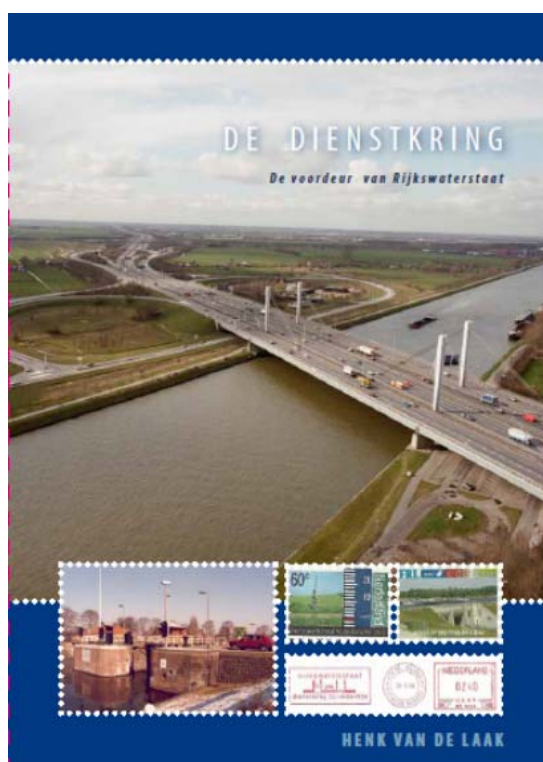


***Bijlage 5h:
De organisatie en beheersobjecten van de
(directie) Utrecht van Rijkswaterstaat van
begin 19e eeuw tot 1 april 2013***

Behoort bij de publicatie:



11-4-2016

© 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 5h: Utrecht¹



Frankeerstempel directie Utrecht

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 2^e district, dat van de Middenrivieren omvatte de Neder-Rijn, Lek en Waal. Tijdens het Koninkrijk Holland (1806-1810) werd de reorganisatie afgerond in 1808⁴ en het land in 12 districten ingedeeld. Het grootste deel van Utrecht viel onder het 8^e district (van de Grebbe over Utrecht naar Gorinchem tot Dordrecht enz. en geheel Brabant tot Grave enz.), een noordelijk deel onder het 3^e district (Naarden langs Harderwijk tot Deventer) en een zuidwestelijk deel onder het 9^e district (Amsterdam-Rijnland c.a.⁵). Bij Keizerlijk Decreet van 14 november 1810, nr. 33 (Holland was ingelijfd door het Franse Keizerrijk) werd een nieuwe organisatie voor de Waterstaat vastgesteld.

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 Utrecht vormde met Noord-Holland het departement Zuiderzee⁶, dat globaal het grondgebied van de huidige provincies Noord-Holland en Utrecht omvatte. Voor wat Utrecht betreft waren er de arrondissementen met standplaatsen te Amsterdam en Utrecht (Amersfoort)⁷.

In mei 1814 werden de departementen tot (provisionele) districten omgevormd. Utrecht vormde met Noord-Holland het 1^e provisionele district⁸ dat overeenkwam met het voormalig departement van de Zuiderzee. Na de hereniging met de Zuidelijke Nederlanden vond in 1815 bij de waterstaat een reorganisatie plaats⁹. Per 1 januari 1817 werden zestien waterstaatsdiensten ingesteld, die grotendeels de provinciegrenzen volgden¹⁰, waarbij Noord-Holland en Utrecht het 1^e district vormden. In 1817¹¹ werd dit district verdeeld in drie arrondissementen (waarvan een in Utrecht). De provincie Utrecht werd per 15 juni 1822 een zelfstandig district¹².

b. Periode 1 april 1849 tot 1 juli 1903.

Per 1 april 1849 bestond het 8^e district (Utrecht) uit de provincie Utrecht en had één arrondissement¹³. Op 1 januari 1882 werd de Provinciale Waterstaatsdienst in Utrecht ingesteld. Vanaf april 1881 vormde Noord-Holland met Utrecht het 9^e en 8^e district. Bij de grensregeling van 1883 werd het arrondissement Utrecht opnieuw vastgesteld¹⁴. Met ingang van 1 juli 1889 werd de dienst van het 8^e district (Utrecht) opgedragen aan de hoofdingenieur in het 5^e district (Gelderland)¹⁵.

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

⁷ Keizerlijk Decreet van 14 november 1810, nr. 33

⁸ Soeverein besluit van 6 mei 1814, nr. 2804a

⁹ 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

¹⁰ 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.

¹¹ MB van 17 oktober 1817, 3^e afd., nr. 12242

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 14 juli 1883, nr. 6, afd. Waterstaat A

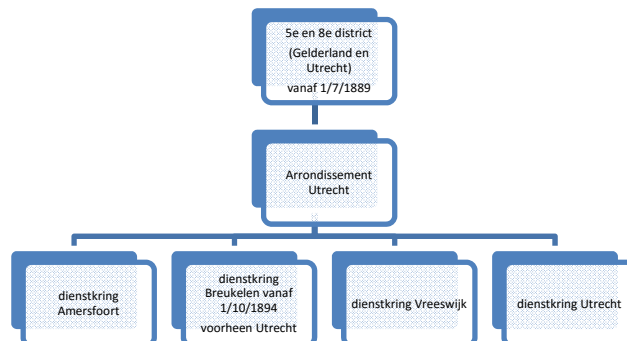
¹⁵ KB van 25 juni 1889, nr. 26

In 1884 waren er twee dienstkringen te Utrecht, een in Vreeswijk en een in Amersfoort. Eind 1883 werd de dienstregeling voor het 8^e district vastgesteld met deze vier dienstkringen¹⁶. Op 1 oktober 1894 vond er herverdeling plaats, waardoor een van de standplaatsen Utrecht gewijzigd werd in Breukelen¹⁷.



Portvrije dienstkaart van waterwaarnemer uit Eck en Wiel (violet L-stempel (Waterstaat?)), via hulppostkantoor Rijswijk (langstempel) bode naar Wijk bij Duurstede (18/6/1885) naar ingenieur te Utrecht (19/6/1885) (In bijlage 8 wordt onder andere uitgelegd onder welke voorwaarden portvrijdom gold)

Voor de aanleg van het Merwedekanaal (1881-1893) werd een aparte dienst opgericht: de Dienst Aanleg Merwedekanaal.



Aan het einde van de 19^e eeuw beheerden de dienstkringen in Utrecht de volgende infrastructuur:

Dienstkring	Areaal dienstkringen 1896
Utrecht	De gekanaliseerde Hollandsche IJssel van Jutphaas t/m de Waaierschut- en duikersluis boven Gouda; De inlaatduiker bij Wijk bij Duurstede; Rijksweg van Utrecht tot de Gibbesluis.
Breukelen	Merwedekanaal van Utrecht tot de Noord-Hollandse grens; De Vecht van Utrecht tot de Noord-Hollandse grens; Rijksweg Utrecht – Noord-Hollandse grens.
Vreeswijk	Merwedekanaal van Vreeswijk tot Utrecht; Keulsche Vaart van Vreeswijk tot Utrecht; Schipbrug en veer te Vreeswijk; Rijksweg Utrecht – Zuid-Hollandse grens.
Amersfoort	Rijksweg van Laren over Amersfoort naar Renswoude; Rijksweg Zeist – Woudenberg; Rijksweg de Bilt – Amersfoort.

¹⁶ MB van 13 december 1893, nr. 124 afd. Waterstaat, 3^e onderafdeling b

¹⁷ UA 248 inv. nr. 457



Portvrije dienstkaart van de opzichter dienstkring Utrecht (D. Baars 1/6/1881-1/5/1910) naar arrondissementsingenieur (20/3/1897)

c. Periode van 1 juli 1903 tot 1 mei 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 werd 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) was er één arrondissement in Utrecht²¹.

Per 1 januari 1913 kwam er een nieuwe grensregeling voor de arrondissementen, waarbij het arrondissement Utrecht in de 6^e directie (Gelderland en Utrecht) bleef bestaan²². Daarbij werd wel de begrenzing van dit arrondissement duidelijker beschreven.

Het arrondissement Utrecht omvatte:

- de provincie Utrecht, met uitzondering van de zijtak van het Merwedekanaal naar de Oude Vecht te Nigtevecht en aan de Utrechtse zijde gelegen halve breedte van de Vecht (Keulsche Vaart) en de Oude Vecht van de mond van de Kortenhoefsche Wetering tot Hinderdam, van de gedeelte van de Rijksweg van Doorneheg bij Hoewelaken naar Harderwijk, van het gedeelte van de Rijksweg Grebbe - Arnhem en van de verharding van de Grebbedijk, beoosten de militaire inundatiesluis in de Grift bij die Grebbe;
- Tot dit arrondissement behoort het in de provincie Gelderland onder de gemeente Scherpenzeel gelegen gedeelte van de Rijksweg van Amersfoort naar Ede, het in dezelfde provincie onder de gemeente Ede bezuiden de Staatsspoorweg Utrecht - Arnhem gedeelte van de Rijksweg de Klomp - Ingensche veer, het in de provincie Zuid-Holland gelegen gedeelte van de gekanaliseerde Hollandsche IJssel tot 75 m beneden het benedenfront van de Waaiersluis boven Gouda en de schipbrug over de Lek tussen Vreeswijk en Vianen;

¹⁸ wet van 10 november 1900, Stbl. 176

¹⁹ KB van 20 mei 1902, Stbl. 75

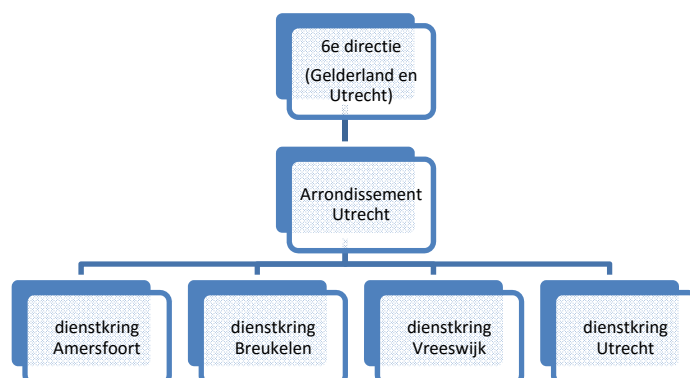
²⁰ KB van 3 juni 1903, Stbl. 151

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

²² MB van 7 november 1912, nr. 424, afd. Waterstaat



*Ansichtkaart Schipbrug Vreeswijk-Vianen met op de achtergrond het veerhuis
 In 1840 werd de schipbrug over de Lek tussen Vreeswijk en Vianen in gebruik genomen. De drijvende brug bestond uit 24 vaartuigen, waarvan het middelste brugdeel ten behoeve van de scheepvaart op de Lek tijdelijk kon worden uitgevaren, terwijl de gehele brug bij ijsgang in een noodhaven kon worden gemanoeuvreerd. Pas in 1936 is deze schipbrug 'uit de vaart genomen'*



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

Per 1 mei 1918 kwam er een nieuw organiek besluit voor de inrichting van de Rijkswaterstaat²³, waarbij er sprake was van directie 'zonder nummering'. De provincie Utrecht werd afgescheiden van de 6^e directie en gevoegd bij de 10^e directie (Zuid-Holland) tot de directie Zuid-Holland en Utrecht en omvatte beide provincies met uitzondering van de gedeelten die horen tot de directie Grote Rivieren. In 1917 werd het arrondissement Utrecht niet gewijzigd²⁴. Met ingang van 1 augustus 1921 kwam er nieuw organiek besluit van Rijkswaterstaat²⁵, 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 Merwede en het Hollandsch Diep, met uitzondering van de gedeelten die tot de directie Grote Rivieren behoorden.

