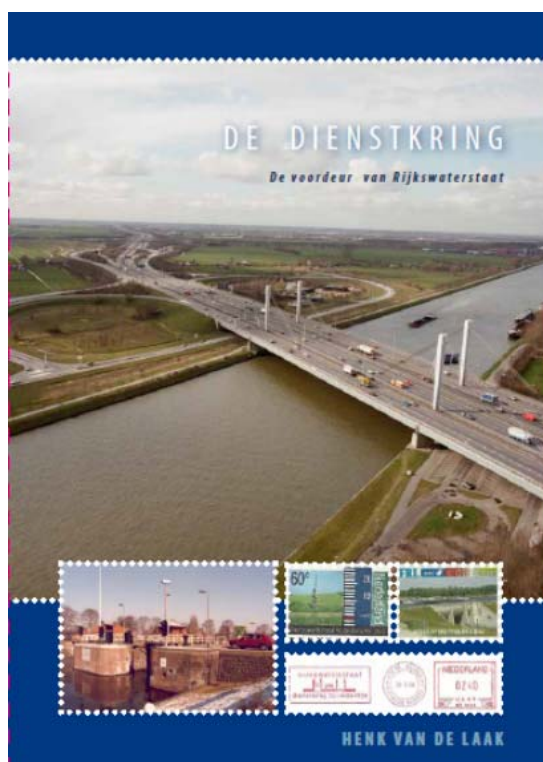


***Bijlage 5g:
De organisatie en beheersobjecten van de
(directie) Zuid-Holland van Rijkswaterstaat
van begin 19e eeuw tot 1 april 2013***

Behoort bij de publicatie:



1-2-2016

© Henk van de Laak

ISBN: 978-94-6247-047-7

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Bijlage 5g: Zuid-Holland¹



Frankeerstempel directie Zuid-Holland

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 1^e district Zuid-Holland behoorde tot 'zeehavens en zeegaten'. Tijdens het Koninkrijk Holland (1806-1810) werd de reorganisatie afgerond in 1808⁴ en het land in 12 districten ingedeeld. De huidige provincie Zuid-Holland viel onder het 9^e district (Amsterdam-Rijnland c.a.⁵) en het 10^e district (Scheveningen-Breda⁶).

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 het zuidelijke deel van Holland, het latere Zuid-Holland, vormde het Departement Monden van de Maas (Dep. des Bouches de la Meuse) met de arrondissementen Gorinchem, Rotterdam, 's-Gravenhage en Brielle. In 1814 werd het 2^e provisionele district (Zuid-Holland) ingesteld⁷, dat overeenkwam met het voormalig departement Monden van de Maas. Na de hereniging met de Zuidelijke Nederlanden vond in 1815 bij de waterstaat een reorganisatie plaats⁸. Per 1 januari 1817 werden zestien waterstaatsdiensten ingesteld die grotendeels de provinciegrenzen volgden⁹. Het 2^e district (Zuid-Holland) werd in maart 1817¹⁰ in drie arrondissementen (Brielle, 's-Gravenhage en Gorinchem) verdeeld, wat in grote trekken overeen kwam met de situatie in de jaren 1811-1814. Met ingang van 1 januari 1820 werden onder meer de zee- en havenwerken op het eiland Goeree en de Zwartewaalse zeedijk en enkele sluizen te Gouda, Alphen aan de Rijn en Schoonhoven door de provincie overgenomen. Per 1 juli 1822 werd het corps van Ingenieurs opnieuw ingedeeld¹¹ en het daarop volgende jaar ontstonden binnen het district Zuid-Holland de arrondissementen 's-Gravenhage en Gouda¹², dat Gorinchem werd vanaf 1837.

b. Periode 1 april 1849 tot 1 juli 1903.

Per 1 april 1849 bestond het 10^e district (Zuid-Holland) uit de provincie Zuid-Holland en verdeeld in een Eerste, Tweede en Derde arrondissement, met als standplaats respectievelijk Gorinchem, 's-Gravenhage en Brielle¹³.

Begin 1875 werd in Zuid-Holland de provinciale waterstaatsdienst opgericht¹⁴. In datzelfde jaar werd het Eerste arrondissement met standplaats Gorinchem opgeheven. Vanaf dat moment waren er een Noordelijk- en een Zuidelijk Arrondissement met als standplaats respectievelijk 's-Gravenhage en Brielle. De definitieve vaststelling van de twee arrondissementen vond plaats in 1883¹⁵. De scheiding tussen deze arrondissementen werd gevormd door de Nieuwe Maas, de Noord

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 Naarden langs Muiden en Amsterdam, Rijnland, Delfland en Schieland, de Alblasserwaard langs de Merwede enz. tot achter Utrecht

⁶ Van Scheveningen tot achter Breda en Bergen op Zoom en Goeree en Overflakkee.

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

⁸ 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

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 MB van 24 maart 1817, nr. 2680/268

¹¹ Tot eigenlijke uitvoering van het KB van 17 december 1819 nr. 2 kwam het eerst door de Koninklijke Bestuuten 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 KB van 30 september 1823, nr. 129

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

¹⁴ KB van 2 februari 1875, nr. 15 en Koninklijke Kabinetbrief van 17 december 1874, nr. 9

¹⁵ MB van 14 juli 1883, nr. 6, afd. Waterstaat A

en de Merwede. Gedurende de periode juni 1889 tot en met september 1890 werd de dienst van de hoofdingenieur in het 10^e district waargenomen door de hoofdingenieur in het 9^e district (Noord-Holland)¹⁶. De standplaats van de ingenieur van het Noordelijk arrondissement was gedurende de periode 1898-1915 verplaatst van 's-Gravenhage naar Gorinchem.

De hoofdingenieur in het 10^e district Zuid-Holland stelde in 1884¹⁷ voor zes vaste opzichters aan te stellen in een dienstkring. Ook gold dit voor een tweetal die bezet werden door de buitengewone opzichters H. Dalebout (Goedereede), die in 1894 tot adjunct-opzichter werd benoemd en J.H. van Echten (Gouda).

18



Kaart met de 'dienstkringen' in Zuid-Holland in 1884¹⁸

In 1887 werd een nieuwe kaart toegestuurd met de op dat moment bestaande 8 dienstkringen met de toenmalige opzichters¹⁹. De dienst in Nieuwenhoorn (J. Kooreman) werd met ingang van 28 juli 1889 opgeheven en overgedragen²⁰. Kooreman werd per 1 september 1889 benoemd in de dienstkring Nieuwendiep. In januari 1895 werden in het 10^e district de dienstkringen 's-Gravenhage, Dordrecht, Gorinchem, Alphen, Gouda, Hellevoetsluis en Goedereede vastgesteld²¹.

¹⁶ KB van 25 juni 1889, nr. 26

¹⁷ Brief van 15 augustus 1884, nr. 1841 (NA 2.16.07, inv. nr. 460)

¹⁸ NA 2.16.07, inv. nr. 460

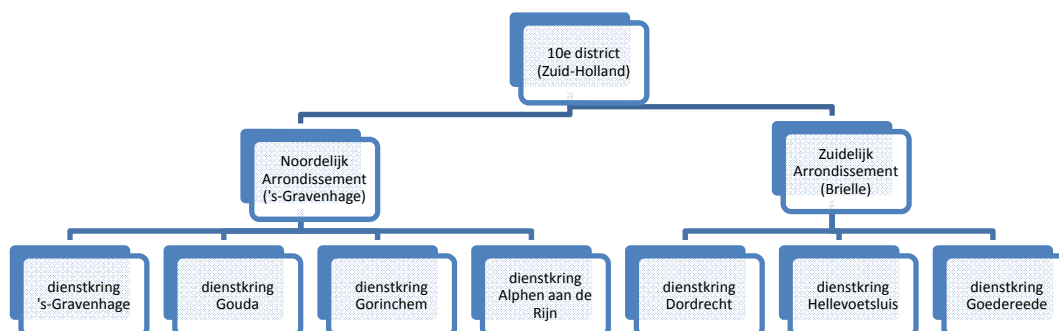
¹⁹ brief van 5 september 1887, nr. 1921 (NA 2.16.07 inv. nr. 460)

²⁰ NA 3.07.11 inv. nr. 2697

²¹ MB van 30 januari 1895, nr. 140, afd. Waterstaat, 3^e onderafd. b

Aan het einde van de 19^e eeuw beheerden de dienstkringen in Zuid-Holland de volgende infrastructuur:

<i>Dienstkring</i>	<i>AREAAL DIENSTKRING 1896</i>
Gouda	<ul style="list-style-type: none"> - Rijksweg van Rotterdam naar Kralingsche veer; - Toezicht gesubsidieerde weg Gouda – Rotterdam; - Mallegatsluis te Gouda en draaibrug daar; - Behandeling concessies Hollandse IJssel.
Gorinchem	<ul style="list-style-type: none"> - Rijksweg Gorinchem – Vianen; - De overlaten in de Waaldijk boven Gorinchem; - Het nog bestaande Zederikkanaal; - Het Merwedekanaal van Gorinchem tot Vreeswijk.
Alphen aan de Rijn	<ul style="list-style-type: none"> - Rijksweg van Haagsche Schouw over Leiden en Woerden naar Utrechtse grens; - Gouwesluis te Alphen.
Dordrecht	<ul style="list-style-type: none"> - Rijksweg Dordrecht – Willemsdorp; - Rijksweg Katendrecht – Zwijndrecht; - Rijksweg Katendrecht – Oude Maas – Numansdorp; - Rijksweg Goidschalxoord – 's-Gravendeel; - Rijksweg Heinenoord – Mijnsheerenland; - Rijksweg Puttershoek – Strijensas; - Veer te 's-Gravendeel; - Dijk- en oeverwerken van de voormalige Rijks Quarantaine plaats en Tien Gemeenten.
Hellevoetsluis	<ul style="list-style-type: none"> - Kanaal door Voorne; - De dijk en oeverwerken bij Hellevoetsluis; - De beide Hoornsche hoofden; - De Zwartwaalsche dijk; - Het Brielsche Spuiwater; - Rijksweg op het eiland Rozenburg; - Rijksweg Brielle – Hellevoetsluis.
Goedereede	<ul style="list-style-type: none"> - Het onderhoud van de havenduin, dijk- en oeverwerken op het eiland Goedereede.
's-Gravenhage	<ul style="list-style-type: none"> - Rijksweg van 's-Gravenhage over het Haagsche Schouw naar de grens met Noord-Holland; - Rijksweg van 's-Gravenhage tot de Hoornbrug; - Rijksweg van Delft tot de Doenkade (gem. Overschie); - Rijksweg van Delft naar Maassluis; - Rijksweg van Loosduinen naar Naaldwijk.



c. Periode van 1 juli 1903 tot 1 mei 1918

Als uitvloeisel van de Grondwet 1887 kwam de Waterstaatswet 1900 (WW1900)²² tot stand, die bepaalde dat de inrichting van de Rijkswaterstaatsdienst vastgesteld zou worden bij algemene maatregel van bestuur. De WW1900 werd per 15 juni 1902 in werking²³.

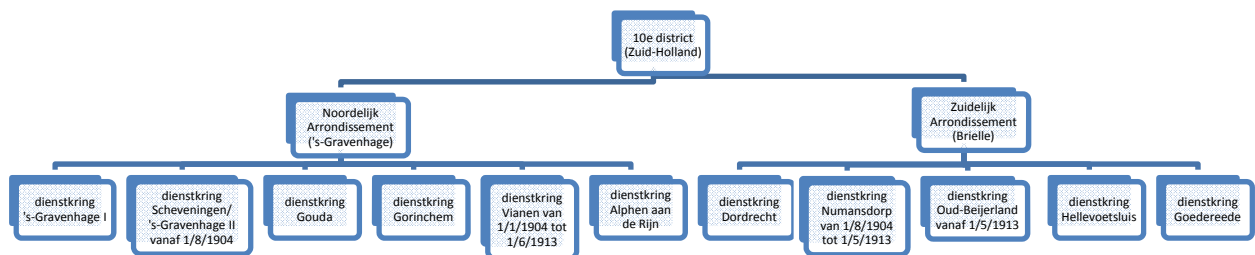
²² wet van 10 november 1900, Stbl. 176

²³ KB van 20 mei 1902, Stbl. 75

Deze algemene maatregel van bestuur kwam in 1903²⁴ 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 10^e directie (Zuid-Holland) bestond er een Noordelijk- en Zuidelijk arrondissement²⁵.

In mei 1894 werd een splitsing van de dienstkring Gorinchem goedgekeurd in de dienstkringen Gorinchem en Vianen²⁶. Met ingang van 20 juni 1894 werd in Vianen een vaste opzichter geplaatst, maar het werd nog geen zelfstandige dienstkring. Eerst per 1 januari 1904 werd de splitsing definitief²⁷. Per 1 augustus 1904 werd op grond van dezelfde beschikking de dienstkring 's-Gravenhage verdeeld in de dienstkringen 's-Gravenhage (I) en Scheveningen ('s-Gravenhage II). In dezelfde beschikking werd de dienstkring Dordrecht gesplitst in de dienstkringen Dordrecht en Numansdorp (afplitsing van de Hoekse Waard en Tiengemetten). Op 1 juni 1913 werd de dienstkring Vianen weer opgeheven en de werken gevoegd bij de dienstkring Gorinchem. Per 1 mei 1913 werd de standplaats van de dienstkring Numansdorp gewijzigd in Oud-Beijerland.

Per 1 januari 1913 kwam er een nieuwe grensregeling voor de arrondissementen en bleef Zuid-Holland verdeeld in een Noordelijk- en Zuidelijk arrondissement²⁸. Daarbij werden wel de begrenzingen van die arrondissementen duidelijker beschreven met de 2^e en 3^e directies (Grote Rivieren) en de 6^e directie (Gelderland en Utrecht). Tot het Noordelijk arrondissement behoorden de in de provincie Gelderland gelegen overlaten in de Waaldijk boven Gorinchem, evenals de Dalemsche sluis en de inundatiesluizen in de wederzijdse Lingedijken boven Asperen, voor zover de bemoeiingen van Rijkswaterstaat zich tot deze sluizen uitstrekten (beheersgebied dienstkring Gorinchem)



d. Periode van 1 mei 1918 tot 1 januari 1933.

Per 1 mei 1918 kwam er een nieuw organiek besluit voor de inrichting van de Rijkswaterstaat²⁹, waarbij er sprake was van directie 'zonder nummering'. De directie Zuid-Holland en de directie Utrecht werden samengevoegd tot de directie Zuid-Holland en Utrecht en omvatte beide provincies. De benaming van het Noordelijk arrondissement werd gewijzigd in arrondissement 's-Gravenhage en het Zuidelijk arrondissement in arrondissement Brielle, waarbij de omschrijvingen van de arrondissementen niet gewijzigd werden³⁰. Met ingang van 1 augustus 1921 kwam er nieuw organiek besluit van Rijkswaterstaat³¹, waarbij de directie Zuid-Holland en Utrecht buiten de provincies Zuid-Holland en Utrecht ook omvatten de gedeelten van de provincie Noord-Brabant gelegen in de gemeenten Werkendam en Hoge- en Lage Zwaluwe ten noorden van de Nieuwe

²⁴ KB van 3 juni 1903, Stbl. 151

²⁵ MB van 24 augustus 1903, nr. 188, afd. Waterstaat

²⁶ MB van 8 mei 1894, nr. 166

²⁷ MB van 6 juli 1904, nr. 256, afd. Waterstaat

²⁸ MB van 7 november 1912, nr. 424, afd. Waterstaat

²⁹ KB van 5 november 1917, nr. 29

³⁰ MB van 15 november 1917, nr. 252, afd. Waterstaat

³¹ KB van 23 juli 1921, nr. 24

Merwede en het Hollandsch Diep, met uitzondering van de gedeelten die tot de directie Grote Rivieren behoorden.

