitse grens) en rijksweg 847 (Ellecom - Doetinchem - Gendringen - Duitse grens). Zo zijn er een aantal overgedragen aan de provincie Gelderland en de aansluitende provincie Overijssel, Noord-Brabant en Limburg, zoals rijksweg 771 (Nijmegen – Mook – Venlo), rijksweg 821 (Nijmegen – Grave) en rijksweg 830 (Gietelo – Deventer). Er waren natuurlijk ook wegen die gedeeltelijk werden overgedragen aan de provincie Gelderland en de gemeenten. Hiervan kunnen genoemd worden rijksweg 828 (Hoevelaken – Nijkerk – Harderwijk-Zwolle), rijksweg 831 (Woeste Hoeve – Loenen – Gietelo), rijksweg 848 (Arnhem – Rheden – Brummen – Zutphen), rijksweg 849 (Dieren – Apeldoorn – Hattem) en rijksweg 850 (Arnhem –

Beekbergen). Rijksweg 832 (Apeldoorn - Woeste Hoeve) werd overgedragen aan de provincie Gelderland, die per 1 januari 2007 de weg aan de gemeente overdroeg. In de beschrijving van de dienstkringen zijn verschillende landsdijken opgenomen. Ook de dijkwegen zijn per 1 januari 1993 overgedragen aan de gemeenten, zoals rijksweg 816 (Tolkamer – Lobith – Pannerden, de dijkweg langs het Pannerdensch Kanaal) en rijksweg 818 (Millingen aan de Rijn, de dijkweg langs het Bijlandsch Kanaal).