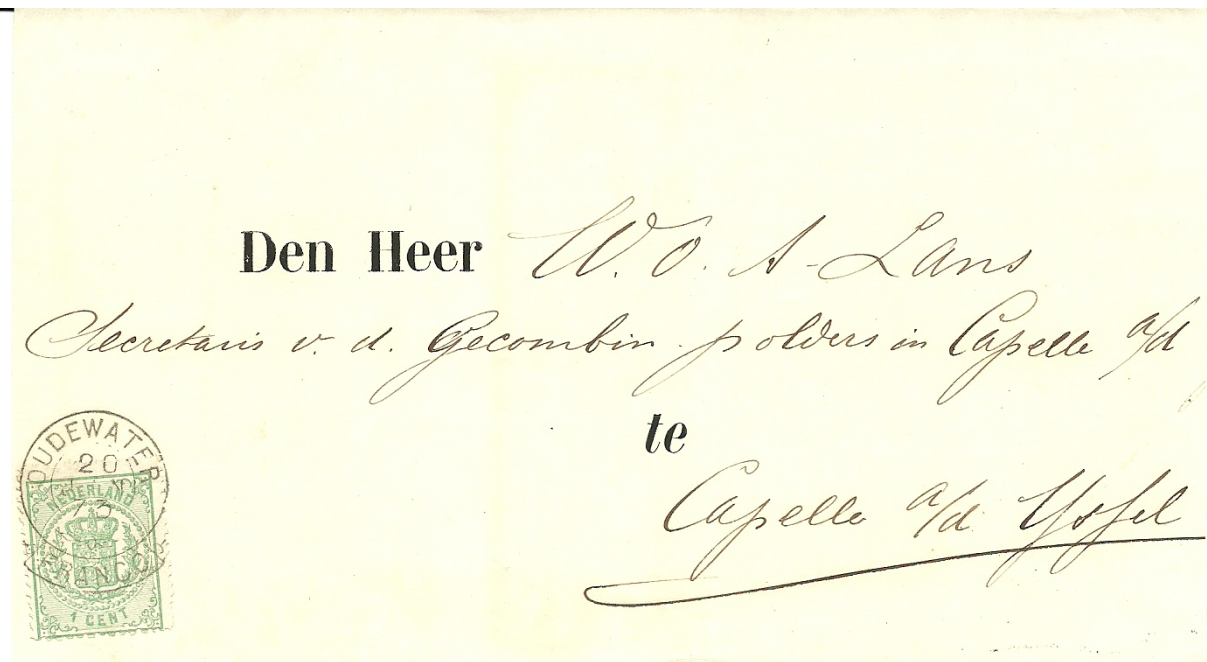
Per 1 januari 1913 werd de dienstkring Oudewater ingesteld²⁶.

²³ KB van 5 november 1917, nr. 29

²⁴ MB van 15 november 1917, nr. 252, afd. Waterstaat

²⁵ KB van 23 juli 1921, nr. 24

²⁶ MB van 24 september 1912 nr. 254, afdeling Waterstaat



Poststuk van Oudewater met postzegel rijkswapen (kleinrond Oudewater 20/3/1873 franco)
naar de secretaris van de gecombineerde polders in Capelle aan de IJssel

In mei 1931 werden de districten Amsterdam-Boven-Rijn I en II ingesteld²⁷, die omvatten de werken tot verbetering van de scheepvaartverbinding van Amsterdam met de Boven-Rijn, evenals het beheer en onderhoud en de verbetering van de werken, behorende tot het Merwedekanaal, voor zover gelegen in de provinciën Noord-Holland en Utrecht. De grenzen tussen beide districten, evenals het tijdstip, waarop de aangelegenheden betreffende het beheer en onderhoud van het Merwedekanaal van de directiën Noord-Holland en Zuid-Holland en Utrecht naar de districten Amsterdam-Boven-Rijn I en II overgaan, worden door de Minister van Waterstaat bepaald.

Per 1 januari 1926 werd de standplaats Oudewater gewijzigd in standplaats Utrecht en werd de dienstkring Utrecht II ingesteld²⁸. Met ingang van 1 januari 1928 werd de dienstkring Utrecht I ingesteld als opvolger van de dienstkring Utrecht²⁹ en per 1 december 1931 werden de dienstkringen Vreeswijk en Utrecht II verenigd tot de nieuwe dienstkring Utrecht II³⁰.

Met ingang van 1 januari 1933³¹ bepaald dat:

- Arrondissement Utrecht: uitgezonderd het Merwedekanaal van de grens tussen Noord-Holland en Utrecht tot km 36.168, zijnde ongeveer 565 m benoorden het benedenfront van de zuidwestelijke schutsluis te Utrecht;
- Tot het district Amsterdam-Boven-Rijn I behoort het Merwedekanaal met voorhaven en verder bijkomende werken gelegen in de provincie Noord-Holland en provincie Utrecht tot km 36.168, zijnde ongeveer 565 m benoorden het benedenfront van de zuidwestelijke schutsluis te Utrecht en de in deze provincie gelegen zijtak van genoemd kanaal naar de Oude Vecht te Nigtevecht met de daartoe behorende sluizen en werken.

De beschrijving van het arrondissement Utrecht werd met ingang van 1 augustus 1933 opnieuw vastgesteld³² met de omschrijving:

- Het arrondissement Utrecht omvat:
 - De provincie Utrecht;
 - Het in de provincie Gelderland onder de gemeente Scherpenzeel gelegen gedeelte van de Rijksweg van Amersfoort naar Ede;
 - De rivieroverspanning over de Lek tussen Vianen en Vreeswijk;
 - Het in de provincie Zuid-Holland gelegen gedeelte van Hollandsche IJssel zich uitstrekkende tot een lijn op 75 m beneden het benedenfront van de Waaiersluis boven Gouda
 - Niet tot dit arrondissement behoren:

²⁷ KB van 7 mei 1931, nr. 24

²⁸ MB van 11 januari 1926, nr. 301, afd. Waterstaat T

²⁹ MB van 28 december 1927, nr. La.F.F

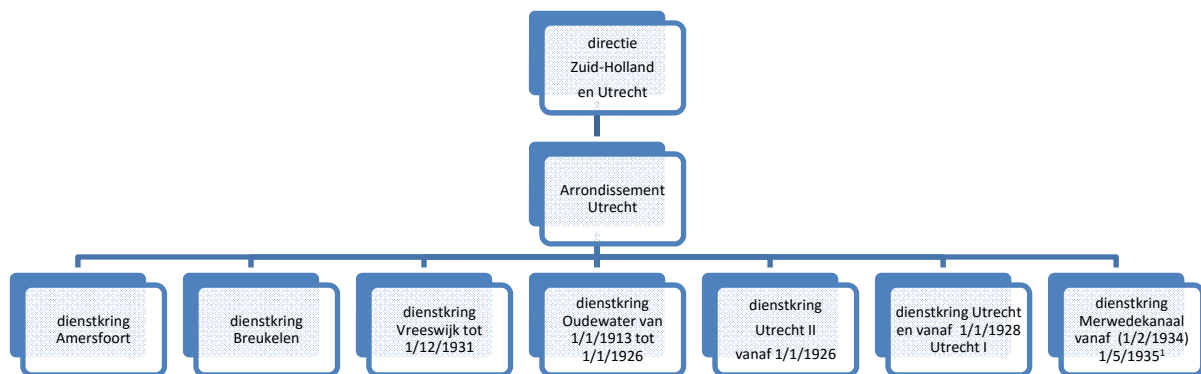
³⁰ DG 14 november 1931, nr. 27 Kabinet

³¹ MB van 29 oktober 1932, nr. 378, Directie van de Waterstaat

³² MB van 25 juli 1933, La. N., Directie van de Waterstaat

- *Het Merwedekanaal benoorden km 36.168, zijnde ongeveer 565 m, benoorden het benedenfront van de zuidwestelijke schutsluis te Utrecht;*
- *De aan de Utrechtse zijde gelegen halve breedte van de Vecht (Keulsche Vaart) en de Oude Vecht van de mond van de Kortenhoofsche Wetering tot Hinderdam;*
- *Het gedeelte van de rijksweg van Hoevelaken naar Harderwijk in de provincie Utrecht;*
- *De verharding van de Grebbedijk beoosten de militaire inundatiesluis in de Grift bij de Grebbe;*

Per 1 februari 1934 werd de dienstkring Zeeburg (Noord-Holland) opgeheven en ingesteld de dienstkring Merwedekanaal³³. De dienstkring Zeeburg hield zich bezig met beheer en onderhoud van het Merwedekanaal in de provincie Noord-Holland tussen Zeeburg en Nigtevecht. Het gedeelte in de provincie Utrecht kwam over van de dienstkring Breukelen naar de dienstkring Merwedekanaal. Het hoofd van de dienstkring Breukelen werd vanaf 1 januari 1933, toen het Merwedekanaal onder district Amsterdam-Boven-Rijn I werd gebracht, tevens belast met de dienst in dat district bij het Merwedekanaal³⁴. Per 1 februari 1934 werd hij het hoofd van de nieuwe dienstkring Merwedekanaal.



¹ Per 1 februari 1934 werd de dienstkring Merwedekanaal ingesteld bij het district Amsterdam-Boven-Rijn I en per 1 mei 1935 onderdeel van de directie Utrecht.

e. 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 Utrecht met arrondissement Utrecht³⁵.