Vanaf 1 mei 1922 werd de standplaats van de dienstkring Alphen aan de Rijn gewijzigd in Leiden. Vanaf 1 juni 1927 werd het opruimen van wrakken toegevoegd³²

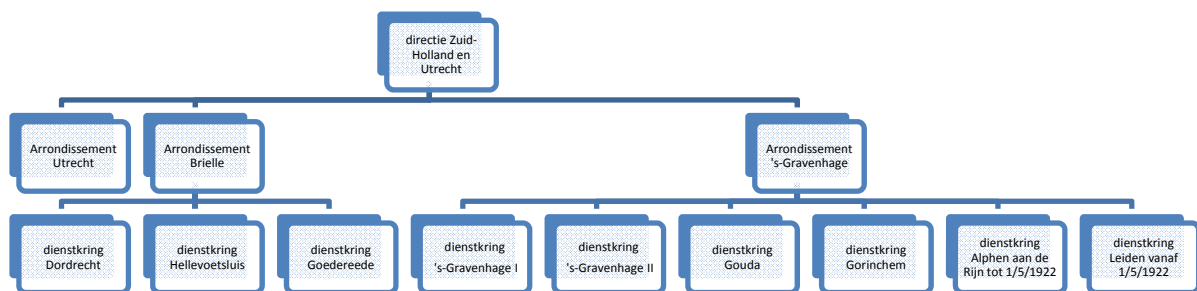


33

Kwitantie voor bureelchef arrondissement Brielle (12/2/1924) voor contributie³³

De Hollandse IJssel (dienstkring Gouda, arrondissement 's-Gravenhage) werd gevoegd bij de directie Grote Rivieren³⁴ en vanaf 1 oktober 1928 onttrokken uit het arrondissement 's-Gravenhage³⁵.

De technische ambtenaar in Gouda kreeg hiervoor terug de voorbereiding en later het beheer en onderhoud van delen van de rijkswegen Amsterdam - Rotterdam en 's-Gravenhage - Harmelen³⁶.



³² MB van 27 mei 1927, La. A., afd. Waterstaat T

³³ In art. 27 van de postwet van 1871 wordt gesteld dat aan belanghebbenden de mogelijkheid wordt geboden om kwitanties door tussenkomst van de postertijen te laten invorderen.

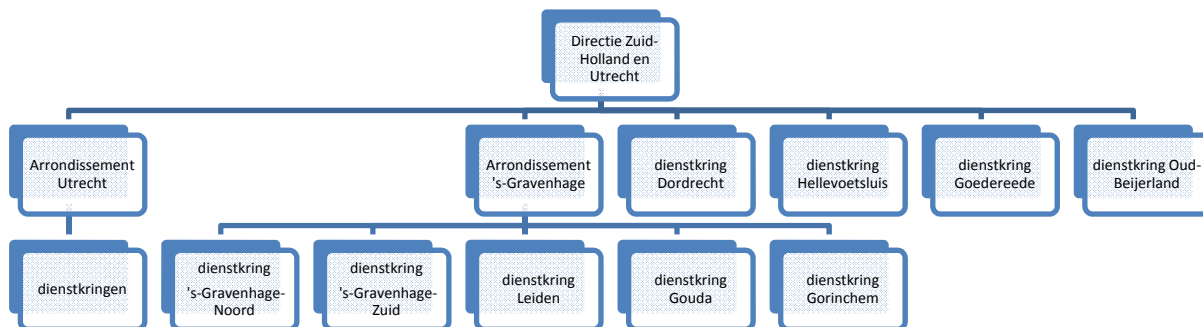
³⁴ bij KB van 15 september 1928, nr. 47

³⁵ MB van 17 oktober 1928, nr. 321, afd. Waterstaat T

³⁶ MB 4 mei 1929, nr. 326, afd. Waterstaat T

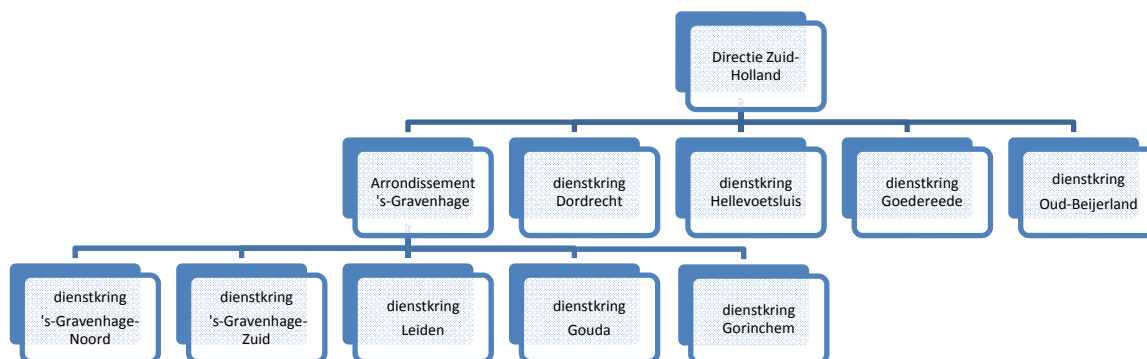
e. Periode van 1 januari 1933 tot 1 mei 1935.

Met ingang van 1 augustus 1933 kwam er een nieuw organiek besluit Rijkswaterstaat³⁷. Per die datum werd ook een nieuwe grensregeling voor de arrondissementen vastgesteld³⁸, waarbij onder meer het arrondissement Brielle werd opgeheven en de inliggende dienstkringen rechtstreeks onder de hoofdingenieur-directeur kwamen.



f. Periode van 1 mei 1935 tot 1 januari 1957

Met ingang van 1 mei 1935 werden de directie Zuid-Holland en Utrecht gescheiden in een directie Zuid-Holland met arrondissement 's-Gravenhage en een directie Utrecht³⁹. Per 1 mei 1935 werden ook de dienstkringen in de directie Zuid-Holland opnieuw vastgesteld. De dienstkring 's-Gravenhage I werd de dienstkring 's-Gravenhage Zuid en de dienstkring 's-Gravenhage II werd de dienstkring 's-Gravenhage-Noord. De dienstkringen Leiden, Gorinchem, Gouda, Hellevoetsluis, Oud-Beijerland, Goedereede en Dordrecht behielden dezelfde naam⁴⁰.



Frankeerstempel gemeente Hellevoetsluis

³⁷ MB van 12 april 1933, La. N., Directie van de Waterstaat

³⁸ MB van 25 juli 1933, La. N., Directie van de Waterstaat

³⁹ MB van 3 april 1935, nrs. 387 en 388, Directie van de Waterstaat

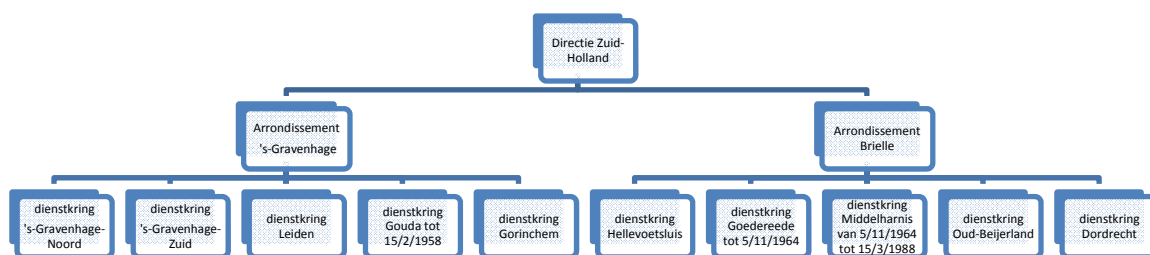
⁴⁰ DG van 8 september 1936, La. O., Directie van de Waterstaat, gewijzigd DG van 5 december 1936, La. R., Directie van de Waterstaat

g. Periode van 1 januari 1957 tot 1 mei 1972.

Wellicht onder invloed van de naweeën van de watersnoodramp 1953 werd het arrondissement Brielle in 1957 weer ingesteld met als standplaats 's-Gravenhage⁴¹ en als omschrijving: het arrondissement Brielle omvatte dat deel van de provincie Zuid-Holland dat niet tot het arrondissement 's-Gravenhage behoorde. Er bestond al wel vanaf circa 1949 een afdeling Brielle met de vier dienstkringen.



Per 15 februari 1958 werd de dienstkring Gouda opgeheven en de werken verdeeld over de dienstkringen 's-Gravenhage-Zuid, Leiden en Gorinchem⁴² en per 5 november 1964 werd de standplaats van de dienstkring Goedereede gewijzigd in Middelharnis.



Per 15 maart 1988 werden de dienstkringen Middelharnis en Oud-Beijerland opgeheven en samengevoegd tot nieuwe dienstkring Oud-Beijerland.

h. Periode van 1 mei 1972 tot 1 mei 1989.

De behoefte om de Rijkswaterstaatsdienst te maken tot een onder alle omstandigheden slagvaardig optredende dienst leidde er toe, dat men in de periode 1965-1975 de gelaagde structuur van de dienst kritisch ging bezien. De aanwezigheid van het arrondissementsniveau tussen het niveau van de regionale directie en dat van de dienstkringen werd als ondoelmatig en overbodig ervaren. De reorganisatie werd aangekondigd in de op 3 januari 1972 uitgesproken nieuwjaarsrede van de Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat. De mogelijkheid hiervoor werd geschapen bij KB van 14 januari 1971, Stbl. 42 (Organiek besluit Rijkswaterstaat).

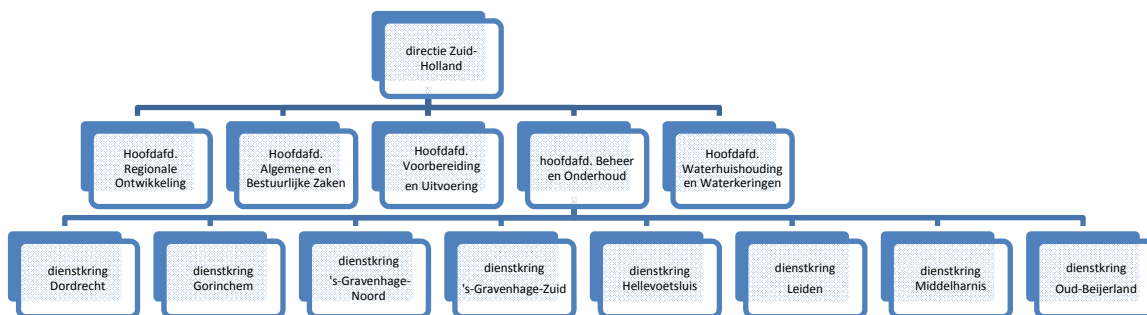
In de directie Zuid-Holland werden met ingang van 1 mei 1972 de arrondissementen opgeheven en vervangen door functioneel bepaalde afdelingen, ingepast in het centrale apparaat van de directie. De dienstkringen kwamen vanaf dat moment onder de hoofdafdeling Beheer en Onderhoud.

⁴¹ MB van 3 januari 1957, nr. 245, afd. P, Directie van de Waterstaat

⁴² DG van 29 januari 1958, nr. 528

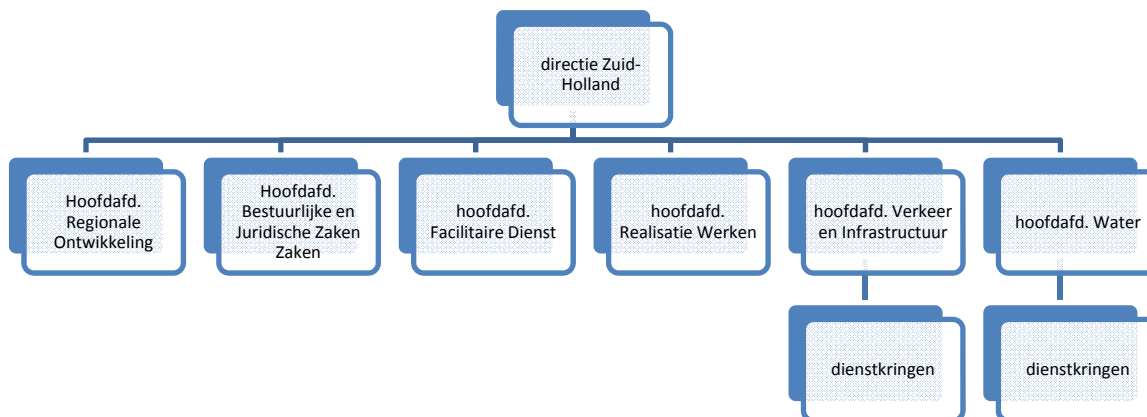


Frankeerstempel dienstkring Dordrecht



i. Periode van 1 mei 1989 tot 1 oktober 2004

De directie Zuid-Holland en de directie Benedenrivieren werden per 1 mei 1989 samengevoegd tot de nieuwe directie Zuid-Holland en kwamen de overgekomen rivierdienstkringen onder de hoofdafdeling Water en wijzigde de naam van de dienstkring Bergsche Maas in dienstkring Merwede.

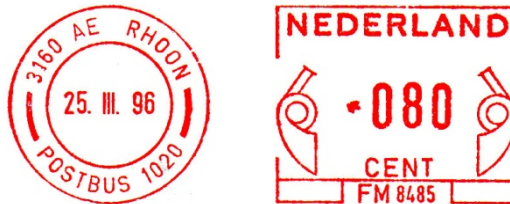


Per 1 april 1990 werden de dienstkringen 's-Gravenhage-Noord en Leiden samengevoegd tot de nieuwe dienstkring Leiden.



Postzegelvelletje 'Mooi Nederland' Leiden

Per 1 januari 1993 werden door overdrachten in het kader van de Wet Herverdeling Wegen de dienstkring 's-Gravenhage-Zuid opgeheven en de dienstkring Delft ingesteld, evenals de dienstkring Oud-Beijerland gewijzigd in dienstkring Rhoon. Met ingang van 1 april 1990 vond er een herschikking van de droge dienstkringen plaats, waarbij onder opheffing van de bestaande dienstkringen een viertal regiodynstkringen werden ingesteld.