De directie Utrecht omvatte:

- *de provincie Utrecht met uitzondering van de werken tot verbetering van de scheepvaartverbindingen van Amsterdam met de Boven-Rijn;*
- *Het Merwedekanaal met bijbehorende werken in de provincie Noord-Holland;*
- *De rivierovergang over de Lek tussen Vianen en Vreeswijk;*
- *Verder behoort niet tot de directie Utrecht*
 - *het in de provincie Utrecht gelegen gedeelte van de rijkswege van Hoevelaken naar Harderwijk;*
 - *Het in de provincie Utrecht oostwaarts van de militaire inundatiesluis in de Grift gelegen gedeelte van de rijksweg van de Grebbe naar Arnhem en van de verharding van de Grebbedijk.*

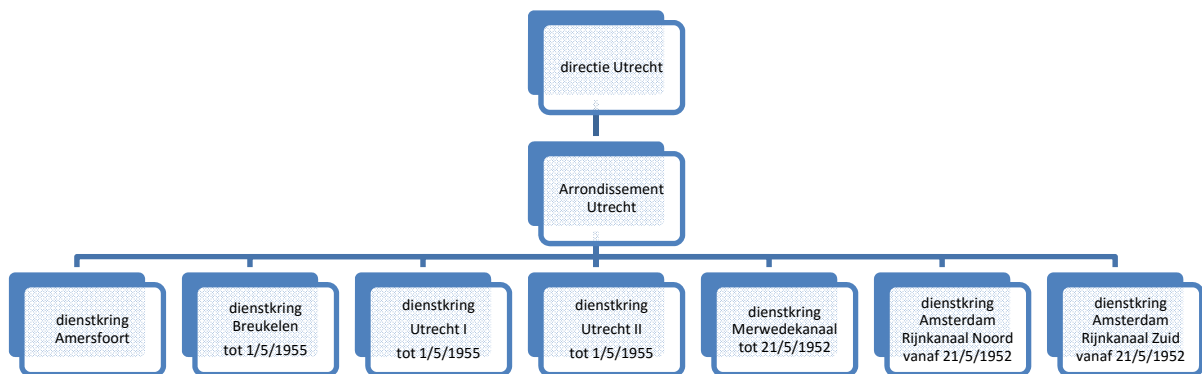
De dienstkring Merwedekanaal kwam hierdoor vanaf 1 mei 1935 over van het district Amsterdam-Boven-Rijn I naar de directie Utrecht. Per 1 januari 1940 werd een nieuwe omschrijving van de dienstkring Merwedekanaal vastgesteld³⁶.

³³ MB van 2 november 1933 La R, Directie van de Waterstaat

³⁴ OTAR januari 1933

³⁵ MB van 3 april 1935, nrs. 387 en 388, Directie van de Waterstaat

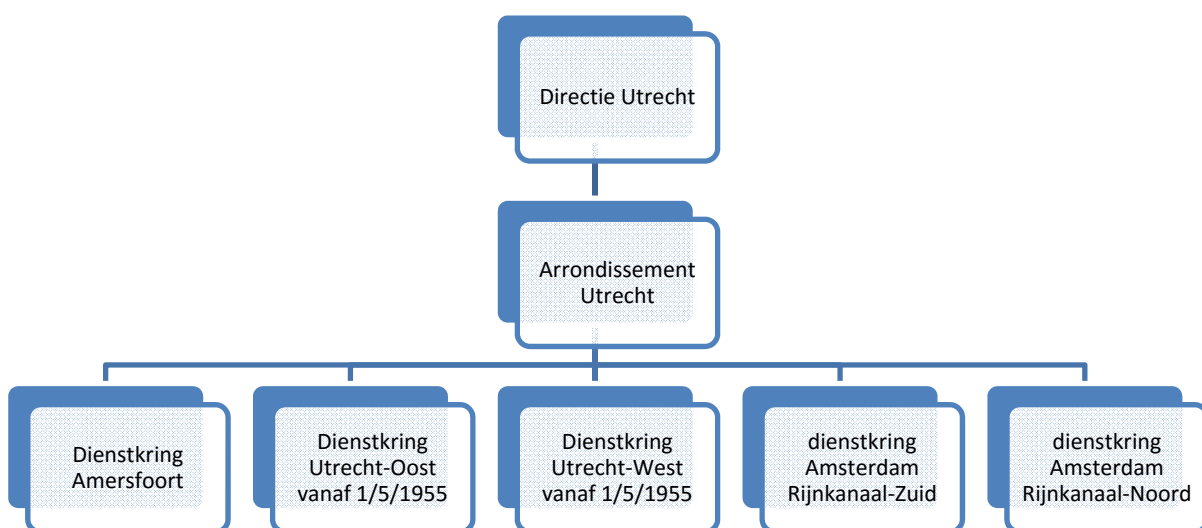
³⁶ DG van 1 september 1939, nr. 419



Gelijktijdig met het ingebruikstellen voor de scheepvaart van het Amsterdam-Rijnkanaal werden met ingang van 21 mei 1952 de dienstkringen Amsterdam-Rijnkanaal Noord en -Zuid ingesteld en de dienstkring Merwedekanaal opgeheven.



Met ingang van 1 mei 1955 werden de dienstkringen Breukelen, Utrecht I en Utrecht II opgeheven en vervangen door de dienstkringen Utrecht-West en Utrecht-Oost.



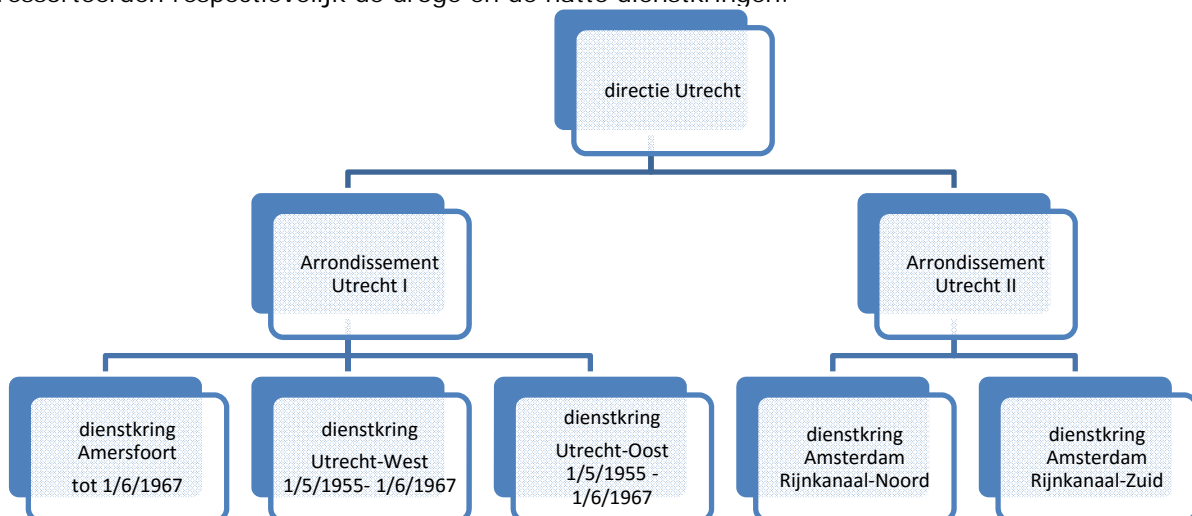
f. Periode van 1 januari 1957 tot 1 juli 1967.

In januari 1957 kwam er een nieuw organiek besluit voor de Rijkswaterstaat en een nieuwe grensregeling voor de arrondissementen, waarbij de directie Utrecht niet vernoemd werd³⁷.

De Minister van Verkeer en Waterstaat had al bij brief van 26 juli 1956 bepaald dat in afwachting van een definitieve regeling met ingang van 1 juli 1956 rekening zou moeten worden gehouden met een toekomstige wijziging van de indeling van de directie Utrecht, die hij dan uiteenzette. Dit was de geboorte van de arrondissementen Utrecht I en II. De definitieve regeling vond pas plaats in 1959³⁸. Met ingang van de datum van deze beschikking omvatte de directie Utrecht:

- *De provincie Utrecht;*
- *Het Amsterdam-Rijnkanaal met bijbehorende werken in de provinciën Gelderland en Noord-Holland;*
- *De rivierovergang over de Lek tussen Vianen en Vreeswijk;*
- *De Hollandsche IJssel in de provincie Zuid-Holland tot een lijn op 75 m beneden het benedenfront van de Waaiersluis bij Gouda;*
- *Het onder de gemeente Scherpenzeel gelegen gedeelte van de Rijksweg van Amersfoort naar Ede in de provincie Gelderland;*
- *Niet tot deze directie behoort:*
 - *Het in de provincie Utrecht gelegen omgelegde gedeelte van de Rijksweg van Hoevelaken naar Harderwijk;*
 - *Het in de provincie Utrecht oostwaarts van de militaire inundatiesluis in de Grift gelegen gedeelte van de Rijksweg van de Grebbe naar Arnhem en van de verharding van de Grebbedijk;*
 - *De aan de Utrechtse zijde gelegen halve breedte van de Vecht (Keulsche Vaart) en de Oude Vecht van de mond van de Kortenhoofsche Wetering tot Hinderdam.*

De Directeur-Generaal (DG) stelde ook op 26 juli 1956 de nieuwe indeling van de dienstkringen in, drie stuks in het arrondissement Utrecht I en wel Utrecht West, Utrecht Oost en Amersfoort en twee stuks in het arrondissement Utrecht II, Amsterdam-Rijnkanaal Noord en Amsterdam-Rijnkanaal Zuid. Op 1 december 1956³⁹ werd het Arrondissement Utrecht gesplitst in de Arrondissementen Utrecht I (droge werken) en II (natte werken). Onder deze arrondissementen ressorteerden respectievelijk de droge en de natte dienstkringen.



g. Periode van 1 juli 1967 tot 1 januari 1975.

De DG gaf bij brief van 5 januari 1967 toestemming om bij wijze van proef een dienstkring Autosnelwegen, een object-dienstkring in te richten, waarbij alle autosnelwegen binnen de provincie in één dienstkring werden ondergebracht. Daartoe moest een herindeling van de dienstkringen van het arrondissement Utrecht I plaatsvinden. De dienstkringen Utrecht-Oost en Utrecht-West bleven nu zonder snelwegen bestaan. De dienstkring Amersfoort legde echter het loodje per 1 juni 1967 (zie ook hoofdstuk 20.4).

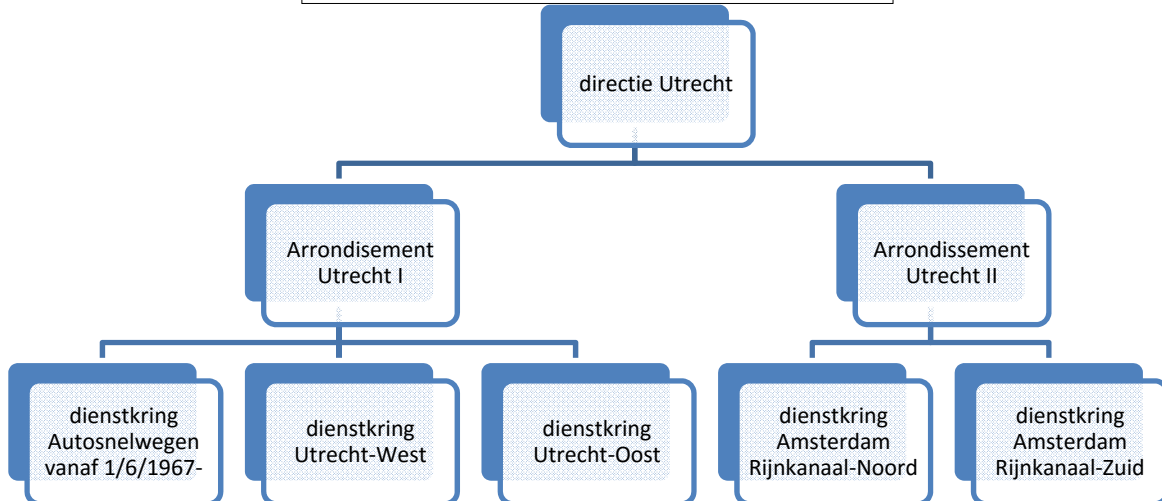
³⁷ MB van 3 januari 1957, nrs. 244 en 245, afd. P, Directie van de Waterstaat

³⁸ MB van 10 juli 1959, nr. 39588, afd. P, Directie van de Waterstaat

³⁹ MB van 26 juli 1956, nr. 47896, afd. P, Directie van de Waterstaat



Frankeerstempel dienstkring autosnelwegen Utrecht



h. Periode van 1 januari 1975 tot 1 oktober 2004

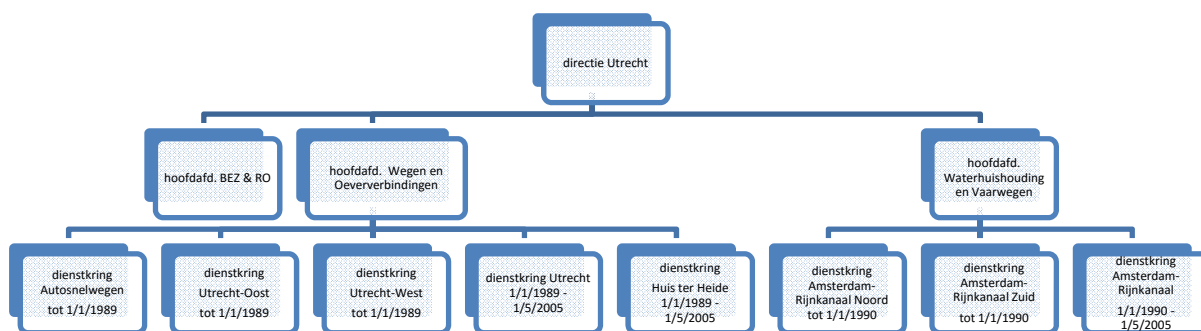
De behoefte om de Rijkswaterstaatsdienst te maken tot een onder alle omstandigheden slagvaardig optredende dienst leidde er toe, dat men in de periode 1965-1975 de gelaagde structuur van de dienst kritisch ging bezien. De aanwezigheid van het arrondissementsniveau tussen het niveau van de regionale directie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

In de directie Utrecht werden met ingang van 1 januari 1975 de arrondissementen opgeheven en vervangen door functioneel bepaalde afdelingen, ingepast in het centrale apparaat van de directie. Omdat in de directie Utrecht er bij de dienstkringen al een functionele scheiding in 'nat' en 'droog' was, hoefden geen veranderingen doorgevoerd te worden.



Frankeerstempel dienstkring Huis ter Heide

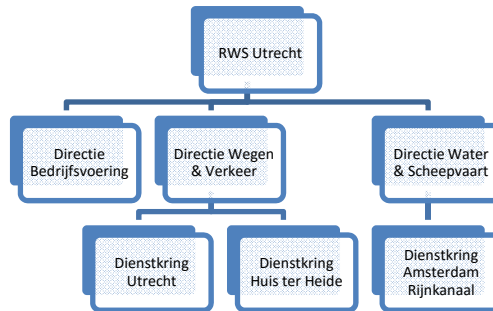
Per 1 november 1989 werd de dienstkring Autosnelwegen Utrecht gesplitst in een dienstkring (DAS) Huis ter Heide en een dienstkring (DAS) Utrecht. Per gelijke datum zijn de dienstkringen Utrecht-Oost en Utrecht-West opgeheven en hun werkzaamheden ondergebracht bij de nieuw opgerichte dienstkringen. Later per 1 januari 1990 werden de dienstkringen Amsterdam-Rijnkanaal Noord en -Zuid samengevoegd tot de dienstkring Amsterdam Rijnkanaal.



Aangetekende portvrije brief van de commandant Demobilisatiecentrum van de Koninklijke Landmacht Huis ter Heide. (In verband met de omvangrijke werkzaamheden als gevolg van de demobilisatie vanuit Nederlands-Indië terugkerende militairen, werd in januari 1947 kolonel J.M.A. Goedewaagen door de minister van Oorlog belast met de opdracht, het bestuderen, het stimuleren en het coördineren van alle werkzaamheden die op het gebied der demobilisatie nodig zijn. In september 1947 werd een aanvang gemaakt met de inrichting van het Demobilisatiecentrum Boschkamp in Huis ter Heide met een capaciteit voor 300 à 600 personen. Oorspronkelijk was in mei 1945 het Doorgangskamp Woerden opgericht met als taak, het opvangen van alle uit buitenland terugkerende militairen, ze administratief in onderhoud te nemen, en ze ter gelegentijd te doen herindelen dan wel te demobiliseren. Op 1 augustus 1947 werd het Demobilisatiecentrum der KL opgericht, bestaande uit een staf, het Doorgangskamp te Woerden en het Demobilisatiecentrum Boschkamp in Huis ter Heide. Op 20 december werd het Demobilisatiecentrum Boschkamp, en op 22 december 1949 het Doorgangskamp Woerden verplaatst naar Amersfoort. Het Demobilisatiecentrum der KL werd op 1 februari 1952 opgeheven).

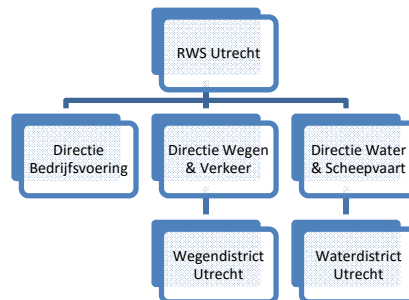
i. Periode van 1 oktober 2004 tot 1 mei 2005

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



j. Periode van 1 mei 2005 tot 1 april 2013

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



k. 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. RWS IJsemmergebied en RWS Utrecht werden daarbij samengevoegd tot Rijkswaterstaat Midden-Nederland.

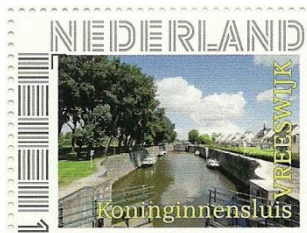
2. Beheersobjecten.

a. Natte infrastructuur

Het Merwedekanaal en Amsterdam-Rijnkanaal

Al in de Middeleeuwen had Amsterdam een verbinding via de Vecht van Muiden tot Utrecht en vandaar via een kanaal, de Vaartse Rijn naar de Lek bij Vreeswijk. Deze vaarweg wordt beschreven onder de Keulsche Vaart.

Persoonlijke postzegel Koninginnensluis



De klachten over de kwaliteit van de Keulsche Vaart met de bochtige Vecht en de vele bruggen, evenals de steeds grotere omvang van de schepen en het gereedkomen van het Noordzeekanaal in 1876, hadden tot gevolg dat er een wet werd aangenomen voor een nieuw kanaal⁴⁰. Voor rekening van de Staat zou een kanaal van Amsterdam naar de Lek ten westen van Vreeswijk en van Vianen naar de Merwede bij Gorinchem, met sluisen te Zeeburg, bewesten Utrecht, Vreeswijk, Vianen en Gorinchem worden aangelegd. De sluis bij Vreeswijk werd op

4 augustus 1892 in aanwezigheid van Koningin Regentes Emma en de elfjarige Koningin Wilhelmina opengesteld, vandaar de naam Koninginnensluis (2 kolken van 120 m lengte achter elkaar en 11,85 m breed). Op 1 mei 1893 kon het gehele traject voor de scheepvaart in gebruik worden genomen.

Het Merwedekanaal was gedeeltelijk een verbreding en verdieping van bestaande kanalen, waaronder de uit 1825 daterende Keulse Vaart. Tussen Amsterdam en Utrecht werd echter een geheel nieuw kanaal gegraven, westelijk van de Vecht. Van Utrecht naar Vreeswijk volgde het kanaal het tracé van de Vaartsche Rijn. Tussen Vianen en Gorinchem werd gebruik gemaakt van het verbeterde Zederikkanaal.

In 1905 bleek het nodig om in Utrecht een tweede sluisolk te bouwen naast de 'Sluis bewesten van Utrecht'. Op het Merwedekanaal ontwikkelde zich intussen een zeer drukke binnenscheepvaart, het werd zelfs de hoofdverbinding voor de scheepvaart tussen Amsterdam en Rotterdam. Om deze

⁴⁰ wet van 29 juli 1881, Stbl. nr. 143, aangevuld bij wet van 15 mei 1884, Stbl. nr. 196

drukte te ondervangen verbeterde men de al bestaande scheepvaartverbinding Amsterdam-Rotterdam langs Alphen aan de Rijn via de Gouwe en de Hollandse IJssel. Daartoe werd de Gouwe verruimd en werd in 1929 een verbindingskanaal aangelegd tussen de Gouwe en de Hollandse IJssel.

In 1931⁴¹ werd besloten dat het kanaal vervangen moest worden. Dat ging volgens het plan van de Utrechtse waterstaatkundig ingenieur Anton A. Mussert, dezelfde die later medeverantwoordelijk zou zijn voor het wegvoeren en vermoorden van een groot deel van de joodse bevolking in Amsterdam. Daarbij werd het gedeelte van het Merwedekanaal tussen Amsterdam en Utrecht verbeterd en ging daar aan de westkant om de stad. Net ten zuiden van Utrecht werd het Merwedekanaal gekruist en volgde het kanaal een geheel nieuwe route in zuidoostelijke richting naar Wijk bij Duurstede. Daar mondde het kanaal uit in de Lek en ging verder dwars door de Betuwe tot aan Tiel, waar het uitmondde in de Waal. Bij Jutphaas kwam er een nieuwe zijtak naar Vreeswijk die de verbinding naar Rotterdam verzorgde (Lekkanaal).

In mei 1931 werden onder meer de districten Amsterdam-Boven-Rijn I en II ingesteld⁴². Dit vond plaats per 1 januari 1933⁴³ en tot km 36.168 werd het kanaal ondergebracht bij het district Amsterdam-Boven-Rijn I. Vanaf die datum viel het Merwedekanaal onder dit district evenals de dienstkring Zeeburg.

Per 1 februari 1934⁴⁴ werd de dienstkring Zeeburg (beheerder gedeelte kanaal in de provincie Noord-Holland tussen Zeeburg en Nigtevecht) opgeheven en ingesteld een nieuwe dienstkring Merwedekanaal, omvattende het Merwedekanaal tussen het afgesloten IJ en Utrecht en werd het in de provincie Utrecht gelegen gedeelte onttrokken aan de dienstkring Breukelen. Deze dienstkring hield wel De Vecht (Keulse vaart) over 23,6 km en was enkel verantwoordelijk voor het op diepte houden.

In het verleden was het gedeelte van het Merwedekanaal (Keulsche Vaart) van Utrecht tot Vreeswijk (incl. hulpsluis) onderdeel van de gemengde dienstkring Vreeswijk die verder geen ambtgebied had. Na de opheffing van de dienstkring Vreeswijk en samenvoeging met de dienstkring Utrecht II per 1 december 1931 tot de dienstkring Utrecht I kwamen deze werken onder de laatstgenoemde dienstkring⁴⁵.