Frankeerstempel dienstkring Rhoon

- Hoofdafdeling Verkeer en Infrastructuur
 - dienstkring 's-Gravenhage Zuid tot 1/1/1993
 - dienstkring Delft van 1/1/1993 tot 1/4/2000
 - dienstkring 's-Gravenhage-Noord tot 1/4/1990
 - dienstkring Leiden tot 1/4/2000
 - dienstkring Gorinchem tot 1/4/2000
 - dienstkring Hellevoetsluis tot 1/4/1990
 - dienstkring Oud-Beijerland tot 1/1/1993
 - dienstkring Rhoon van 1/1/1993 tot 1/4/2000
 - dienstkring Dordrecht tot 1/4/2000
 - dienstkring Zuid-Hollandse Eilanden vanaf 1/4/2000
 - dienstkring Rijnmond vanaf 1/4/2000
 - dienstkring Haaglanden vanaf 1/4/2000
 - dienstkring Zuid-Hollandse Waarden vanaf 1/4/2000



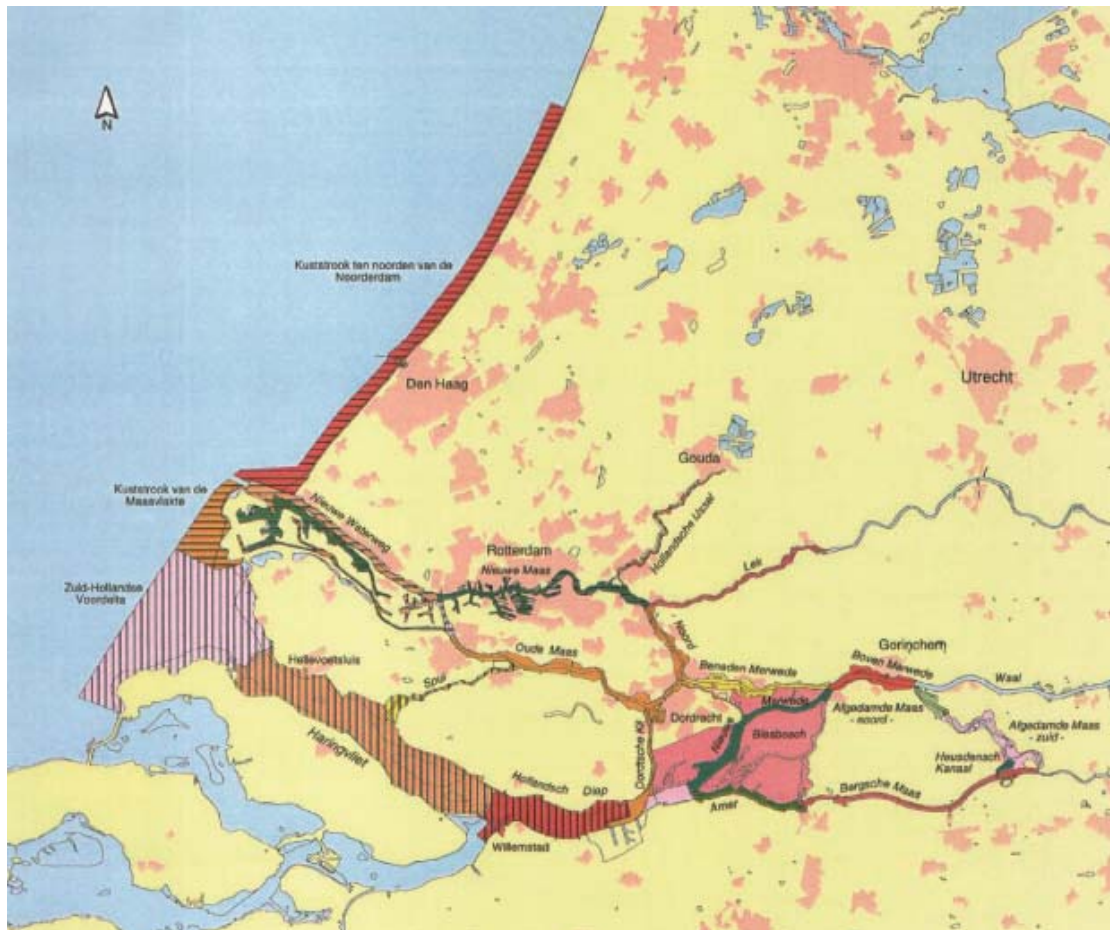
Frankeerstempel dienstkring Oude Maas



Frankeerstempel dienstkring Merwede

In het kader van Brokx-Nat werd het Merwedekanaal in de provincie Zuid-Holland met alle objecten behorend bij dit kanaal en het Verbindingskanaal (tussen het Merwedekanaal en de Linge) met ingang van 1 januari 1998 overgedragen aan de provincie Zuid-Holland. Een gevolg van deze overdracht was de samenvoeging van de dienstkring Merwede en de dienstkring Oude Maas tot de dienstkring Merwede en Maas.

- Hoofdafdeling Water
 - dienstkring Nieuwe Waterweg
 - dienstkring Haringvliet
 - dienstkring Merwede tot 1/5/1998
 - dienstkring Oude Maas tot 1/5/1998
 - dienstkring Merwede en Maas vanaf 1/5/1998



43

Kaartje van de natte dienstkringen in de nieuwe directie Zuid-Holland vanaf 1 mei 1994⁴³

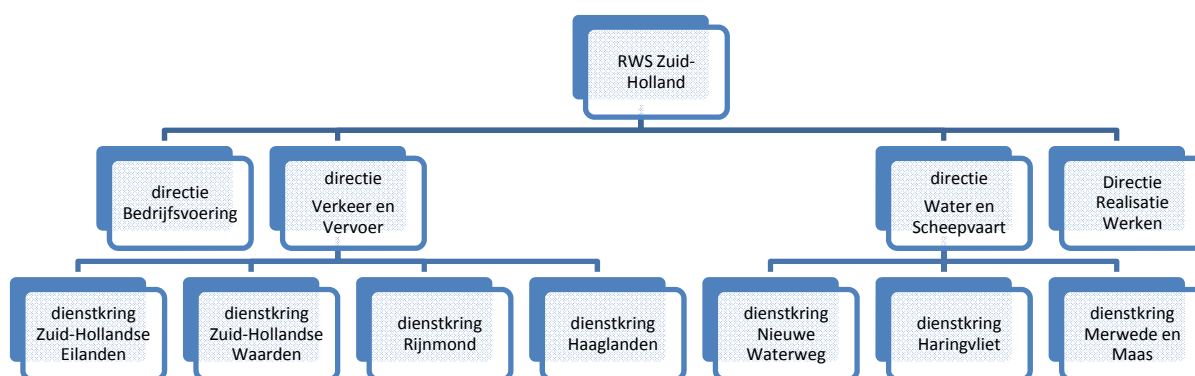


⁴³ Directie Zuid-Holland, Samenvatting Beheerplan Nat 2001-2006

Met ingang van 1 april 2000 waren de droge dienstkringen in de directie Zuid-Holland herbenoemd.

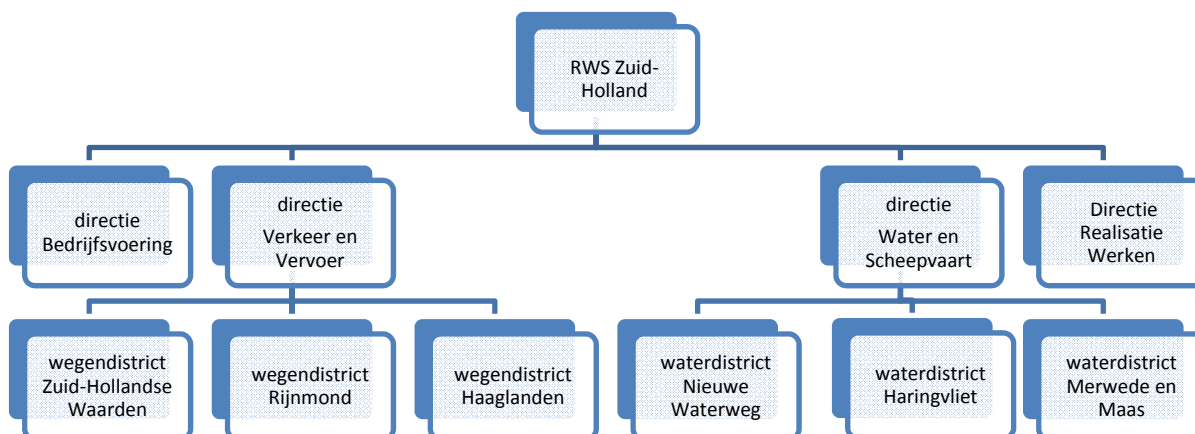
j. Periode van 1 oktober 2004 tot 15 november 2005

Via het Ondernemingsplan 2004 werd de Rijkswaterstaatorganisatie klaar gemaakt voor de vereisten van de agentschapstatus. De regionale diensten kregen daarbij een uniforme structuur met binnen de diensten drie directies: Bedrijfsvoering, Wegen & Verkeer, en Water en Scheepvaart met directeuren aan het hoofd, die samen met de hoofdingenieur-directeur het directieteam van een dienst vormden. Het begrip 'directie' – tot dat moment gebruikt voor de regionale organisatievorm – was daarmee vervangen door 'dienst'. Afgesproken werd dat voor de eenduidigheid alle diensten per 1 oktober 2004 in plaats van de tot dan toe gebruikelijke aanduiding (bijv.) 'directie Zuid-Holland' zou worden: 'RWS Zuid-Holland'.



k. Periode van 15 november 2005 tot 2 april 2013

Per 15 november 2005 was de reorganisatie bij RWS Noord-Holland gereed en de wegen- en waterdistricten ingesteld.



l. Periode na 1 april 2013

In het in juni 2011 verschenen Ondernemingsplan 2015 ('Eén Rijkswaterstaat, elke dag beter!') werd een nieuwe koers aangekondigd met een nieuwe hoofdstructuur voor Rijkswaterstaat. Vanuit het principe van één Rijkswaterstaat werden de districten opnieuw ingericht zodat wegen en water gecombineerd zijn. Op 1 april 2013 werd de nieuwe organisatiestructuur vastgesteld, waarbij de combi-districten een gewone afdeling werden binnen de regionale directies. De naam van de dienst werd: 'Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid'.

2. Beheersobjecten.

a. Natte infrastructuur

Nieuwe Waterweg

De rivieren in Zuid-Holland maakten geen deel uit van de directie Zuid-Holland tot 1 mei 1989, toen de directie Zuid-Holland en de directie Benedenrivieren werden samengevoegd tot de nieuwe directie Zuid-Holland. Deze zijn beschreven in de bijlage 4a.



Frankeerstempel dienstkring Nieuwe Waterweg

Het Zederikkanaal en Merwedekanaal in Zuid-Holland

Het Zederikkanaal is aangelegd in de jaren 1824/1825 als opvolger van de trekvaart tussen Gorinchem en Vianen, dat de Lek bij Vianen en de Boven-Merwede bij Gorinchem met elkaar verbond als onderdeel van de Keulse Vaart.

In 1881⁴⁴ werd besloten tot de aanleg voor rekening van de Staat van een kanaal van Amsterdam naar de Lek ten westen van Vreeswijk én van Vianen naar de Merwede bij Gorinchem, met onder andere sluzen te Vianen en Gorinchem, waarbij aan de oostkant van Vianen een nieuw kanaal werd gegraven. Tussen Vianen en Gorinchem werd gebruik gemaakt van het verbeterde Zederikkanaal. Tussen de jaren 1883 en 1893 werd de capaciteit van het Zederikkanaal vergroot door verbreding en bochtafsnijding, waarna het gehele tracé de naam Merwedekanaal bezuiden de Lek kreeg (zie verder bijlage 5h).

In 1954⁴⁵ werd het afgesneden kanaalgedeelte met bijbehorende werken van het Merwedekanaal (voormalig Zederikkanaal) nabij de Lek aan de gemeente Vianen overgedragen. In het kader van Brokx-Nat werd het Merwedekanaal bezuiden de Lek met alle objecten behorend bij dit kanaal en het Verbindingskanaal (tussen het Merwedekanaal en de Linge) met ingang van 1 januari 1998 overgedragen aan de provincie Zuid-Holland⁴⁶. Per 1 januari 2002⁴⁷ vond er een wijziging plaats tussen de grenzen van de provincie Zuid-Holland en Utrecht, waarbij het gebied van de gemeente Vianen bij de provincie Zuid-Holland kwam. Het gevolg hiervan zou zijn dat de provincie Utrecht formeel het beheer en onderhoud van het binnen de gemeente Vianen van het Merwedekanaal had. Bij besluit van GS van Utrecht van 4 maart 2003 werd aan de provincie Zuid-Holland het mandaat verleend om het beheer en onderhoud van het Merwedekanaal ten zuiden van de Lek door de provincie Zuid-Holland te laten uitvoeren. Bij KB van 3 maart 1998 kwam het waterkwaliteits-beheer bij Zuiveringsschap Hollandse Eilanden en Waarden.



postbus 469, 3300 AL Dordrecht



Frankeerstempel Zuiveringsschap Hollandse Eilanden en Waarden

Het beheer van het voormalige Zederikkanaal en later het Merwedekanaal bezuiden de Lek tot Gorinchem was tot de overdracht van dit waterstaatswerk bijna altijd onderdeel van de dienstkring Gorinchem van de directie Zuid-Holland. Dit gold ook voor zijtak van het kanaal langs de Linge tot in de Merwede en de Linge en de Lingewerken bij Asperen. Enkel in de periode van 1 januari 1904 tot 1 juni 1913 is het noordelijk gedeelte in beheer geweest bij de dienstkring Vianen. Tijdens de overdracht was de dienstkring Merwede en Maas de beheerder.

Kanaal door Voorne

Op 15 augustus 1822 diende de Minister van Marine bij de Koning een plan in voor de aanleg van het Kanaal door Voorne. Op 18 maart 1826 nam Koning Willem I het definitieve besluit voor de aanleg van dit kanaal. Het kanaal zou dwars door de polders worden gegraven, zodat de

⁴⁴ wet van 29 juli 1881, Stbl. nr. 143, aangevuld bij wet van 15 mei 1884, Stbl. nr. 196

⁴⁵ wet van 13 oktober 1954, Stbl. 486

⁴⁶ KB 98 001 100

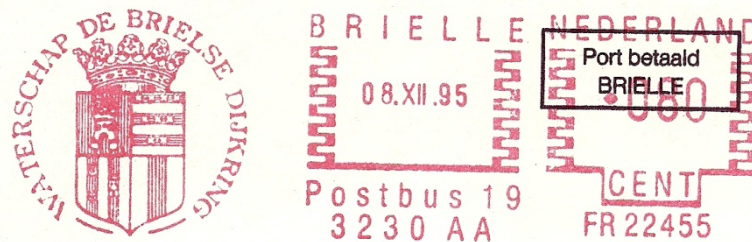
⁴⁷ wet van 18 oktober 2001, Stbl. 2001, nr. 521

bemalingen door de hele polders door bestaande windmolens niet meer mogelijk was. In en naast de aanlegwerkzaamheden van het kanaal kregen ook de verbeteringen of nieuwbouw van watermolens en molengangen hun beslag. De huidige (hoofd)structuur van de polders werd in die tijd gecreëerd. In 1827 werd een begin gemaakt met de aanleg van het kanaal door Voorne en op 8 november 1930 werd het kanaal opengesteld voor de scheepvaart. In 1832 werd het reglement van de polder Nieuwenhoorn goedgekeurd en vond de eerste peilvaststelling plaats⁴⁸. Het Rijk wilde een zo hoog mogelijke waterstand en het polderbestuur zo laag mogelijk in verband met kwel en geringe opvoerhoogte voor de windmolens. Toen in 1871 de Nieuwe Waterweg werd opengesteld voor de zeescheepvaart om de havens van Rotterdam te bereiken, viel voor een groot deel de scheepvaartfunctie van het Kanaal door Voorne weg.