Kaartje Amsterdam-Rijnkanaal

⁴¹ Wet van 27 maart 1931, Stbl. nr. 130

⁴² KB van 7 mei 1931, nr. 34

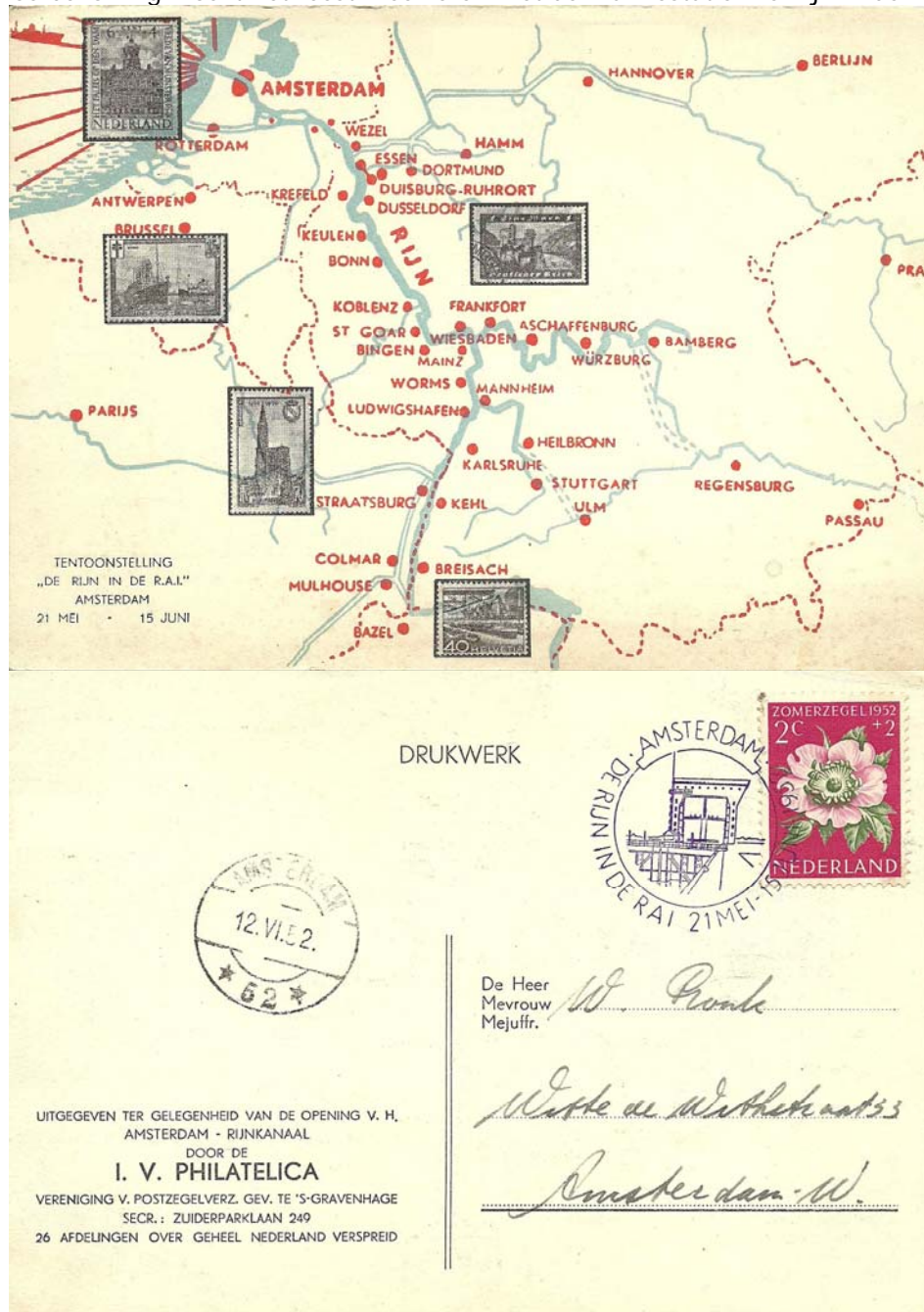
⁴³ bij MB van 29 oktober 1932, nr. 378, Directie van de Waterstaat

⁴⁴ MB van 2 november 1933, La. R, Directie van den Waterstaat

⁴⁵ DG 14 november 1931, nr. 27 Kabinet

Per 1 mei 1935⁴⁶ werd het district Amsterdam-Boven-Rijn I opgeheven en de werken opgenomen in de directie Utrecht. Het district Amsterdam-Boven-Rijn II bleef belast met de aanleg van het gedeelte van de aftakking van het zijkanaal naar Vreeswijk tot de Waal bij Tiel. Dit laatste district werd per 1 oktober 1944 opgeheven⁴⁷ en de verbeteringswerken van de scheepvaartverbinding, inclusief het gedeelte gelegen in de provincie Gelderland bij de directie Utrecht gevoegd. Vanwege de crisisjaren en WO II duurde het nog tot 1952 voordat het nieuwe Amsterdam-Rijnkanaal in gebruik werd genomen. Op 21 mei 1952 om 16.00 uur werd het Amsterdam-Rijnkanaal voor de scheepvaart opengesteld⁴⁸. Per die datum werden ook de dienstkringen Amsterdam-Rijnkanaal-Noord en Amsterdam-Rijnkanaal-Zuid ingesteld en tegelijkertijd werd de dienstkring Merwedekanaal opgeheven.

Op 21 mei 1952 was het groot feest in Amsterdam vanwege de opening van het kanaal. Eindelijk had de Amsterdamse haven een volwaardige verbinding met het achterland gekregen. De Amsterdamse bevolking mocht het feest meevieren met de manifestatie 'De Rijn in de Rai'.



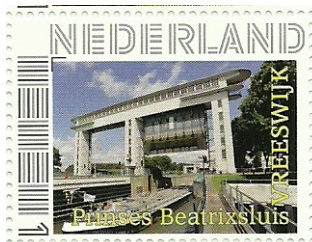
Gelegenheidspoststuk met speciale stempel manifestatie 'De Rijn in de Rai'

⁴⁶ MB van 3 april 1935, nr. 388, Directie van de Waterstaat

⁴⁷ Bij beschikking van de Secretaris-generaal van het Departement van de Waterstaat van 30 september 1944, La. N^o 1, afd. P, Directie van de Waterstaat

⁴⁸ MB van 15 mei 1952 nr. 24455, Directie van de Waterstaat, afd. Waterstaatsrecht

De dienstkring Amsterdam-Rijnkanaal Zuid omvatte het zuidelijk gedeelte van het Amsterdam-Rijnkanaal met als voornaamste kunstwerken de sluiscomplexen te Tiel (Prins Bernardsluis), Rijswijk (Prinses Marijkesluizen) en Wijk bij Duurstede (Prinses Irenesluizen) met de daaraan gelegen bruggen, de Plofsluis te Nieuwegein en twee bruggen over het Betuwepand en diverse kanaalwegen. Tevens behoorde tot deze dienstkring het Lekkanaal van het Amsterdam-Rijnkanaal tot de Lek met het sluisencomplex te Nieuwegein (Prinses Beatrixsluis) en de Overeindse brug.



Persoonlijke postzegel
Prinses Beatrixsluis

De dienstkring Amsterdam-Rijnkanaal Noord omvatte het Amsterdam-Rijnkanaal vanaf Amsterdam tot de grens met de andere dienstkring. De voornaamste kunstwerken waren de keersluis Zeeburg, de Jutphase brug te Nieuwegein, de Loenerslootse brug en diverse kanaalwegen. Ook tot deze dienstkring behoorde het Merwedekanaal van Utrecht tot de Lek met de sluisen bewesten Utrecht, Noordersluis, Zuidersluis en Koninginnensluis. Ook de Hollandsche IJssel van het Merwedekanaal tot een lijn op 75 m beneden het benedenfront van de Waaiersluis boven Gouda, met deze sluis.

Het Amsterdam-Rijnkanaal moest na betrekkelijk korte termijn opnieuw verbeterd worden, zowel in verband met de schaalvergroting (vierbaksduwvaart) als ten behoeve van de capaciteit. De breedte van het kanaal ten noorden van de Lek werd van 70 m op 100 m gebracht, behalve op het vijf km lange traject tussen Maarssen en Utrecht, waar vanwege fabrieken en andere bebouwing langs de oever dit niet kon. Dit gold ook voor de passage Zeeburg. Het Betuwepand werd over de gehele lengte van ongeveer tien km aan de oostzijde verbreed. Ook moesten een groot aantal bruggen vervangen worden. In 1965 begonnen de verruimingswerken. Ook bij Wijk bij Duurstede en Tiel moesten nieuwe sluisen komen om de vierbaksduwvaartkonvooien (breedte 22,80 m) doorvaart te verlenen zonder ontkoppeld te hoeven worden. De nieuwe sluisen zijn naast de oude sluisen met een kolkbreedte van 18 m bij Wijk bij Duurstede en Tiel gebouwd. Ook in het Betuwepand nabij Ravenswaaij werd naast het Prinses Marijkesluiscomplex een keersluis gebouwd. Daardoor kwam er een open verbinding met het Betuwepand, waardoor slechts bij hoge waterstanden op de Lek (gemiddeld maar zeven dagen per jaar) de scheepvaart gebruik moest maken van het oude sluisencomplex. In 1981 kon het verbrede en verdiepte kanaal worden opengesteld voor de vierbaksduwvaart.

Per 1 januari 1990 werden beide dienstkringen samengevoegd tot één dienstkring Amsterdam-Rijnkanaal. Het Amsterdam-Rijnkanaal heeft een totale lengte van 72 km, met een diepte van 6 m en een bodembreedte van 100 – 120m. De scheepvaartklasse is VIb en geschikt voor vierbaksduwvaart maar op dat moment nog niet de Rijnvaartheogte.

In 2011 gingen de werkzaamheden van het project KARGO (Kunstwerken Amsterdam-Rijnkanaal Groot Onderhoud) van start. De stalen boogbruggen uit de periode 1934-1976 krijgen een opknapbeurt of worden helemaal vervangen. Dit betreft de Schellingwouderbrug, Amsterdamse brug, Loenerslootse brug, Schalkwijkse brug, Overeindse brug, Weesperbrug, Jutphasebrug en de Breukelerbrug. Naast de renovatie worden zeven van de acht bruggen met 25 tot 50 cm verhoogd. Hierdoor kunnen hoger beladen containerschepen, de vierlaagse containervaart eronderdoor. Het project is in 2016 gereed. Buiten dit project om wordt de Galecopperbrug in de A12 gerenoveerd, waarbij ook deze doorvaartheogte groter wordt (eind 2015 gereed). Het kanaal is dan volledig op Rijnvaartheogte.

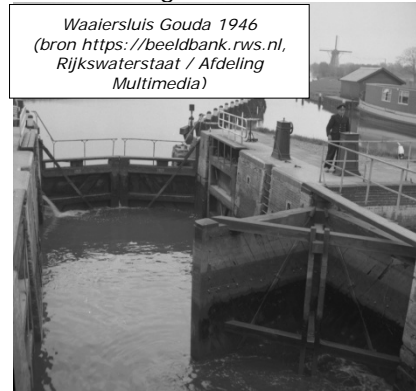
In 2013 is begonnen met het weghalen van het sluiseland Zeeburg, waardoor dat gedeelte van het Amsterdam-Rijnkanaal alsnog wordt verbreed om voor een betere veiligheid en doorstroming van de scheepvaart te zorgen. Het werk, waarin begrepen het slopen van de voormalige schutsluis en de drempel van de keersluis, is in 2015 gereed gekomen. Door de uitbreiding van het gemaal te IJmuiden en het op deltaveiligheid brengen van het sluiscomplex bij IJmuiden is eind vorige eeuw de functie van het complex Zeeburg als tweede waterkering komen te vervallen.