In de jaren '60 werden het Hartelkanaal en het resterende deel van de voormalige Brielse Maasboezem (thans Brielse Meer genaamd) van elkaar gescheiden. Het Brielse Meer kreeg door de aanleg van het zogenaamde Voedingskanaal en de daarin gebouwde Voornse (schut)sluis een nieuwe toegang naar de Oude Maas. Er werd besloten het Kanaal door Voorne te sluiten voor de doorgaande scheepvaart en in het noorden af te dammen⁴⁹. Het was destijds de bedoeling om het kanaal in het zuiden af te sluiten door de schutsluis in Hellevoetsluis te vervangen door een dam. Op verzoek van de gemeente Hellevoetsluis werd echter dit plan in 1973 herzien en werd in gemeenschappelijk overleg besloten het zuidelijke gedeelte van het kanaal (het gedeelte ten zuiden van de laaggelegen vaste brug, genaamd Struytsebrug) open te houden voor de scheepvaart in verband met de belangen van de recreatievaart. Afgesproken werd dat op kosten van het Rijk de schutsluis te Hellevoetsluis zou worden gerevideerd. Verder zou de gemeente om niet de Voorhaven en de Tramweghaven in beheer en onderhoud overnemen en het onderhoud van de schutsluis en van het laatstgenoemde kanaalgedeelte zou verrichten.

In mei 1972 werd een gedeelte van de Brielsche Maasboezem en een gedeelte van het Kanaal door Voorne aan de gemeente Rotterdam overgedragen⁵⁰.

Op 1 februari 1982 vond de overdracht plaats van onder andere het Kanaal door Voorne aan het waterschap Brielse Dijkkring en per 1 maart 1983 zou dit tot het einde van de dienstkring Rozenburg leiden.



Waaiersluis Gouda, 1946
(bron <https://beeldbank.rws.nl>,
Rijkswaterstaat / Afdeling
Multimedia)

Frankeerstempel Waterschap Brielse Dijkkring



De (gekanaliseerde) Hollandse IJssel

De Hollandse IJssel was oorspronkelijk een zijrivier van de Lek. Op last van Graaf Floris V werd de rivier in 1285 bij boerderij Het Klaphek in Vreeswijk afgesloten met een dam. Omdat de rivier vanaf dat moment geen water meer aangevoerd kreeg vanuit de Lek (nabij Vreeswijk), was het een onbelangrijke, ondiepe en smalle rivier geworden. Op aangeven in 1810 door de toenmalige Inspecteur van de Waterstaat, Jan Blanken, werden plannen uitgewerkt voor kanalisatie. In de jaren 1851-1862 werd deze vaarweg al verbreed en verdiept. In de jaren 1854-1856 werd ook een dam bij Gouda in de rivier gelegd met daarin een spuisluis en een schutsluis (Waaiersluis). De dam met het sluisencomplex vormt dus de scheiding tussen het getijdengedeelte van de Hollandse IJssel en de gekanaliseerde Hollandse IJssel. Het gekanaliseerde gedeelte behoorde tot de

directie Utrecht (zie bijlage 5h). De rivier de Hollandse IJssel viel onder het beheersgebied van het district Zuid-Holland en vanaf de grensregeling van 1898 tot het Noordelijk arrondissement⁵¹. In een latere grensregeling van 1912⁵² stond vermeld dat aan het boveinde van de Hollandse IJssel

⁴⁸ KB van 3 november 1832

⁴⁹ bekendmaking van 11 februari 1966, nr. 6922, Directie van de Waterstaat, afdeling Waterstaatsrecht, welke onder meer werd gepubliceerd in de Nederlandse Staatscourant van 11 februari 1966, nr. 30

⁵⁰ wet van 3 mei 1972, Stbl. 282

⁵¹ MB van 16 mei 1898, La. E. afd. Waterstaat, 3^e onderafdeling b

⁵² MB van 7 november 1912, nr. 242, afd. Waterstaat

de grens van het Noordelijk arrondissement was gelegen op 75 m beneden het benedenfront van de waaiersluis boven Gouda, welke sluis met de gekanaliseerde Hollandse IJssel behoort tot de 6^e directie (Gelderland en Utrecht).

In 1928⁵³ ging onder meer de Hollandse IJssel over van de 6^e directie (arrondissement 's-Gravenhage, dienstkring Gouda) naar de directie Grote Rivieren, 5^e rivierarrondissement en werd ondergebracht bij de dienstkring Schiedam. Bij de splitsing in de directies Boven- en Benedenrivieren⁵⁴ kwam de Hollandse IJssel, voor zover deze in open verbinding stond met de Nieuwe Maas onder de directie Benedenrivieren, dienstkring Maassluis.

RIJKSWATERSTAAT
DIENST

Portvrij

Aan

den Heer *Techneek ambtenaar* van den Rijkswaterstaat
J.C. Winterwerp Czn.

te

Gouda.

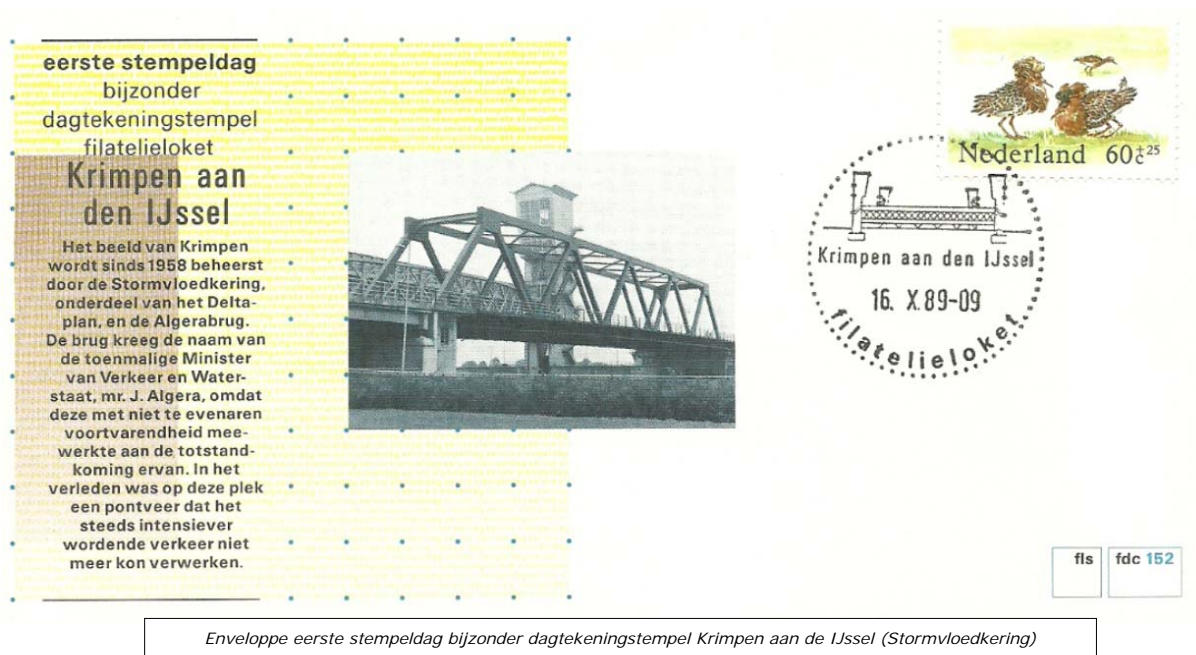
v. d. *Bakenmeester*
van den Rijkswaterstaat,
G. Kuyper van der Vliet

Portvrije dienstkaart van de bakenmeester aan het hoofd van de dienstkring Gouda (J.C. Winterwerp Czn 1/5/1914 – 1/5/1924).
Het reglement voor de bakendienst, laatstelijk vastgesteld bij KB van 5 juni 1915, Stbl. 234 vermeldde o.a. ten hoogste 2 bakenmeesters op de Hollandse IJssel en volgens hun instructie moesten zij wekelijks rapporteren aan het dienstkringhoofd.
(In bijlage 8 wordt onder andere uitgelegd onder welke voorwaarden portvrijdom gold)

In het kader van de verbetering van de vaarwegen tussen Rotterdam en Amsterdam werd de Hollandse IJssel in de jaren van 1938 tot 1943 verbeterd, terwijl tijdens de Tweede Wereldoorlog de afdamming werd voorbereid. Als gevolg van de watersnoodramp in 1953 en het daaropvolgende Deltaplan werd in 1960 een stormvloedkering bij Krimpen aan de IJssel aangelegd.

⁵³ KB van 15 september 1928, nr. 47

⁵⁴ MB van 12 april 1933, La. N., Directie van de Waterstaat en van 25 juli 1933, La. N., Directie van de Waterstaat



De Linge

Rond 1750 kwam in het gebied van de Vijfheerenlanden regelmatig wateroverlast voor vanwege de slechte ontwaterings situatie van het gebied. Er kwam zeker in het voorjaar teveel water uit de Linge dat onvoldoende gespuid kon worden in verband met hoge waterstanden in de Merwede. In het begin van de 19^e eeuw werd veel aandacht besteed aan de werken die gelegen waren langs de rivier de Linge op het grensgebied van Gelderland en Zuid-Holland. In 1809 werd na nieuwe dijkdoorbraken en overstromingen besloten tot aanleg van de zogenaamde 'Lingewerken', die van belang waren voor de bescherming van de Alblasserwaard en de Betuwe. Hierbij kon het plan van een verlenging van de Linge naar Steenenhoek gekoppeld worden aan de wens van een betere scheepvaartverbinding tussen Gorinchem en Hardinxveld door het Kanaal van Steenenhoek, dat zou lopen vanaf de Linge bij Gorinchem tot in de Beneden-Merwede bij Hardinxveld-Giessendam. Later, vanaf 1815, kregen de Lingewerken ook een militaire betekenis, omdat de sluizen en overlaten die hiertoe behoorden deel gingen uitmaken van de Hollandse Waterlinie. Ook werden de Diefdijk en de dijken van het stukje Linge tussen de Merwede en de Diefdijk verhoogd en verzaamd. Om het water zijdelings af te voeren werden nieuwe overlaten in de dijken van de Merwede en de Linge ingericht en bestaande schutsluizen werden vergroot en nieuwe aangelegd (uitwateringssluis bij Gorinchem).

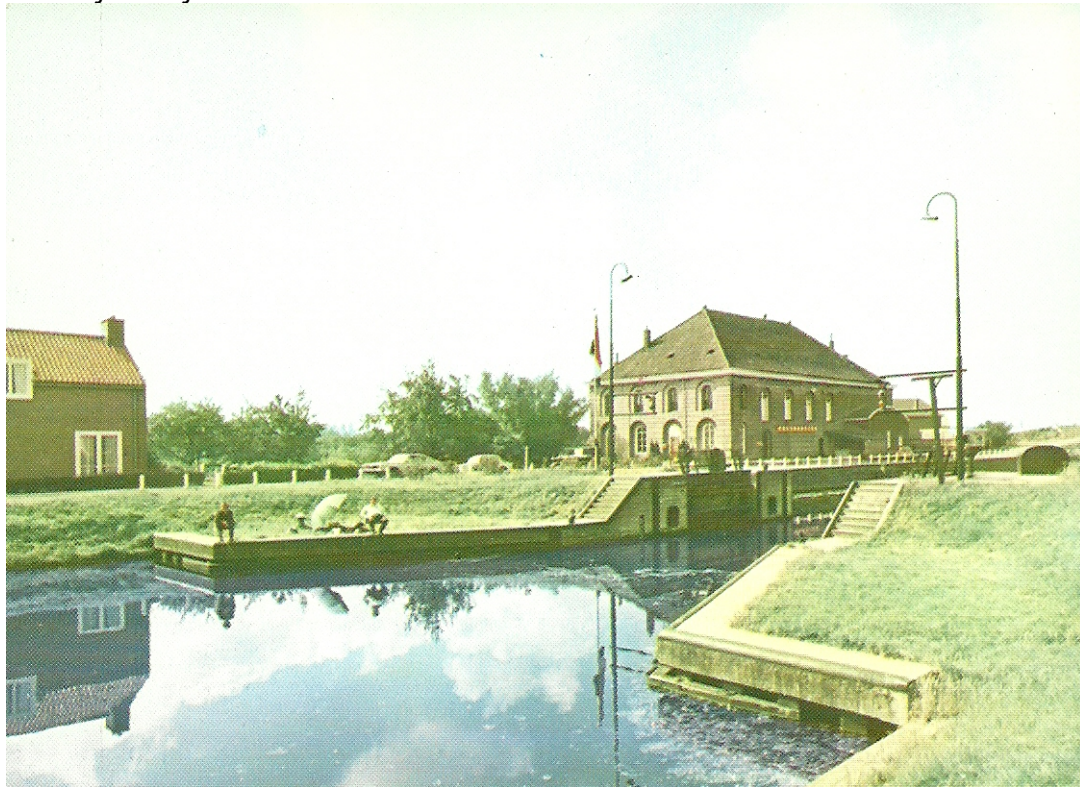
In 1819 werd het 9,3 km lange Kanaal van Steenenhoek gegraven, waarbij de kosten van de aanleg moesten worden opgebracht door alle belanghebbende polderdistricten. De Lingewerken werden, na lang touwtrekken over de vraag bij wie het beheer en onderhoud feitelijk zou moeten berusten, in 1821 overgedragen aan de Provinciale Staten van Holland. Nadat de Staten ze op hun beurt hadden overgedragen aan de dijkcolleges van de Alblasserwaard, Vijfheerenland en het Land van Arkel werd in 1826 een speciale commissie voor het beheer en onderhoud van de Lingewerken benoemd, waarin vertegenwoordigers van deze drie polderdistricten zitting hadden. Het oppertoezicht bleef bij het Rijk, terwijl Rijkswaterstaat ook een aantal sluizen en overlaten bleef beheren en onderhouden. Het Kanaal van Steenenhoek werd in 1823 overgedragen in beheer en onderhoud aan de Commissie van Steenenhoek, waarin dijkgraven en hoogheemraden van de betrokken polderdistricten zitting hadden. Per 22 oktober 1828 kwam er een dijkcollege voor het Heemraadschap van het kanaal van Steenenhoek, welke op zijn beurt bij KB van 20 december 1881 weer plaats moest maken voor het bestuur over het waterschap de Linge-Uitwatering, waarvan het reglement⁵⁵ op 1 januari 1882 in werking trad.

Per 1 januari 1858⁵⁶ was het beheer en onderhoud van de Lingewerken en van alle daartoe behorende werken en lasten (ook die vermeld in de KB's van 17 maart en 30 oktober 1815, nrs. 16/63) opgedragen aan de Hoogheemraadschappen van de Alblasserwaard beneden de Zouwe en van de Vijfheerenlanden, evenals een afspraak over extra kosten.

⁵⁵ Goedkeuring bij KB van 23 oktober 1880, Stbl. nr. 183

⁵⁶ KB van 22 september 1857, nr. 65 regelende het beheer en bekostiging van de Lingewerken

De eerste of oude Grote Asperense Lingesluis en brug kwam in januari 1865 opnieuw in beheer en onderhoud bij het Rijk⁵⁷.



Ansichtkaart sluis Arkelsche Dam in het verbindingskanaal tussen het Merwedekanaal en de Linge

Het beheer van de grote rivieren strekte zich op grond van het MB van december 1874 ook uit over de Linge met uitwatering van Steenhoek (artikel 3)⁵⁸. Bij de nadere regeling voor de grote rivieren per 1 januari 1875⁵⁹ werd onder andere het 4^e rivierarrondissement ingesteld, dat de beide Merweden, de Dordtse waterwegen en de Linge omvatte.

Echter met ingang van 1 oktober 1876⁶⁰ werden de werken, bedoeld in de volgende artikelen van hoofdstuk V van de Staatsbegroting voor 1876, artikel 78B (onderhoud van de drie overlaten, in den Waaldijk boven Dalem en in het Wijdschild, van de grote inundatie- of hulpsluis in de Waaldijk te Dalem, de sluisen, heulen en duikers te Gorinchem) en artikel 84 (Linge met uitwatering te Steenenhoek) tot de gewone waterstaatsdienst in de betrokken districten teruggebracht. Deze werken naast de Hollandse IJssel, ook de overlaten in de Waaldijk boven Gorinchem, onder Vuren en Dalem, naast de Dalemse Sluis daar en de inundatiesluisen in de wederzijdse Lingedijken boven Asperen, voor zover de bemoeiingen van Rijkswaterstaat zich tot deze sluisen uitstrekken, gingen toebehoren aan het Noordelijk arrondissement van het 10^e district Zuid-Holland⁶¹. Deze tekst van het beheersgebied werd ook bij latere wijzigingen gehandhaafd (later arrondissement 's-Gravenhage, dienstkring Gorinchem en opvolgers). Rijkswaterstaat beheerde zowel het Steenenhoekse stoomgemaal als de Steenenhoekse Kanaalsluis en de Korenbrugsluis. In 1865 kwam na aanleg van een nieuwe tweede sluis het toezicht op de Lingesluis bij Asperen bij Rijkswaterstaat.

De plannen voor de aanleg van het Merwedekanaal zorgden opnieuw voor nieuwe problemen voor de afwatering van de Linge en het Kanaal van Steenenhoek. Het waterschap van de Lingeuitwatering was vooral tegen het tracé van Arkel naar de Merwede, omdat het nieuwe kanaal het Kanaal van Steenenhoek kruiste. Bij Wet van 19 juli 1881 (Stbl. nr. 129) werden per 1 januari 1882 het eigendom, beheer en onderhoud van de werken en goederen (inclusief het stoomgemaal bij de uitmonding) van het kanaal van Steenenhoek overgedragen aan het waterschap van de Linge-uitwatering en een jaarlijkse bijdrage (27.118,21 gulden)⁶² vanuit het Rijk toegekend. Begin juni 1886 werd met de minister een overeenkomst gesloten over de aanleg van het

⁵⁷ KB van 23 januari 1865, nr. 35 (Boogaard, 3^e vervolg 1866)

⁵⁸ MB van 19 december 1874, Lett. F, 3^e afdeling

⁵⁹ Koninklijke Kabinetbrief van 17 december 1874, nr. 9 en MB van 19 december 1874, Lett. F, 3^e afdeling

⁶⁰ MB van 17 juni 1876, nr. 22, 3^e afdeling

⁶¹ MB van 16 mei 1898, La. E. afd. Waterstaat, 3^e onderafdeling b

⁶² Boogaard, 18^e vervolg, pag. 92 ev.

Merwedekanaal. De kanalen moesten elkaar in verband met de scheepvaart zo geleidelijk mogelijk kruisen. Daartoe moest een gedeelte van het Kanaal van Steenenhoek worden afgesloten en een nieuw gedeelte gegraven. Op 4 juni 1888 werd het nieuwe gedeelte geopend en het oude afgesloten.

Er was een versnipperend beheer van de Linge, waarbij vooral de toestand van het eerder genoemde onbeheerde gedeelte tussen de Asperense sluis en de Arkelse dam een doorn in het oog was. Domeinen was hiervan de eigenaar die op 1 oktober 1920 het materiële beheer ervan overdroeg aan het Ministerie van Waterstaat.



Ansichtkaart van de Linge bij Gorinchem (gelopen 1909)

Het bevreemde mij, dat bij een opgave uit 1924 over de dienstkring Zaltbommel, directie Gelderland⁶³ als te beheren object de rivier de Linge, voor zover die bevaarbaar was, werd vermeld. Het zou mogelijk zijn dat de dienstkring Zaltbommel (Gelderland en Overijssel), die per 1 augustus 1924 werd gecombineerd met de dienstkring Zaltbommel (Grote Rivieren) zijn opgave niet op de juiste plaats had opgevoerd. Bij een soortgelijke opgave uit 1943 ontbrak in de beschrijving de rivier De Linge⁶⁴. Bij eenzelfde opgave voor de dienstkring Gorinchem van de directie Zuid-Holland werd als beheersobject de Linge en de Lingewerken bij Asperen opgevoerd.

Door de aanleg van het Amsterdam-Rijnkanaal zou de Linge opnieuw worden doorsneden. Voor de afvoer van het Lingewater werd onder het kanaal een grondduiker aangelegd en er kwam een gemaal waardoor bij hoge Lingestanden water op het kanaal kon worden gepompt. In 1942 ontstond er een geschil met Rijkswaterstaat over het beheer van dat deel van het Kanaal van Steenenhoek dat even beneden de Steenenhoekse Kanaalsluis het Merwedekanaal kruiste. Gelukkig werd dat opgelost. Op 31 oktober 1945 werd het nieuwe, naar de dijkgraaf van het waterschap de Beneden-Linge genoemde 'Linge-gemaal mr.dr.G. Kolff' te Steenenhoek officieel in gebruik genomen. Ook in dat jaar werd de eerder vermelde wet van 19 juli 1881 (Stbl. nr. 129) gewijzigd. Een gedeelte van het Kanaal van Steenenbeek, dat vóór de aanleg van het Merwedekanaal te Gorinchem werd gevormd door de gracht van de vesting Gorinchem, gelegen tegenover het station van de NS daar, in beheer en onderhoud van het Rijk overgebracht naar het waterschap van de Beneden-Linge en werd met ingang van 1 januari 1945 een andere rijksbijdrage bepaald. In september 1953 ontstond het waterschap van de Linge en omvatte de Linge van de inlaatsluis bij Doornenburg tot aan de uitwatering bij Steenenhoek⁶⁵.

⁶³ opgaven diensten n.a.v. brief Inspecteur-generaal in Algemene Dienst van 28 april 1924, nr. 6286 (NA 2.16.07 inv. nr. 1775)

⁶⁴ opgaven diensten n.a.v. brief DG van 9 maart 1943, nr. 622, afd. P, Directie van de Waterstaat (NA 2.16.22.01. inv. nr. 1168)

⁶⁵ Het Waterschap van de Linge: Het dienen van twee heren (een geschiedenis van twee eeuwen Lingebeheer, 1810-2000)



Dit waterschap was door Provinciale Staten van Gelderland en Zuid-Holland aangewezen als nautisch beheerder van onder meer de Linge vanaf de mond van de Korne tot de Arkelse Dam en het Kanaal van Steenenhoek behoudens de kruising daarvan met het Merwedekanaal. Het waterschap ontving daarvoor van de provincies een financiële bijdrage⁶⁶. Tot 1992 was het vaarwegbeheer bij reglement aan het waterschap van de Linge opgedragen. Na de inwerkingtreding van de nieuwe Waterschapswet in 1992 waren de provincies Gelderland en Zuid-Holland van mening dat dit een bovenregionale taak betrof en niet langer bij reglement aan het waterschap kon worden opgedragen. Dit werd later geregeld.



Begin jaren '60 bestonden bij Rijkswaterstaat plannen om de Lingehaven te Gorinchem op te heffen als scheepvaartweg. Het scheepvaartverkeer van de Linge zou via de Gorinchemsche Kanaalsluis en de Grote Merwedesluis op de Merwede kunnen komen. In de jaren '80 kwam eerst een einde aan de beroepsvaart door de Lingehaven in Gorinchem. Rijkswaterstaat hield zich in de jaren '90 bezig met een aantal renovatieprojecten van sluizen die direct of indirect te maken hadden met de Linge. Zo werd tussen mei 1992 en juli 1994 de Grote Merwedesluis te Gorinchem gerenoveerd en overgedragen aan het waterschap de Linge. Op 1 januari 2002 ging dit waterschap op in het waterschap Rivierenland.

In het kader van de overdracht van het sluisencomplex te Asperen aan het Hoogheemraadschap van de Alblasserwaard en de Vijfheerenlanden werden de sluisen ter plaatse in 1997 gerenoveerd. Dit Hoogheemraadschap ging per 1 januari 2005 op in het Waterschap Rivierenland, waardoor er één all-in waterschap voor het gehele Gelderse Riviereengebied in de provincies Zuid-Holland, Gelderland, Noord-Brabant en Utrecht tot stand kwam.

Bij besluit van 1 maart 2011 waren GS van Zuid-Holland bereid de twee dubbele inundatiesluizen bij de Lingesluizen van Asperen van het Rijk over te nemen en te beheren. Het waterschap Rivierenland nam per 1 januari 2006 in het kader van Brokx-Nat de nog tot de Lingewerken behorende rijkswerken in beheer en onderhoud van Rijkswaterstaat, inclusief de sluis in rijksweg 15 te Hardinxveld (Peulensluis).

Havens

Gedurende de periode 1850-1949 werd veel voor de verbetering van toegangen tot de grote havens gedaan. Ook werden een aantal kleinere havens, meestal met een speciale plaatselijke betekenis, aangelegd. Zo werden aan het begin van de twintigste eeuw veel havens aangelegd in vissersdorpen. De vissersschepen werden steeds zwaarder en steeds vaker met een kiel uitgerust, zodat ze niet meer, zoals in de negentiende eeuw, op het strand konden landen. In Scheveningen werd tussen 1900 en 1904 een havencomplex aangelegd waarbij de buitenhaven door het Rijk werd verzorgd. Hiervoor werd een afzonderlijke ingenieur van Rijkswaterstaat aangesteld. De binnenvoorhaven en de binnenvaart werden door de gemeente 's-Gravenhage met subsidie van het Rijk aangelegd. In de jaren '30 heeft de gemeente voorts de tweede binnenvaart aangelegd omdat de golfdemping in de binnenvaart en in de eerste binnenvaart niet voldoende was.

⁶⁶ Beheersplan Vaarwegen 2006-2010 van het waterschap Rivierenland

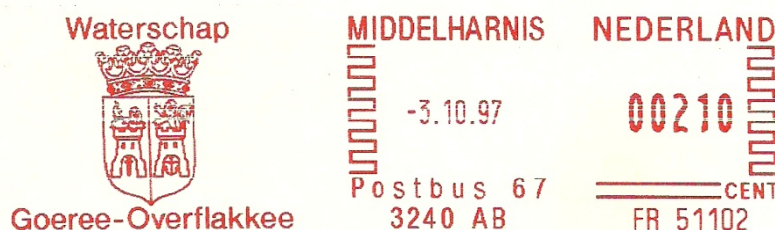
Door voortdurende beweging van grote zandmassa's in het brandingsgebied en door de ingebruikneming van grotere scheepstypes in de loop der jaren, was de bevaarbaarheid van de havenmond moeilijker geworden. In 1967 is men begonnen met de verbetering van deze havenmond. Deze zou hierdoor vrijwel steeds buiten de brandingszone liggen. De schepen zouden bij alle getijden kunnen binnenvaren en de golfhoogte in de binnenhaven zou met de helft zijn gereduceerd. De afdeling Havenmonden van de directie Benedenrivieren was belast met de voorbereiding, het ontwerp en de uitvoering van de buitenhaven. Bestuurs- en beheerszaken werden echter afgedaan door het arrondissement 's-Gravenhage van de directie Zuid-Holland. In 1972 zijn het beheer en het onderhoud van de buitenhaven overgedragen aan de gemeente 's-Gravenhage⁶⁷.

Overige overdrachten natte infrastructuur

In de areaalbeschrijving van de dienstkringen eind 19^e eeuw staan enkele waterkeringen vermeld die bij hen in beheer waren, zoals de dijk en oeverwerken bij Hellevoetsluis, de beide Hoornsche hoofden, de Zwartwaalsche dijk en het onderhoud van de havenduin, dijk- en oeverwerken op het eiland Goedereede. Door de uitvoering van het Deltaplan werd de situatie in Zuid-Holland nogal gewijzigd en op de lijst Brokx-Nat vinden we de overdracht van de waterkering Goeree – Grevelingen en de waterkering Goeree – Haringvliet aan het waterschap Goeree Overflakkee⁶⁸. In deze overdracht zijn tevens betrokken het Havenkanaal Goedereede en het Zuiderdiepje. Dit havenkanaal was vroeger de directie verbinding tussen de Noordzee en de haven van Goedereede. Nu maakt het deel uit van de Zuiderdiepboezem.

In 1768 hadden de Staten van Holland en van West Vriesland het kustbeheer bij Goeree en Ouddorp van de polders overgenomen. Per 1 januari 1997 werd de zogenaamde Kust Goeree (gedeelte waterkering vanaf buitenhaven Stellendam ter hoogte van Rijksstrandpaal (RSP) 2.00 tot RSP 18,75 nabij de Brouwersdam) in handen gegeven van het waterschap Goeree-Overflakkee. Aan het waterschap Alm en Biesbosch werd de Nieuwe Merwededijk en Sasdijk overgedragen.

In de voormalige Brielse Maas zijn twee dammen gelegd. De Brielse Maasdam in 1950 met als doel het afdammen van de Brielse Maas en de Brielse Gatdam in 1956, waardoor het Oostvoornse Meer werd gecreëerd. Deze dam en het Oostvoornse Meer werden overgedragen aan het waterschap⁶⁹. Ook de Kust van Goeree is aan het waterschap Goeree-Overflakkee overgedragen⁷⁰. Op 1 januari 2005 is het waterschap Hollandse Delta ontstaan uit de samenvoeging van de waterschappen Brielse Dijkkring, Goeree-Overflakkee, de Grootte waard en IJsselmonde en een deel van het Zuiveringschap Hollandse Eilanden en Waarden.



Frankeerstempel waterschap Goeree-Overflakkee

⁶⁷ Wet van 23 juni 1972, Stbl. 369.

⁶⁸ KB 91 010 845

⁶⁹ KB 96 004 527

⁷⁰ KB 97 003 072

b. Droge infrastructuur

Wegenareaal tot RWP1932

In 1a zijn de areaalgegevens opgenomen van de dienstkringen in Noord-Holland volgens de Staat 1896. Ook zijn deze gegevens bekend uit 1924⁷¹. In onderstaande tabel zijn de rijkswegen in die periode aangegeven:

<i>Dienstkring</i>	<i>Wegenareaal 1896</i>	<i>Wegenareaal 1924</i>
Gouda	rijksweg Rotterdam - Kralingsche veer.	rijksweg Rotterdam - Kralingsche laan.
Gorinchem	rijksweg Gorinchem – Vianen.	rijksweg Gorinchem – Vianen.
Alphen aan de Rijn	rijksweg van Haagsche Schouw - Leiden - Woerden naar Utrechtse grens.	
Leiden		rijksweg van Haagsche Schouw - Leiden - Woerden naar Utrechtse grens.
Dordrecht	rijksweg Dordrecht – Willemsdorp; rijksweg Katendrecht – Zwijndrecht; rijksweg Katendrecht – Oude Maas – Numansdorp; rijksweg Goidschalxoord – 's-Gravendeel; rijksweg Heineoord – Mijnsheerenland; rijksweg Puttershoek – Strijensas; Veer te 's-Gravendeel.	rijksweg Dordrecht – Willemsdorp; rijksweg Rotterdam – Zwijndrecht.
Goedereede		Tramweghaven Middelharnis
Hellevoetsluis	rijksweg op het eiland Rozenburg; rijksweg Brielle – Hellevoetsluis.	rijksweg op Rozenburg; Particuliere weg op Rozenburg, van de Vink naar de Krabbendijk; Veer Maassluis – Rozenburg; rijksweg Brielle – Hellevoetsluis; Tramweghaven te Hellevoetsluis.
Oud-Beijerland		rijksweg Goidschalxoord – Numansdorp; rijksweg Goidschalxoord - 's-Gravendeel; rijksweg Heineoord – Mijnsheerenland; rijksweg Puttershoek – Strijensas; Tramweghaven te Numansdorp.
's-Gravenhage	rijksweg 's-Gravenhage over het Haagsche Schouw naar grens Noord-Holland; rijksweg 's-Gravenhage tot de Hoornbrug; rijksweg Delft tot Overschie; rijksweg van Delft – Maassluis; rijksweg Loosduinen – Naaldwijk.	
's-Gravenhage I		rijksweg Den Haag naar de Hoornbrug; rijksweg Delft – Overschie; rijksweg Delft – Maassluis; rijksweg Loosduinen – Naaldwijk; rijksweg Den Haag - Loosduinen over Monster.
's-Gravenhage II		rijksweg Den Haag over Haagsche Schouw naar grens Noord-Holland.