Het Lekkanaal met de Prinses Beatrixsluis is de belangrijkste rechtstreekse hoofdvaarwegverbinding tussen de havens van Rotterdam en Amsterdam. Omdat steeds grote schepen het Lekkanaal gebruiken, wordt in de toekomst het Lekkanaal verbreed en naast het Rijksmonument Prinses Beatrixsluis een nieuwe sluisolk gebouwd. Naar verwachting moeten deze werkzaamheden in 2020 gereed zijn.

De (gekanaliseerde) Hollandse IJssel

De Hollandsche 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 Hollandsche IJssel en de gekanaliseerde Hollandsche IJssel.



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

Pas in de 19^e eeuw werd een verbinding gemaakt met het Merwedekanaal om de Gekanaliseerde IJssel weer enigszins in ere te stellen. Deze verbinding heet de Doorslag. Deze waterweg was een belangrijke schakel in de verbinding te water tussen Rotterdam en Amsterdam. De Gekanaliseerde Hollandsche IJssel stroomt van Nieuwegein naar Gouda en gaat bij de Waaiersluis in Gouda over in de Hollandsche IJssel.

De rivier de Hollandsche IJssel viel onder het beheersgebied van het district Zuid-Holland en vanaf de grensregeling van 1898 tot het noordelijk arrondissement⁴⁹. In een latere grensregeling van 1912⁵⁰ stond vermeld dat aan het bovineinde van de Hollandsche IJssel de grens van het noordelijk arrondissement was gelegen op 75 m beneden het benedenfront van de waaiersluis boven Gouda, welke sluis met

de gekanaliseerde Hollandsche IJssel behoort tot de 6e directie (Gelderland en Utrecht)(zie ook bijlage 5g).

De gemengde dienstkring Oudewater omvatte een groot gedeelte van de gekanaliseerde Hollandsche IJssel, ook het gedeelte dat in de provincie Zuid-Holland was gelegen. Het gedeelte van Jutphaas met in begrip van de waaiersluis te Haastrecht behoorde tot de dienstkring Utrecht II. In 1928 werd de dienstkring Oudewater omgedoopt in Utrecht I. Bij de reorganisatie per 1 mei 1955 kwam de gekanaliseerde Hollandse IJssel onder beheer van de dienstkring Utrecht-West. In 1972 werden deze werken ondergebracht bij de dienstkring Amsterdam-Rijnkanaal Noord⁵¹.

In 2004 is aan de buitenzijde een gemaal bijgebouwd. Dit gemaal bestaat uit pompen die in hefbare deuren van de spuisluis zijn gemonteerd. Het spuien en inlaten wordt geregeld door de spuideuren (gedeeltelijk) te openen. Het gemaal en de spuisluis worden vanaf de Prinses Beatrixsluizen in Nieuwegein bediend.

Rijkswaterstaat droeg met ingang van 1 januari 2013 het beheer en onderhoud van de Gekanaliseerde Hollandsche IJssel tussen Nieuwegein en Gouda over aan Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden. Met de overdracht kwamen ook het Noordergemaal in Utrecht, de Doorslag-sluis in Nieuwegein en de Waaiersluis en gemaal de Waaier in Gouda in beheer en onderhoud van De Stichtse Rijnlanden. De overdracht vloeit voort uit het in het voorjaar van 2011 gesloten Bestuursakkoord Water tussen de bestuurlijke partners op het gebied van water en is per 1 januari 2014 geformaliseerd bij de wijziging van het Waterbesluit⁵².

De Vecht c.a. (Keulse Vaart) in Noord-Holland en Utrecht

Aanvankelijk werd de verbinding tussen Amsterdam en de Rijn gevormd via de Zuiderzee, de Vecht vanaf Muiden tot Utrecht waar men op de Rijn kwam. Toen de Rijn bij het toenmalige Dorestad (Wijk bij Duurstede) 'Lek' raakte en een nieuwe tak, de Lek vormde, verzandde de oorspronkelijke Rijn en werd daardoor de huidige Kromme Rijn ongeschikt voor de scheepvaart.

In de 12^e eeuw werd de vaarweg opgeknapt door de aanleg van de Utrechtse Stadsbuitengracht (1122) en de Vaartsche Rijn (1148). Deze Vaartsche Rijn liep van Utrecht naar de Hollandsche IJssel (bij het dorpje 't Gein), die toen nog bij het zogenaamde Klaphek in de Lek uitmondde. De naam Vaarsche Rijn houdt verband met de 'Keulsche Vaart', zoals de hele vaarverbinding destijds genoemd werd.

In die tijd was Keulen de enige belangrijke handelsstad van het Rijnland en het opkomende Amsterdam dreef veel handel met deze stad. In de 13^e eeuw werd door graaf Floris V toegestaan dat de Vaartsche Rijn rechtstreeks werd doorgetrokken naar de Lek bij Vreeswijk om zodoende de hoge tol bij 't Gein geheven te omzeilen.

Tot in de 17^e eeuw moesten de schepen van Amsterdam naar Muiden over het woelige en gevaarlijke buitenwater varen om de Vecht te bereiken. Bij Maarssen moesten de grotere schepen worden overgeladen in kleine, wat veel oponthoud en kosten met zich meebracht.

⁴⁹ MB van 16 mei 1898, La. E. afd. Waterstaat, 3e onderafd. b

⁵⁰ MB van 7 november 1912, nr. 242, afd. Waterstaat

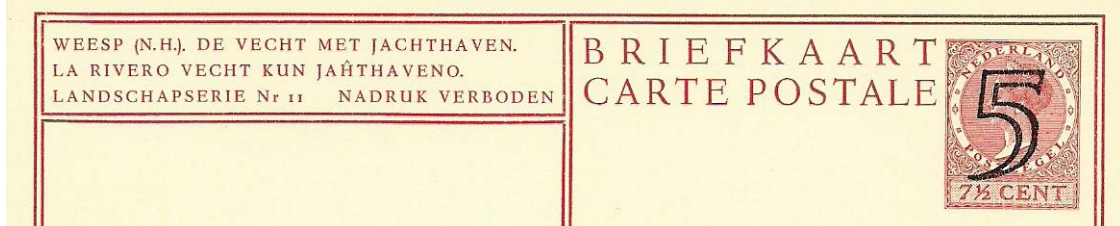
⁵¹ eerst geformaliseerd bij brief DG van 18 november 1977, nr. O 77015 (UA 1308 inv. nr. 165)

⁵² van 20 september 2013, Stbl. nr. 373.

Omstreeks 1630 werd de Watergraafsmeer (of wel Diemersmeer genaamd) drooggelegd. De zuidelijke ringvaart van de nieuwe polder werd ingericht als trekvaart en ging: Weespertrekvaart heten. Naar het oosten varende stak men het Bijlmermeer over. Na de moeizame drooglegging van deze polder ontstond aan de oostzijde de Gaasp die men toen ging gebruiken. Van het Bijlmermeer leidde een bochtig water, het Smal Weesp, naar Weesp waar men via een sluis op de Vecht kwam. Gedurende de 17^e en 18^e eeuw kwam de binnenvaartroute steeds meer in gebruik en bloeide de handel.

Koning Willem I kondigde bij KB van 16 april 1821 de verbetering van de vaarweg aan. Dit betekende verruiming van de Weespertrekvaart en de bouw van een nieuwe schutsluis in Weesp, de vernieuwing van de sluis in Vreeswijk en de aanleg van het Zederikkanaal tussen Vianen (aan de Lek) en Gorinchem (aan de Merwede). In 1824 was de gehele verbetering gereed en vanaf dat moment droeg de totale lengte de officiële naam: Keulsche Vaart.

De vernieuwde vaarweg bleek al snel een aantal bezwaren te hebben. Voor de zeven schutsluizen en 31 beweegbare bruggen moest voor één reis, totaal maar liefst 50 gulden betaald worden, wat voor die tijd een flink bedrag was. Voorts was het onderhoud van de vaarweg slecht. Dit was de taak van de omliggende en aangrenzende waterschappen.



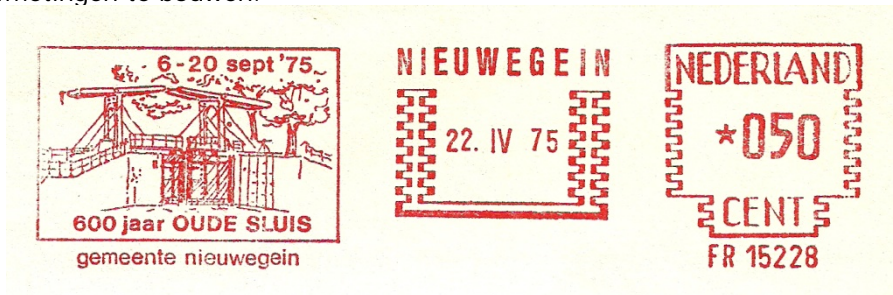
Geïllustreerde briefkaart van De Vecht bij Weesp

Minister Thorbecke droeg er zorg voor dat de gehele Keulse Vaart per 1 januari 1854 opnieuw in beheer en onderhoud bij het Rijk kwam⁵³, met uitzondering van de sluisen te Vreeswijk, Utrecht (Weerdsuis), Weesp en Amsterdam. Bij KB van 17 december 1819, nr. 1, werd de scheiding tussen rijks- en provinciale waterstaatswerken definitief afgekondigd. De Koning behield het oppertoezicht, maar droeg de provincies met ingang van januari 1820 het beheer plus de bekostiging over een nauwkeurig aantal omschreven werken op, zoals ook de betrokken vaarweg⁵⁴. Tot 1 januari 1997 bleef de Keulsche Vaart in beheer en onderhoud bij het Rijk.

⁵³ KB van 24 december 1853 no. 86

⁵⁴ J.B. Bogaard, Wetten etc. 1858

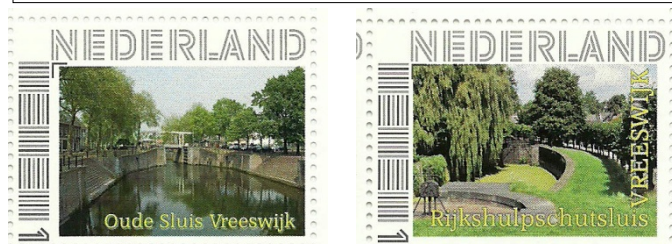
In 1817 was door het Rijk besloten om op de plaats waar in 1638 de toenmaals Soevereine Staten van Utrecht aan het stadsbestuur van Utrecht hadden toegestaan, een duiker te maken, een sluis van kleine afmetingen te bouwen.