⁷¹ 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 Zuid-Holland

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 administratieve nummers toegekend aan de rijkswegen. 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 Zuid-Holland wegen van categorie I (rood): rijkswegen Amsterdam – Rotterdam (nr. 3), en Amsterdam – Den Haag (nr. 4), Den Haag – Utrecht (nr. 12), Den Haag – Rotterdam (nr. 13), Rotterdam – Dordrecht (nr. 16) en Rotterdam – Maassluis (nr. 20), van de categorie II (blauw): rijkswegen Den Haag – Hoek van Holland (nr. 14), Dordrecht – Moerdijk (nr. 16), Maassluis – Hoek van Holland (nr. 20 en zijtak naar Naaldwijk, nr. 20a) en de categorie III (groen): rijkswegen Rotterdam - Gorinchem (nr. 15), evenals van de categorie IV (geel): de rijkswegen Leiden - Bodegraven (nr. 11), Rotterdam - Numansdorp (nr. 19) en Maassluis – Hellevoetsluis (nr. 21)

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.

Rijksweg 4 en A29

In het RWP1932 liep rijksweg 4 vanaf Amsterdam via Sassenheim en Wassenaar naar Den Haag. De route van Burgerveen tot Delft was toen nog niet vastgesteld als rijksweg en ook rond Rotterdam was nog geen rijksweg vastgesteld. De verbinding vanaf Burgerveen tot Delft werd in het RWP1938 toegevoegd als rijksweg 4a, hoewel rijksweg 4 zelf in dat plan nog via Wassenaar liep. In het RWP1968 kwam een deel van de huidige nummering tot stand. Rijksweg 4 werd gewijzigd naar de huidige route langs de oostkant van Leiden, waarbij de oude route via Sassenheim en Wassenaar werd omgenummerd naar rijksweg 44. Tevens werd rijksweg 19 toegevoegd van Delft naar Schiedam en verder via Willemstad en Bergen op Zoom naar de grens met België. In het Structuurschema Verkeer en Vervoer van 1977 werd rijksweg 19 omgenummerd tot rijksweg 4. In dit schema werd rijksweg 4 voorzien als ononderbroken verbinding, dus ook met het deel van het knooppunt Benelux tot Klaaswaal en het deel rond Steenberg. Hierna bleef de nummering feitelijk ongewijzigd, hoewel het deel van Klaaswaal tot Dinteloord als de A29 werd bewegwijzerd, maar dit stuk is administratief altijd de rijksweg 4 gebleven. Dit bleef in het RWP1984 ongewijzigd, inclusief voornoemde ontbrekende schakels.

Rijksweg 4 begint in Zuid-Holland even ten zuiden van knooppunt Burgerveen in het Ringvaart-aqueduct. Sinds eind 2010 zijn er voor beide rijrichtingen 3 rijstroken beschikbaar, richting het zuiden door het gerenoveerde jaren '60-aqueduct en richting het noorden door het nieuw gebouwde. Sinds maart 2012 zijn er ook door Leiderdorp drie rijstroken beschikbaar door de ingebruikname van het nieuwe aqueduct onder de Oude Rijn. De oude beweegbare brug is daarbij uit verkeer genomen. Zodoende is het gehele traject Burgerveen - Leidschendam en vice versa driestrooms.

De snelweg splitst zich bij Leidschendam in een parallelsysteem met in totaal 10 rijstroken. Hier begint de N14, een korte randweg naar het noorden van Den Haag. Hierna volgt het knooppunt Prins Clausplein, het enige echte sterknoppunt van Nederland. Men kruist hier de A12, die vanaf het centrum van Den Haag richting Zoetermeer en Utrecht loopt. Tot aan het knooppunt Ypenburg, dat een paar kilometer verder ligt, liggen ongelijkvloerse weefvakken die in totaal 4x4 rijstroken tellen. Bij Ypenburg begint de A13 die naar Rotterdam loopt. Het doorgaande verkeer dient van de A13 gebruik te maken. Hierna eindigt het parallelsysteem en gaan 2x3 rijstroken verder langs Rijswijk. De snelweg loopt met een boog langs Delft en bedient tevens het Westland. Vanaf Wateringen zijn 2x2 rijstroken beschikbaar tot het einde van de snelweg bij Delft-Zuid. Vlak voor het einde bevindt zich nog een aqueduct onder de Gaag.

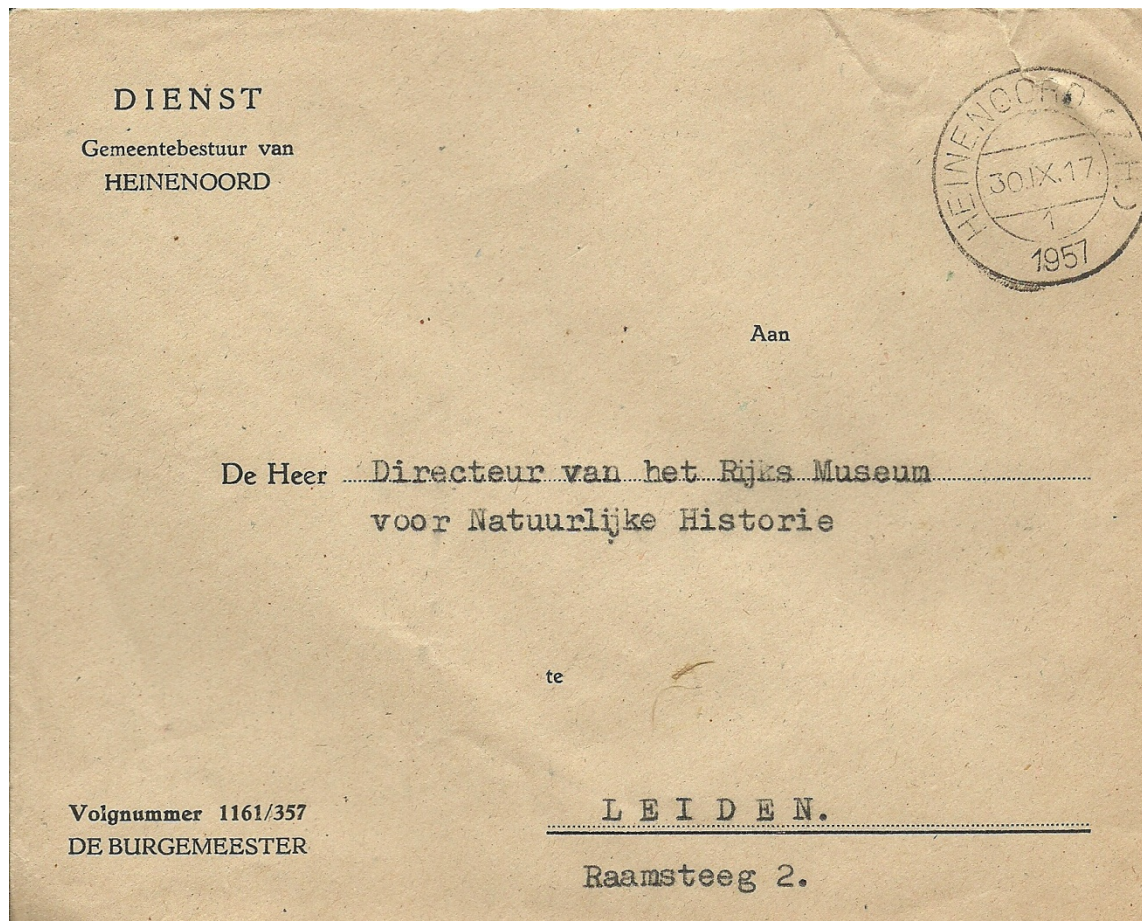
De A4 is hierna voor 6,5 kilometer onderbroken, waarbij de aardebanen nog in het landschap en op luchtfoto's duidelijk zichtbaar zijn. In 2012 is gestart met het project A4 Delft – Schiedam. In dit project is een landtunnel (circa 2 km) opgenomen om de A4 in de bebouwde kom van Schiedam en Vlaardingen uit het zicht en aan het gehoor te onttrekken. Verder wordt 2,6 km van de nieuwe weg half verdiept aangelegd (vanaf Delft) en ook 1,4 km verdiepte weg tot aan de bebouwde kom van Vlaardingen. Net voor de Kerstdagen van 2015 werd de nieuwe weg voor het verkeer opengesteld. Na de landtunnel kruist de A4 het knooppunt Kethelplein om vervolgens aan te sluiten op de bestaande A4 (als onderdeel van de Ring Rotterdam aan de westzijde van Rotterdam) naar de Beneluxtunnel en de A20.

Hier kruist men de A20, de noordelijke oost-westsnelweg langs Rotterdam. De autosnelweg telt hier 2x4 rijstroken, splitst zich in een parallelbaansysteem en gaat vervolgens via 5 buizen door de Beneluxtunnel onder de rivier de Maas door. Aan het zuidelijke einde van de tunnel komen de rijstroken weer samen en lopen 2x5 rijstroken door tot het knooppunt Benelux, waar de A4 eindigt op de A15, de oost-westsnelweg langs de zuidkant van Rotterdam.



Machinestempel Beneluxtunnel

Het derde deel van de rijksweg 4 is als A29 bewegwijzerd, waarbij de overgang in de ruime bocht bij Klaaswaal zit. In 1965 werd een kort stukje 2x2 bij Klaaswaal geopend. In 1967 volgde een deel tot aan Heinenoord, waarna een jaar later de Heinenoordtunnel werd geopend. In 1969 opende de rest tot aan het knooppunt Vaanplein. In 1999 werd het deel tussen het Vaanplein en Oud-Beijerland tot 2x3 (eigenlijk 4+3) rijstroken verbreed. In augustus 2013 opende de 4e rijstrook tussen het knooppunt Vaanplein en de aansluiting Barendrecht.



Dienstenvolpette gemeente Heinenoord (30/9/1957), naamgever tunnel

In 2013 is de A29 ten zuiden van het knooppunt Sabina omgenummerd naar A4, in anticipatie op de openstelling van de A4 rond Steenbergen begin 2015.

Rijksweg 11

De historie van rijksweg 11 gaat terug naar het eerste Rijkswegennet 1816, waar de verbinding Leiden - Bodegraven al als rijksweg werd aangeduid, die langs de Hoge Rijndijk voerde. In het RWP1932 was de verbinding Leiden - Bodegraven al aangeduid als rijksweg 11. In 1938 kwam de Hefbrug over de Gouwe in Alphen aan den Rijn in dienst. In 1965 kwam de weg tussen Alphen en Bodegraven gereed met een 1x2 profiel. Dit was de Steekterweg die momenteel nog steeds rijksweg is en het administratieve nummer RW712 draagt.

In de jaren '60 en '70 werden plannen ontwikkeld voor twee verbindingen tussen Leiden en Bodegraven. Het Rijk had in het RWP1968 de verbinding tussen Katwijk en Bodegraven opgenomen en de provincie Zuid-Holland in het Secundaire Wegenplan 1973 een weg tussen Noordwijk en Alphen aan de Rijn (S6).

In 1980 besloot de Tweede Kamer tot de aanleg van de A11 tussen Leiden en Bodegraven, maar tot heden is er nog niets van gekomen.

De N11, die de A4 bij Leiden met de A12 bij Bodegraven verbindt, werd op 27 januari 2000 in gebruik genomen. De weg had toen twee rijstroken per richting op het gedeelte Zoeterwoude - Alphen aan de Rijn, zoals dat nu nog het geval is. Deze situatie bleek echter strijdig met de bestemmingsplannen, waarin de weg met slechts één strook per richting was vermeld. Daarop is een hernieuwde besluitvormingsprocedure doorlopen. Om verwarring en onbegrip tegen te gaan bij weggebruikers, werden de onterecht aangelegde rijstroken toch in gebruik genomen.

Rijksweg 12

In het kader van het destijds nieuwe RWP1927 was besloten om een nieuwe weg aan te leggen tussen Den Haag, Gouda en Utrecht. Deze rijksweg 12 werd in 1932 in aanleg genomen, nog op basis van de oorspronkelijke plannen van een enkelbaans driestrooksweg, met de middelste rijstrook voor verkeer in twee richtingen met een naastliggend fietspad. Toen de ommezwaai ten gunste van de autosnelwegaanleg in 1933 werd gemaakt, werd besloten om rijksweg 12 volgens de allernieuwste inzichten te voorzien van 6,25 meter brede rijbanen met daarnaast vluchtstroken,

gescheiden door een middenberm en vrij van gelijkvloerse kruispunten en uitritten. Feitelijk mag rijksweg 12 Den Haag – Utrecht daarmee aanspraak maken op het predicaat van de eerste autosnelweg van Nederland (ondanks dat de weg wel voorzien was van een beweegbare brug over de Gouwe).

Op 15 april 1937 kon de eerste snelweg van Nederland tussen Voorburg en Zoetermeer over een afstand van 9 kilometer worden opengesteld. De A12 was de eerste snelweg in de wereld die integraal met een vluchtstrook werd uitgevoerd. De eerdere snelwegen in Duitsland, Italië en rond New York City hadden dat nog niet. Bovendien was pas vanaf 1935 in het buitenland sprake van gescheiden rijbanen, waarmee Nederland meedeed met de eerste trendsetters voor de autosnelweg zoals we die nu kennen. Later in 1937 werd de snelweg verlengd tot Bleiswijk en in 1938 tot Gouda. In 1939 bereikte de snelweg knooppunt Oudenrijn en in 1940 werd een ontbrekende schakel tussen Reeuwijk en Woerden opengesteld.

Tegenwoordig begint de A12 bij het centrum van Den Haag aan een kruispunt met de S101, het verlengde van de N44. De eerste paar kilometer van de A12 is geen rijksweg, maar desondanks wel als A12 bewegwijzert. Bij Den Haag-Bezuidenhout verlaat men de bebouwde kom, begint de autosnelwegstatus en zijn er 2x3 rijstroken beschikbaar. De weg loopt dan parallel aan de spoorlijn naar Utrecht die de A12 eigenlijk min of meer doet tot aan Arnhem. Aan de oostkant van Den Haag volgt het indrukwekkende knooppunt Prins Clausplein, een sterknoppunt. Men kruist hier de A4, de snelweg vanaf Amsterdam naar Delft en Rotterdam. Ten oosten van dit knooppunt liggen eveneens 2x3 rijstroken en bedient de snelweg een aantal voorsteden zoals Nootdorp en vooral Zoetermeer. De stad is over de snelweg gegroeid, waardoor de A12 nu dwars door Zoetermeer loopt. Tussen Zoetermeer en knooppunt Gouwe liggen 2x2 rijstroken en plusstroken. Bij knooppunt Gouwe splitst de A20 in westelijke richting af naar Rotterdam. Dit knooppunt is incompleet. Men kan alleen van Utrecht naar Rotterdam en vice versa. Hierna volgt het Gouwe-aquaduct, dat 2x4 rijstroken telt. Na de aansluiting Gouda zijn deze 2x3 rijstroken. Vanwege het veengebied loopt de A12 hier op twee dijklichamen die een eindje uit elkaar liggen. Bij Bodegraven splitst de N11 af in westelijke richting naar Alphen aan den Rijn en Leiden. De snelweg loopt hierna met 2x4 rijstroken pal naar het oosten waarna voor Woerden de grens met de provincie Utrecht volgt.

Rijksweg 13

De A13 behoort tot de oudste snelwegen van Nederland. Al in 1933 opende een 2x2 deel zonder middenberm tussen Delft en Overschie. Dit wordt soms wel eens beschouwd als de eerste snelweg van Nederland, maar dat was deze weg feitelijk nog niet. Immers, fysiek gescheiden rijbanen is een elementair onderdeel binnen het principe van de autosnelweg. In 1938 opende een verlenging van de A13 tussen Delft en Nootdorp met 2x2 rijstroken en middenberm.

Al in 1950 werd besloten om de A13 te verbreden naar 2x3 rijstroken en in 1955 was er sprake van een rijbaanscheiding tussen Delft en Overschie. In 1960 was de verbreding naar 2x3 rijstroken tussen Nootdorp en Overschie (tot aan het viaduct) voltooid. Verder werd in 1960 een nieuw tracé geopend met 2x2 rijstroken tussen Rijswijk en Nootdorp en werd het verkeersplein Ypenburg opengesteld.

Na de openstelling van het gedeelte Delft – Overschie begon de ANWB op een ruim 7 km lang weggedeelte een proefneming met telefoonzuilen (de voorganger van de huidige praatpalen) met tussenafstanden van 1,5 km aan weerszijden van de weg. De zuilen gaven een directe aansluiting met de verkeerswacht (24 uur) in het Wegenwachtstation bij de Pauwmolen (Delft). De wegenwachters op de rijksweg werden uitgerust met een mobilfooninstallatie.

Eind 1969 was verkeersplein Ypenburg omgebouwd naar een ongelijkvloers knooppunt. In 1970 werd het korte stukje tussen Overschie en het Kleinpolderplein verbreed naar 2x3 rijstroken en in 1972 was het Kleinpolderplein in alle relaties opengesteld.

In de jaren '90 is knooppunt Ypenburg omgebouwd en voorzien van extra aansluitingen om lokaal en doorgaand verkeer van elkaar te scheiden. De Rotterdamseweg bij het knooppunt heeft in deze periode zijn snelwegstatus verloren.

Rijksweg 14

Al in 1956 werd er een tracébesluit opgesteld voor rijksweg 14 als verbinding tussen Wassenaar en Rotterdam, destijds als autosnelweg. In de jaren daarna werd in Rotterdam begonnen met de bouw van deze weg, maar deze zou niet als A14 of N14 geopend worden. Dit stuk tussen de A20 en Rotterdam-Wilgenplas kennen we nu als N471 en het zeer ruime profiel herinnert aan de vroegere plannen. Ten noorden van de A12 takte het tracé aan op wat nu de Zoetermeerse Rijweg (N469) is. Rijksweg 14 had via een zeer lang viaduct door Leidschendam en Voorburg moeten lopen maar protesten hebben dit altijd weten tegen te houden. De ruimte voor dit viaduct is decennialang een onbebouwde strook geweest. De kruising met de N44 was in 1969 voorzien als sterknoppunt. Uiteindelijk is als compromis de N14 aangelegd in een tunnel, maar wel met goede lokale aansluitingen en met ruimte voor woningbouw. De bouw hiervan begon in 1998 en op 19

november 2003 werd de Sijtwendetunnel en daarmee de N14 geopend door koningin Beatrix. De N14 of rijksweg 14 is een niet-autosnelweg en onderdeel van de ring van Den Haag. De weg wordt ook wel aangeduid als de Noordelijke Randweg Haaglanden ofwel NORAH.

Rijksweg 15 (A15 en N15)

De geschiedenis van de A15 gaat terug tot eind jaren '30. In het kader van de grote rivierbruggen werd gebouwd aan de brug over de Noord bij Alblasterdam, waarbij de nieuwe weg ongelijkvloers zou aansluiten op rijksweg 16. Dit westelijk deel van rijksweg 15 werd in 1939 opgeleverd. In hetzelfde jaar werd het wegvak tussen Arkel en Meteren opgeleverd en was het tussengelegen deel (Alblasterdam - Arkel) in aanleg.

Ook de aanleg van deze rijksweg liep vertraging op door de Tweede Wereldoorlog. In 1941 werd één rijbaan tussen Schelluinen en Arkel provisorisch opengesteld. Dit stuk was in totaal een kilometer of 25 lang. Opvallend was het provisorium bij Schelluinen, waar de rijksweg onderbroken was bij gebrek aan een viaduct over de Betuwespoorlijn. In 1950 werd het verkeersplein Gorinchem als rotonde geopend. Het enkelbaans gedeelte in de Alblasterwaard is in 1953 overstroomd bij de Watersnoodramp.

In 1964 kwam het eerste tweebaans gedeelte van de rijksweg tussen Alblasterdam en Hardinxveld - Giessendam gereed. Een jaar later werd dit oostwaarts verlengd tot Schelluinen. In 1969 opende een deel tussen de Groene Kruisweg (Rhoon) en knooppunt Vaanplein direct met 2x3 rijstroken. In 1972 volgde het deel tussen knooppunt Benelux en de Groene Kruisweg (Rhoon) met 2x2 rijstroken en een kruispunt bij de Groene Kruisweg. In 1975 werd dit deel verbreed naar 2x3 rijstroken en het kruispunt met de Groene Kruisweg ongelijkvloers gemaakt.

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. In 1976 opende het stuk tussen Schelluinen en Arkel met een tweede rijbaan, inclusief het klaverblad Gorinchem.

In 1973 werd het deel tussen knooppunt Vaanplein en knooppunt Ridderkerk geopend met een extra rijbaan. In 1985 werd de eerste reconstructie van knooppunt Ridderkerk doorgevoerd en in 2000 was het dubbelknooppunt voltooid met 4x4 rijstroken.

In het SVV-II werd het gedeelte Maasvlakte – Europoort toegevoegd. De N15 als rijksweg eindigt nabij Steenen Blaakplein (Oostvoorne), waar het verdere gedeelte naar de Maasvlakte in beheer is bij het Havenbedrijf Rotterdam. Via de Suurhoffbrug draait de N15 over het Hartelkanaal. De autoweg loopt hier langs een grote olieraffinaderij en telt 2x2 rijstroken. Vlak voor Rozenburg eindigt de N57 uit Middelburg op de N15, waarna deze de A15 wordt. De snelweg loopt door de Thomassentunnel (2004, 2x3 rijstroken) met de parallelle Calandbrug (1969). Vanaf Spijkenisse wordt de snelweg aanzienlijk drukker en wordt het dwarsprofiel verbreed naar 2x3 rijstroken op de hoofdrijbaan en 2 stroken op de parallelbaan tot het knooppunt Vaanplein (aansluiting A29). De snelweg loopt daarna door de Botlektunnel (1980). Naast de tunnel wordt een nieuwe Botlekbrug gebouwd, één van de grootste hefbruggen van Europa. Deze nieuwe brug is breder en hoger, zodat het scheepvaartverkeer van beide kanten kan passeren en de brug minder vaak open hoeft. Na verwachting wordt in 2016 de oude Botlekbrug (1956) gesloopt. Na Hoogvliet komt men door het knooppunt Benelux, waar de A4 uit Vlaardingen eindigt. Vanaf hier vormt de A15 het zuidelijke deel van de Ring Rotterdam.

Rijksweg 16

De geschiedenis van de A16 is nauw verbonden met de vooroorlogse aanleg van de verbinding tussen Rotterdam en de Moerdijkbrug. Al in 1934 werd de rijksweg IJsselmonde - Zwijndrecht als enkelbaans, gelijkvloerse weg opengesteld. De Moerdijkbrug werd in 1936 opengesteld en de verbinding tussen Dordrecht en de Moerdijkbrug enkelbaans in 1938. Met de openstelling van de Oude Maasbrug tussen Zwijndrecht en Dordrecht in 1939 ontstond dan toch eindelijk de sinds het RWP1927 al gekoesterde wens van een doorgaande wegverbinding tussen Rotterdam en Brabant.



Ansichtkaart verkeersbrug (1939) over de Oude Maas tussen Dordrecht en Zwijndrecht met de naastgelegen spoorbrug, die door de Dordtenaren ook wel 'Het Hemelbed' genoemd.

In het oorlogsjaar 1943 werd de rijksweg IJsselmonde - Zwijndrecht nog van een tweede rijbaan voorzien. Door oorlogshandelingen liep de verbinding grote schade op, vooral aan de Moerdijkbrug. Na de oorlog werd de brug provisorisch hersteld met liggers van de parallelle spoorbrug. In 1946 was de schade volledig hersteld.

In de periode 1953-1955 werd de verbinding tussen de Moerdijkbrug en Breda als autosnelweg aangelegd en werd het wegvak tussen Dordrecht en de Moerdijkbrug van een tweede rijbaan voorzien. Begin jaren '60 begon de aanleg van het gedeelte tussen rijksweg 3 (de huidige Bosdreef) en IJsselmonde, inclusief de bouw van de Van Brienoordbrug. De brug zelf opende in 1965 en de oude rijksweg 3 werd in 1967 bereikt. Met de aanleg van de A20 werd de weg in 1973 daarop aangesloten door de gedeeltelijke aanleg van het Terbregseplein. De bestaande A16 werd in 1971 gecompleteerd door de aanleg van de snelweg tussen Breda en Hazeldonk, waar deze aansloot op de gelijktijdig geopende Belgische E10 naar Antwerpen (thans E19).

In de jaren '60 werd de congestie voor de enkelbaans brug over de Oude Maas tussen Zwijndrecht en Dordrecht almaar nijpender. In 1970 werd uiteindelijk het besluit genomen om de Drechtunnel te bouwen en de rijksweg tussen Rotterdam en Dordrecht te verbreden. Op 15 november 1977 werd de nieuwe Drechtunnel opengesteld, met maar liefst 4x2 rijstroken. De files bij Dordrecht waren daarmee voltooid verleden tijd.



Machinestempel opening Drecht- en Kiltunnel

Noordelijker groeiden in de jaren '70 de files voor de Van Brienoordbrug ook onstuitbaar. In 1979 werd het besluit genomen tot de aanleg van een tweede brug. De uitvoering liet echter door de beroerde financiële situatie van de overheid begin jaren '80 lang op zich wachten. Pas in 1990 kon de tweede Van Brienoordbrug, inclusief het verbrede gedeelte van de A16 tussen de knooppunten Terbregseplein en Ridderkerk voor het verkeer worden vrijgegeven

Rijksweg 19

In het RWP1932 stond rijksweg 19 opgenomen in de Hoekse Waard, die liep van Rotterdam via Mijnsheerenland naar Numansdorp. Deze weg bleef in de RWP1938, 1948 en 1958 behouden als

rijksweg 19. Daar men in de eerste helft van de jaren 60 was begonnen met de aanleg van de A29 tussen Barendrecht en Klaaswaal, die in 1967 gereed kwam tussen Klaaswaal en Heinenoord, verloor de weg haar doorgaande functie en werd het een planvervangende rijksweg. Deze werd administratief genummerd als rijksweg 217 en later tot rijksweg 717 (1987). Uiteindelijk werd de weg bij de invoering van de Wet herverdeling wegenbeheer op 1 januari 1993 grotendeels door Rijkswaterstaat overgedragen aan de provincie Zuid-Holland. Deze nummerde de weg als N488.

Rijksweg 20

De geschiedenis van de A20 is te splitsen in het wegvak noordoostelijk van het Terbregseplein en de rest van de A20. Het wegvak tussen Gouda en Nieuwerkerk aan de IJssel was in het begin onderdeel van de plannen voor rijksweg 3. In dat kader werd in 1932 een omlegging om Nieuwerkerk aangelegd en bij de aanleg van rijksweg 12 in 1938 al een ongelijkvloers knooppunt aangelegd. Het wegvak tussen Gouda en de Hoofdweg bij Capelle Schollevaar werd in het kader van de uitbouw van rijksweg 3 tot autosnelweg begin jaren 60 gereconstrueerd.

In het kader van de aanleg van de ruit om Rotterdam werd besloten om rijksweg 20 vanuit het Westland als autosnelweg aan te leggen en langs Rotterdam-Noord te verlengen richting rijksweg 3. Eind jaren 60 werd het wegvak tussen Maassluis en het Kleinpolderplein aangelegd. In de vroege jaren '70 volgde het wegvak tussen het Kleinpolderplein en de afrit Prins Alexander. Begin jaren 80 werd de aansluiting van de A20 op knooppunt Gouwe opnieuw getraceerd in verband met de verlegging van de A12 naar het toen geopende Gouwe-aquaduct. Tevens werd in 1984 het Cortland-aquaduct geopend bij Nieuwerkerk aan de IJssel, waarmee het oude smalle deel van de A20 tussen Nieuwerkerk en Capelle werd verlaten en het notoire verkeerslichtenkruispunt kwam te vervallen.

In latere jaren werden nog de vrachtwagenstrook bij het Terbregseplein en de plusstrook tussen Capelle en het Terbregseplein gerealiseerd.



Aanleg knooppunt Kleinpolderplein 1969 (bron <https://beeldbank.rws.nl>, Rijkswaterstaat / Afdeling Multimedia)

Bij Westerlee begint de A20 op een kruispunt met de N213 en N223 in het kassengebied en loopt dan met 2x2 rijstroken naar het zuidoosten, later oosten parallel aan de Nieuwe Waterweg. Dit gebied bestaat uit kleinere voorsteden van Rotterdam en wat open gebied naar het noorden toe. Vanaf Vlaardingen komt men in het continu bebouwde gebied. Bij het knooppunt Kethelplein kruist

men de A4 die deel van de ring is richting Spijkenisse en de zuidkant van Rotterdam. De A20 maakt hierna ook deel uit van de Ring Rotterdam en telt 2x3 rijstroken. De autosnelweg loopt dan door Schiedam en via de beweegbare brug over de Schie (de Giessenbrug), waarna het knooppunt Kleinpolderplein volgt. Hier eindigt de A13 uit Den Haag. De A20 loopt hierna deels verdiept door de noordelijke wijken van Rotterdam en is zeer druk met 2x3 rijstroken.