Frankeerstempel gemeente Nieuwegein '600 jaar Oude Sluis 6 – 20 september 1975'

Persoonlijke postzegel 'Oude sluis Vreeswijk'

Persoonlijke postzegel 'Rijkshulpsluis'



Het oude sluisencomplex (1373 en in 1561 tweede sluiscolk) en de waterkering verkeerden namelijk in zeer slechte toestand en behoefden dringend herstel en renovatie, waarbij de sluis van de rivier zou moeten worden afgedamd. Het probleem was dat de scheepvaart op Utrecht en Amsterdam echter wel doorgang moest hebben en daarom was

besloten tot de aanleg van een hulpschutsluis, die deze naam bleef behouden. Op 30 juni 1818 ging het eerste schip door de sluis. In 1824 was de oude (stads) sluis (eigendom van de gemeente Utrecht) weer in gebruik. Toen de Prinses Beatrixsluizen in 1938 voor de scheepvaart in bedrijf werden gesteld, werd de Oude Sluis gesloten. In 1995 werd de Oude Sluis te Vreeswijk in beheer door de gemeente Utrecht overgedragen aan het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden. De Rijkshulpsluis was in 1974 in beheer en onderhoud door het Rijk overgedragen aan de gemeente Nieuwegein.

Op 1 januari 1997, de datum dat het nieuwe Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht van start ging, werd het gedeelte Vecht gelegen in Noord-Holland (tot de grote zeesluis te Muiden), de Weespertrekvaart (incl. de Gaasp), de Smalweesp, de keerschuiven Nieuwe Diep en Diemen, de schotbalkkering ter hoogte van km. 6.6 aan de oostzijde van het Amsterdam-Rijnkanaal, de Uitermeersluis te Weesp (inclusief het gedeelte van de 's-Gravelandse Vaart gelegen tussen de sluis en de Vecht) en de Keetpoortsluis en de Weesperpoortsluis te Muiden door tussenkomst van de provincie aan dit hoogheemraadschap overgedragen. Overdracht en overname van het waterstaatkundig beheer kon gelet op het waterschapseigen karakter van de taak rechtstreeks geschieden. De overdracht en overname van het vaarwegbeheer en het vaarwegonderhoud, als niet waterschapseigen taak, kon enkel geschieden door tussenkomst van de provincie. Daartoe nam de provincie het beheer en onderhoud eerst van het Rijk over en het vervolgens, met inachtneming van de daarvoor in de Provinciewet geregelde procedures, overdroeg aan het hoogheemraadschap inclusief het vaarwegbeheer en het daarmee samenhangende onderhoud van de Grote Zeesluis te Muiden.

Stormvloedkering Ramspol

Met ingang van 1 juli 2014 werd het beheer en onderhoud van de stormvloedkering Ramspol (ook wel Balgstuw genoemd) door Rijkswaterstaat Midden-Nederland van de waterschappen Groot Salland én Reest en Wieden overgenomen. Dit was een uitvloeisel van het Nationaal Bestuursakkoord Water. Sinds december 2002 beschermde deze unieke constructie Noordwest-Overijssel.

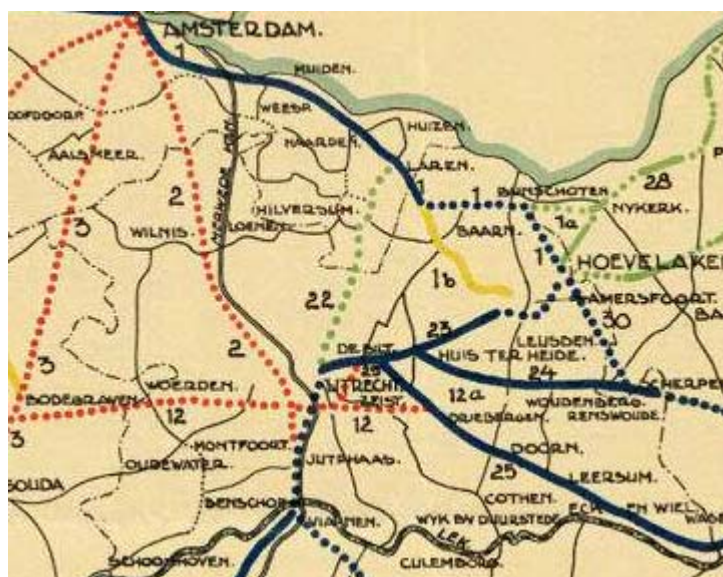
b. Droge infrastructuur

Wegenareaal tot RWP1932

In 1a zijn de areaalgegevens opgenomen van de dienstkringen in Overijssel volgens de Staat 1896. Ook zijn deze gegevens bekend uit 1924⁵⁵. In onderstaande tabel zijn de rijkswegen in die periode aangegeven:

⁵⁵ opgaven diensten n.a.v. brief Inspecteur-generaal in Algemene Dienst van 28 april 1924, nr. 6286 (NA 2.16.05 inv. nr. 1775)

<i>Dienstkring</i>	<i>Wegenareaal 1896</i>	<i>Wegenareaal 1924</i>
Breukelen	rijksweg Utrecht tot grens Noord-Holland.	rijksweg Abcoude – Utrecht.
Utrecht	rijksweg van Utrecht tot Gibbesluis.	
Utrecht I		rijksweg Utrecht – de Grebbe; rijksweg Zeist – Woudenberg; rijksweg de Klomp – Ingense veer.
Utrecht II		rijksweg Harmelen – Utrecht.
Vreeswijk	rijksweg Utrecht tot grens Zuid-Holland.	
Amersfoort	rijksweg Laren over Amersfoort naar Renswoude; rijksweg Zeist – Woudenberg; rijksweg de Bilt – Amersfoort.	rijksweg Amersfoort – Renswoude; rijksweg Eemnes – Amersfoort; rijksweg Vollenhove (de Bilt) – Amersfoort.



Deel van het Rijkswegenplan 1932 in de provincie Utrecht

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 Utrecht wegen van categorie I (rood): rijkswegen: grens Zuid-Holland – Utrecht (nr. 2) en Amsterdam – Utrecht (nr. 1), van categorie II (blauw): de rijkswegen Utrecht – Hoevelaken (nr. 23), Utrecht – Arnhem (nr. 24), Utrecht – de Grebbe (nr. 25), Utrecht – Hedel – Den Bosch (nr.26), Utrecht – Gorinchem (nr.27) en Laren – Renswoude (nr. 30, de categorie III (groen): rijkswegen Bunschoten – Nijkerk (nr. 1a), Utrecht – Laren (nr. 22), Hoevelaken – Arnhem (nr. 29) en van de categorie IV (geel): de rijksweg Baarn - Amersfoort (nr. 1b)

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 1

In het RWP1932 werd rijksweg 1 alleen van Amsterdam tot Hoevelaken opgenomen. Er was tevens een rijksweg 1a van Bunschoten tot Nijkerk en een rijksweg 1b van Baarn tot Amersfoort (verviel

in RWP1968). In het RWP1938, -1948 en -1958 bleef de administratieve nummering ongewijzigd. Echter in het RWP1968 werd rijksweg 1 gedefinieerd als lopende vanaf Amsterdam tot de Duitse grens bij De Lutte. In 1968 was de A1 al op diverse plekken als autosnelweg gereed, maar ten oosten van Amersfoort was de snelweg nog niet aangelegd. In het Structuurschema Verkeer en Vervoer van 1977 werd de huidige A1 min of meer vastgelegd. Een groot deel van de A1 was toen gereed ten westen van Hengelo. In het RWP1984 werden voor wat betreft rijksweg 1 geen aanpassingen meer doorgevoerd.

Al voor de Tweede Wereldoorlog werd een aanvang gemaakt met de aanleg van de A1 door middel van aardebanen die tussen Baarn en Hoogland (thans Amersfoort) in aanleg ging. Door WO II en de Duitse bezetting werden deze werkzaamheden gestaakt. In 1948 werden de werkzaamheden hervat en waren in 1951 voltooid. Begin jaren '50 werden de eerste rijbanen in gebruik genomen, zoals tussen Muiderslot en Naarden en tussen Baarn en Hoevelaken. Het eerste 2x2 deel opende in 1958 tussen Muiderslot en Naarden. Een jaar later werd het tracébesluit genomen voor het deel over de Veluwe, van Terschuur tot aan de IJsselbrug. Tussen 1964 en 1967 werd het deel van Bussum naar Baarn opengesteld, waarmee er een ontbrekende schakel ontstond tussen Naarden en Bussum. Dit opende in 1973 voor het verkeer direct met 2x3 rijstroken. Een jaar eerder, in 1972, werd al een stukje tussen Diemen en knooppunt Diemen geopend met 2x2 rijstroken. In datzelfde jaar werd het deel van Diemen tot Muiderslot met 2x3 rijstroken opgeleverd. Tussen 1967 en 1972 werd het deel van Baarn naar Markelo geopend zodat er een doorgaande snelweg was vanaf Diemen tot aan Markelo. In 5 jaar tijd was dus een groot deel van de A1 opengesteld.



Geïllustreerde briefkaart Muiderslot

In de provincie Utrecht loopt de A1 vanaf de grens met Zuid-Holland, nabij het knooppunt Eemnes naar de noordzijde van Amersfoort en via de oostkant van deze stad naar het knooppunt Hoevelaken en de provinciegrens met Gelderland.

Rijksweg 2

De plannen voor de aanleg van rijksweg 2 als autosnelweg tussen Amsterdam en Utrecht dateren al van het eind jaren '30 en begin jaren '40 is begonnen met de aanleg van de aardebanen tussen beide steden. De aanleg van de autosnelweg ging in eerste instantie ook tijdens de bezetting door maar in 1942 werden alle werkzaamheden stopgezet omdat de bezetter andere prioriteiten kreeg. In 1948 werd weer verder gewerkt aan de aardebanen. De aanleg van de autosnelweg van Amsterdam naar Utrecht had één van de hoogste prioriteiten direct na de WO II, mede omdat er geen goede wegen in dit gebied waren. Begin jaren '50 werd verder gebouwd aan de autosnelweg en op 21 oktober 1952 kon rijksweg 2 met één rijbaan worden opengesteld tussen Ouderkerk aan de Amstel en Vinkeveen. Een jaar later op 3 oktober 1953 opende rijksweg 2 verder tot Maarssen, ook weer met één rijbaan. De officiële openstelling van de autosnelweg tussen de Amstelbrug in Amsterdam en de Vleutenseweg in Utrecht volgde op 1 april 1954. Dit was het eerste grote naoorlogse wegebouwproject dat werd opgeleverd.

In het RWP1932 bestond rijksweg 2 enkel uit het gedeelte Amsterdam – Utrecht en vanaf Utrecht tot 's-Hertogenbosch was rijksweg 26 opgenomen. In het RWP1968 veranderde de administratieve nummering. Rijksweg 2 werd onder meer verlengd naar Amsterdam tot Eindhoven. Al in de '70-jaren was de A2 tussen Amsterdam en Utrecht overbelast. In 1973 werd een begin gemaakt met een provisorische verbreding naar 2x3 rijstroken. In 1976 was dit gereed waarbij de A2 smallere rijstroken kreeg.