Bij het knooppunt Terbregseplein begint de A16 die richting Breda en Antwerpen loopt. De A20 loopt daarna door de noordoostelijke wijken van Rotterdam en loopt onder het Cortland-aquaduct door. Vanaf Nieuwerkerk versmalt de A20 naar 2x2 rijstroken en loopt dan de laatste kilometers door de open polders. Bij het knooppunt Gouwe voegt de A20 in op de A12 richting Utrecht.

Rijksweg 20a

In het RWP1932 was een rijksweg gepland tussen Maasdijk en Naaldwijk als zijweg van rijksweg 20 en genummerd rijksweg 20a. Al in het RWP1938 zouden de plannen in het Westland drastisch gewijzigd worden. Van rijksweg 20 verviel het gedeelte tussen Maasdijk en Hoek van Holland als planweg en het tracé van rijksweg 20 werd verlegd over rijksweg 20a richting Naaldwijk en verder richting Loosduinen bij Den Haag. Deze weg zou tot het RWP1968 in ongewijzigde vorm onderdeel blijven van het rijkswegennet.

Uiteindelijk werd besloten om de A20 tussen Westerlee en Den Haag niet aan te leggen en als gevolg daarvan werd de weg afgevoerd van het RWP1984. De weg zou echter tot 1992 beheerd worden door Rijkswaterstaat en administratief bekend als rijksweg 713. Uiteindelijk werd rijksweg 713 in het kader van de Wet herverdeling wegenbeheer op 1 januari 1993 overgedragen aan de provincie Zuid-Holland.

Rijksweg 24

De route van rijksweg 24 kwam voor het eerst in het RWP1968 voor als verbinding tussen de rijkswegen 15 en 20 bij Rozenburg. In het SVV I werd rijksweg 24 gepland om als tweede noordelijke rondweg van Rotterdam te fungeren. Deze zou parallel aan rijksweg 20 lopen tot Nieuwerkerk aan den IJssel. Dit was het enige plan waarin deze tweede randweg van Rotterdam voorkwam, hoewel een verlengde rijksweg 16 vanaf het Terbregseplein tot rijksweg 13 ook in het RWP1984 voorkwam en een klein stukje de ooit geplande rijksweg 24 volgde. In dit RWP1984 werd rijksweg 24 gereduceerd tot de route bij Rozenburg tussen de rijkswegen 15 en 20. In het SVV II bleef dit ongewijzigd, evenals in het daarop volgende Nationaal Verkeers- en Vervoersplan van 2000 en in de Nota Mobiliteit van 2004. Ook in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (2012) is rijksweg 24 opgenomen.

Rijksweg 27

De A27 loopt door het uiterste oosten van de provincie Zuid-Holland en bedient hier de stad Gorinchem, waar men bij het knooppunt Gorinchem de A15 kruist, de snelweg vanaf Rotterdam richting Nijmegen. De snelweg heeft hier doorlopend 2x2 rijstroken.

In de jaren '50 werden voorbereidingen gedaan voor de verdere uitbouw van het gedeelte Vianen - Breda tot autosnelweg. In 1961 was het wegvak Lexmond - verkeersplein Gorinchem - Merwedeburg - Keizersveer als autosnelweg aangelegd. Midden jaren '60 volgde het gedeelte naar Breda als autosnelweg.

De eerste brug over de Bergsche Maas bij Keizersveer is gebouwd in 1931 en heeft in WO II veel te lijden gehad. Eind 1968 was de A27 uitgebouwd met twee rijbanen en twee rijstroken en was de brug al vrij snel een flessenhal. Om deze reden zijn eind jaren '70 de overspanningen vervangen door zes oude overspanningen van de eveneens vervangen Moerdijkbrug. Deze zes delen zijn koppels van drie delen naast elkaar geplaatst zodat voor beide richtingen brede rijbanen konden ontstaan. Op 1 december 1978 is de brug bij Keizersveer heropend.

In 2006 werd een spitsstrook tussen Gorinchem en Noordeloos aangelegd. Het is de bedoeling dat in de toekomst de A27 van knooppunt Hoopolder (kruising met A59) tot Hilversum in beide richtingen drie rijstroken breed wordt. Wanneer dit gerealiseerd wordt is nog zeer onduidelijk, waardoor de Merwedeburg bij Gorinchem in de file top blijft staan.

Rijksweg 3

In het RWP1932 was rijksweg 3 ontworpen als verbinding tussen Amsterdam – Rotterdam. Nadat in 1936 het principe van de autosnelwegen is aanvaard wordt rijksweg 3 vanaf het RWP1938 als autosnelweg gepland. Mede om financiële redenen werd de uitvoering uitgesteld. Het enige dat aan de uitvoering van rijksweg 3 te zien was, was het knooppunt bij de Gouwebrug en de omleiding om Nieuwerkerk, want ook de weg Gouda - Rotterdam was onderdeel van rijksweg 3. Van de aanleg kwam echter weinig terecht. In het RWP1968 werd de bestaande rijksweg 3 tussen Gouda en Rotterdam omgenummerd in rijksweg 20, de huidige A20. De directe wegverbinding Amsterdam -

Rotterdam is niet langer opgenomen in de definitieve versie van het SVV-I in 1981. Er was toch immers al voorzien in rijksweg A4 via Den Haag, was de gedachte. Kort samengevat: de A3 is een nooit aangelegde autosnelweg in ons land.

In het provinciale wegenplan 1936 werd er voor het eerst gesproken over een S43. Deze verbinding liep van 's-Gravendeel naar Puttershoek. In het Provinciaal Wegenplan 1968 werd deze S43 uitgebreid van Nieuw-Beijerland via Oud-Beijerland, Maasdam, 's-Gravendeel onder de Dordtse Kil door naar Dordrecht naar de Provinciale Weg richting Werkendam. Bij de wijziging van het provinciale wegenplan in 1973 werd deze verbinding nogmaals verlengd, nu richting Papendrecht en de A15.

In de jaren 1960 werd er gewerkt aan de verbinding tussen Dordrecht en Papendrecht door de provincie Zuid-Holland en in 1967 opende de Merwedeburg tussen Dordrecht en Papendrecht. Er was destijds nog geen sprake van de N3. Als S43 werd door de provincie verder gewerkt aan de verbinding tussen Dordrecht, de A16 en de Kiltunnel.

Bij brief van 15 januari 1986 schreef de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer dat overeenstemming was bereikt met de provincie Zuid-Holland en de gemeente Dordrecht over een ruil van wegen en weggedeelten tussen het Rijk en de provincie en de afbouw van de rondweg Dordrecht. Het Rijk nam de voltooide rondweg Dordrecht en voorts de S34 over. Eerder was in het SVV van 1981 bepaald dat voor rijksweg 3 gebruik gemaakt moest worden van het tracé van de S43. Deze weg zou eerst tot het RWP1984 behoren nadat overeenstemming over de overdracht aan het Rijk was bereikt, dan wel nadat deze bij het Rijk in beheer en onderhoud was genomen. Op 15 januari 1986 werden de overeenkomsten gesloten tussen de drie partijen betrokken bij de voltooiing van de rondweg (zuidelijk gedeelte) en de twee partijen betrokken bij de uitruil van de wegen. In 1988 werd door het Rijk het tracébesluit genomen om de N3 aan te leggen, waarna in december 1989 het deel tussen Dordrecht en de A15 opende. Omstreeks 1993 volgde het deel van Dordrecht-Zuid naar de A16. De route wordt ook gebruikt door verkeer met gevaarlijke stoffen dat niet door de Drechtunnel mag.

Rijksweg 38

Rijksweg 38 is de niet-bewegwijzerde A38 tussen het knooppunt Ridderkerk en Ridderkerk over een afstand van 2 kilometer. De A38 is wellicht de onbekendste snelweg van Nederland. Het is een overblijfsel van een veel groter plan, waarbij vanaf knooppunt Ridderkerk een dwarsverbinding zou worden gemaakt met de nooit aangelegde A3. Wat resteert is niet veel meer dan een 2x2 toerit naar het knooppunt Ridderkerk. Het wegnummer staat niet op wegwijzers, alleen op de hectometerpaaltjes. Bij het einde van de snelweg in Ridderkerk (op de Rotterdamseweg) begint in westelijke richting de S105. In 1979 werd de A38 opengesteld. In het SVV-II werd het gedeelte tussen Ridderkerk en Krimpen aan de IJssel afgevoerd.

Rijksweg 57

De N57 is een niet-autosnelweg en loopt over de zogenaamde Dammenroute in de provincies Zuid-Holland en Zeeland, vanaf de N15 bij Brielle tot aan Middelburg naar de A58. De weg heeft grotendeels de status van autoweg en voert over een aantal grote Deltawerken, waaronder de Haringvlietdam, Brouwersdam, Oosterscheldekering en Veerse Gatdam.

De completering van de N57 hing sterk samen met de oplevering van de Deltawerken. In 1961 opende de weg over de Veerse Gatdam en in 1971 opende de A57 over de Haringvlietdam. De weg stond daarna tot eind jaren 70 als A57 bekend. In 1971 opende ook de Brouwersdam, waarna in 1983 de aansluiting naar Ouddorp volgde. In 1985 opende het deel langs Brielle en Hellevoetsluis. Het grootste bouwwerk dat opende was de Oosterscheldekering op 5 november 1987. Op 5 februari 2011 werd de omlegging Middelburg opengesteld, inclusief een nieuw aquaduct onder het Kanaal door Walcheren. Tot die tijd ging de route van de N57 over de gemeentelijke wegen dwars door de stad Middelburg.

Rijksweg 59

Rijksweg 59, bestaande uit de A59 en N59 is een autosnelweg en autoweg. De weg vormt een oost-westroute door het zuiden van het land en bestaat tussen Serooskerke en het Hellegatsplein uit de autoweg N59 en verder tot aan Oss als snelweg A59.

In de provincie Zuid-Holland loopt de weg over Goeree-Overflakkee. De enige plaats op deze route is Oude-Tonge. Daarna volgt het knooppunt Hellegatsplein waar de N59 invoegt op de A29 uit Rotterdam en als snelweg A59 verder gaat.

Rijksweg 915

Rijksweg 915 is een niet-autosnelweg en vormt in Zuid-Holland een alternatieve route voor verkeer dat niet door de Noordtunnel in de A15 heen mag. Rijksweg 915 verbindt twee

aansluitingen van de A15 met elkaar: aansluiting Hendrik-Ido-Ambacht ten westen en aansluiting Alblasserdam ten oosten van de Noordtunnel. De tunnel heeft categorie C wat betekent dat vervoer van bepaalde gevaarlijke stoffen verboden is. Dit vervoer moet gebruik maken van rijksweg 915 die over de Brug over de Noord loopt, een boogbrug gebouwd in 1939, destijds onderdeel van rijksweg 15. Rijksweg 915 is ook gewoon een ontsluitingsweg voor de steden Hendrik-Ido-Ambacht en Papendrecht. Het nummer RW915 is enkel een administratief nummer en wordt niet als zodanig bewegwijzerd. Op de hectometerpaaltjes wordt echter wel het wegnummer N915 vermeld.

Overdrachten Wet Herverdeling Wegverkeer

In de provincie Zuid-Holland zijn, zoals hierboven beschreven vele autosnelwegen aangelegd, waardoor er oude rijkswegen niet meer in de rijkswegenplannen voorkwamen. Deze moesten aan lagere overheden worden overgedragen. Voor zover niet eerder geschiedt, heeft dit in het kader van de Wet Herverdeling Wegverkeer per 1 januari 1993 plaatsgevonden.

Veel van deze niet-planwegen zijn aan de provincie Zuid-Holland overgedragen zoals rijksweg 712 (Alphen aan de Rijn – Bodegraven, gedeeltelijk), rijksweg 713 (Den Haag – Naaldwijk – Maasdijk), voormalige rijksweg 20a, rijksweg 717 (Blaaksedijk – Numansdorp) en rijksweg 718 (Spijkenisse – Hoogvliet (Spijkernise brug), voormalige rijksweg 19. Rijksweg 710 (Brielle – Hellevoetsluis) werd gedeeltelijk overgedragen aan de provincie en gemeenten, zoals ook rijksweg 711 (Zoetermeer – Rijndijk – Alphen aan de Rijn), de oude N11 aan gemeenten werd overgedragen, wat ook gold voor rijksweg 719 (Vianen – Gorinchem). Rijksweg 714 (Heenvliet – Hellevoetsluis) ging over naar het waterschap.

Wegenareaal in Zuid-Holland per 1 januari 2000

Dienstkring Delft:

- A4: Knooppunt Prins Clausplein – Delft-Zuid (11,5 km)
- A4: Knooppunt Kethelplein – Schiedam (Beneluxtunnel) (1,4 km)
- N11: Leiden (rw4) – Zoeterwoude (1,6 km)
- N11: Alphen aan de Rijn randweg west – provinciale weg N207 (4,9 km)
- N11: Bodegraven – rijksweg 12 (3,6 km)
- A12: Den Haag – knooppunt Gouwe (20,8 km)
- A13: Rijswijk, knooppunt Ypenburg – knooppunt Kleinpolderplein (16,8 km)
- A16: knooppunt Terbregseplein – Van Brienenoordbrug (4,5 km)

Dienstkring Leiden:

- A4: Roelofsarendsveen – knooppunt Prins Clausplein (23,5 km)
- Rw 14: Wittenburgerweg – rw44 – Bezuidenhoutseweg (1,4 km)
- Rw14: Leidschendam (Westvlietweg) – rijksweg 4 (0,7 km)
- A44: Brug over de ringvaart – Wassenaar (13,9 km)
- N44: Wassenaar – Den Haag, rijksweg 14 (5,6 km)
- RW 712 (N11): Alphen aan de Rijn – Bodegraven (6,1 km)

Dienstkring Dordrecht:

- N3: Brug over de Merwede – Dordrecht (8,1 km)
- A4: Knooppunt Benelux – rijksweg 15 (1,7 km)
- A15: Spijkenisse – knooppunt Ridderkerk (20,7 km)
- A15: Ridderkerk – tunnel de Noord – Papendrecht (5,2 km)
- A16: Van Brienenoordbrug – Moerdijk (Moerdijkbrug) (23,8 km)
- A20: Naaldwijk – Knooppunt Gouwe (38,8 km)
- RW38: Ridderkerk, Rotterdamseweg – knooppunt Ridderkerk (1,5 km)
- RW915: Ridderkerk (Rotterdamseweg) – Alblasserdam (3,8 km)

Dienstkring Rhoon:

- A4: Schiedam (Beneluxtunnel) – knooppunt Benelux (3,6 km)
- A29: Klaaswaal (rw 29) – Volkerakbrug (11,2 km)
- A12: Knooppunt Gouwe – Woerden (13,5 km)
- N15: Steenen Raakplein – Rozenburg (13,8 km)
- A15: Rozenburg – Spijkenisse (4,3 km)
- A29: Knooppunt Vaanplein – Klaaswaal, rijksweg 4 (13,3 km)
- N57: Brielle, Harmsenbrug – Brouwersdam (30,3 km)
- N59: Grens provincie Zeeland – rijksweg 4, Hellegatsplein (17,1 km)

Dienstkring Gorinchem:

- A2: Lekbrug Vianen – Culemborg (8,3 km)
- N3: Papendrecht – brug over de Merwede (1,6 km)
- A15: Papendrecht - Gorinchem (26,7 km)
- A27: Gorinchem (brug over de Merwede) – Hagestein (brug over de Lek) (24,7 km)