Dienstenvelophe gemeentebestuur Oudenrijn (De Meern 15/10/1962), naamgever van het beroemde knooppunt Oudenrijn.

Al eerder in 1968 werd het knooppunt Oudenrijn omgebouwd tot klaverblad. In 1989 werd het deel tussen Oudenrijn en Nieuwegein verbreed naar 4+3 rijstroken, waarna tussen 1993 en 1996 het knooppunt Oudenrijn werd omgebouwd tot klaverturbine. In 1995 werd een tracébesluit genomen om de A2 te verbreden naar 2x4 rijstroken tussen knooppunt Holendrecht en Maarssen en 2x5 langs Utrecht. In 2005 werd het tracébesluit aangepast, waardoor het eerste stuk ook 2x5 rijstroken werd. Medio 2010 werden de eerste wegvakken met 5 rijstroken opengesteld, waarna op 18 maart 2011 het volledige traject tussen Abcoude en Maarssen met 2x5 rijstroken werd opengesteld. In samenhang met de verbreding van Holendrecht naar Maarsen is ook de A2 tussen Maarssen en knooppunt Oudenrijn verbreed, van 2x3 naar 2+3+3+2 rijstroken, dus met een parallelstructuur. Een deel van de A2 loopt hier in een bovengrondse Leidsche-Rijntunnel, waarvan de ruwbouw sinds 2009 gereed was. De openstellingvergunning werd uiteindelijk op 17 januari

2012 afgegeven door de gemeente Utrecht. De tunnel is daarna per buis opgesteld tussen februari en juni 2012.

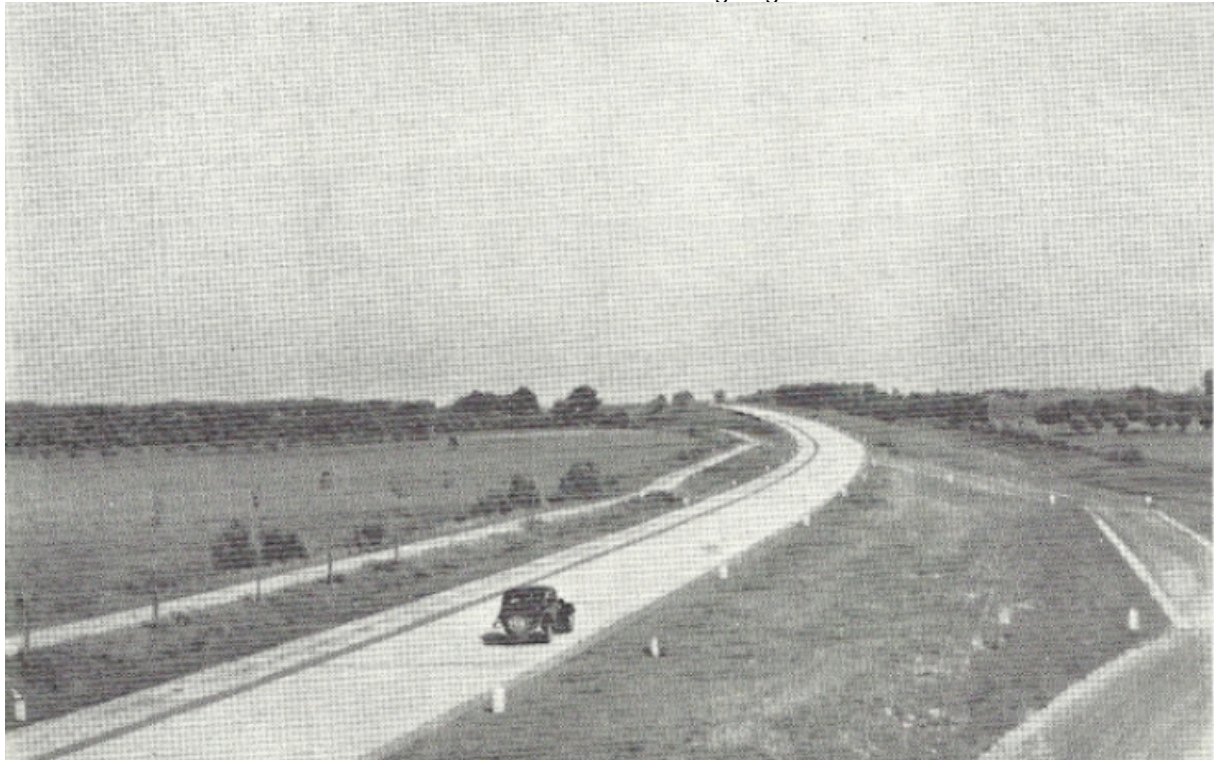
Richting het zuiden volgt daarna het eerder beschreven knooppunt Ouderijn, één van de drukste knooppunten van Europa. Vanaf de aansluiting Nieuwegein heeft de A2 2x4 rijstroken en bij Vianen wordt met de Jan Blankenbrug (vernoemd naar de eerste Inspecteur-Generaal van Waterstaat) de rivier de Lek gepasseerd. Na knooppunt Everdingen, de kruising met de A27, wordt de grens met Gelderland gepasseerd die gevormd wordt door de Diefdijkcoupure.

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).

Was in Zuid-Holland het gedeelte tussen Voorburg en Zoetermeer al op 15 april 1937 geopend, eerst in 1939 werd het knooppunt Puderijn bereikt en in 1940 werd een ontbrekende schakel tussen Reeuwijk en Woerden opgesteld.

In de meidagen van 1940 was rijksweg 12 tussen verkeersplein Oudenrijn en Houten in aanleg. De vaste brug over het Amsterdam-Rijnkanaal (de Galecopperbrug) was al gereed. Voor de Duitse bezetter was deze weg richting Arnhem zeer belangrijk. In 1942 werd het gedeelte tussen knooppunt Ouderijn en verkeersplein Laagraven geopend en in 1944 het gedeelte tussen Houten en Bunnik. In 1942 werden de meeste werkzaamheden stilgelegd.



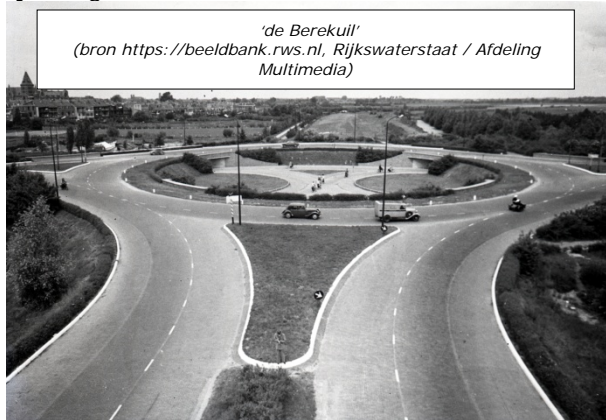
Deze foto geeft een overzicht van een nieuw wegvak; het gedeelte van Rijksweg no. 12, nabij km 57 gelegen tussen de Rijksweg no. 22 en Bunnik, gezien in de richting Arnhem. Op de foto is de noordelijke rijbaan te zien, uitgevoerd in cementbeton, breed 6,25 m. Aan weerszijden van de betonbaan zijn 0,50 m brede klinkerrabatten aangebracht, aan de binnenzijde opgesloten door beton kantbanden terwijl aan de buitenkant een vluchtstrook is aangelegd van schraal beton, breed 2,50 m, bespoten met wegenteer en afgestrooid met parelgrind. De openstelling vond plaats in Februari 1944.

Foto rijksweg 12 (bron Verslag Openbare Werken Waterstaat, 1947)

Direct na WO II werd de oorlogsschade hersteld en begon met de verdere bouw. In 1947 werd de tweede rijbaan tussen Laagraven en Houten geopend en in 1955 het deel van Houten naar Bunnik. Later volgde het stuk tussen Bunnik en Veenendaal, dat in 1956 gereed was met 2x2 rijstroken. Inmiddels liggen er na De Meern 5+6 rijstroken. Bij het knooppunt Oudenrijn splitst de A12 in een parallelrijbaansysteem met 2x3 rijstroken op de hoofdrijbaan en 2x2 op de parallelbaan. Via de Galecopperbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal wordt het knooppunt Lunetten (kruising A27) bereikt. Ten oosten hiervan liggen sinds 2011 2x4 rijstroken, wat na Bunnik versmalt naar 2x3 rijstroken. Ter hoogte van Veenendaal wordt de grens met Gelderland overgestoken.

Rijksweg 27

De vroege geschiedenis van de A27 valt uiteen in twee trajecten: Vianen - Breda en de vroegere rijksweg 22 (Utrecht Laagraven – Hilversum). Beide delen waren al voor WO II gepland en in uitvoering. Beperkten zich de werkzaamheden op de originele rijksweg 27 destijds vooral in de aanleg van de brug bij Keizersveer, de aanleg van de oostelijke randweg om Utrecht kreeg aan het einde van de jaren 30 als complete nieuwbouw vorm en werd in 1942 opengesteld tussen rijksweg 12 en 'de Berekuil'.



In het RWP1968 werd het oude plan van rijksweg 22 naar Hilversum geïntegreerd in de A27 en bovendien doorgetrokken naar zuidelijk Flevoland. Bij Utrecht zou een nieuwe oostelijke tangent onderdeel worden van de A27, ter vervanging van de oude rijksweg 22, de Waterlinieweg. Tussen Lexmond en de oostkant van Utrecht zou bovendien een nieuwe oeververbinding over de Lek worden aangelegd. Vanaf eind jaren 60 werd gewerkt aan het gehele stuk tussen Hilversum en Lexmond. Het gedeelte tussen Hilversum en knooppunt Rijnsweerd kwam in de periode 1971-1974 in dienst, het gedeelte tussen knooppunt Lunetten en Lexmond in 1980.

Het gedeelte van de A27 tussen de knooppunten Lunetten en Rijnsweerd was gepland door het landgoed Amelisweerd. Door het verzet van actiegroepen met zelfs een bezetting van het bos van Amelisweerd moest de Tweede Kamer in 1982 de beslissing brengen. Bij de stemming bleken 71 Kamerleden voor aanleg te zijn en 69 tegen. De A27 bij Amelisweerd werd uiteindelijk op 29 oktober 1986 opengesteld voor het verkeer. Het was echter een Pyrrusoverwinning, want maatschappelijk gezien werd in de media inmiddels de toon over verkeer, vervoer en milieu nog scherper gevoerd. Het gevolg was dat in het SVV-II milieu een veel prominentere plek kreeg en er door Europa gesteunde MER-regelgeving kwam. Er worden op dit ogenblik verschillende plannen uitgewerkt voor het groeiende verkeer oostelijk van Utrecht.

Rijksweg 28

In het RWP1932 verliep rijksweg 28 vanaf Hoevelaken tot Zwolle. Het deel van Utrecht tot Zeist was rijksweg 25 en verder tot Amersfoort rijksweg 23. In de daarna volgende RWP1938, -1948 en -1958 werd er niets aan deze rijksweg gewijzigd. In het RWP1968 werd rijksweg 28 vastgesteld als van Utrecht tot Zwolle. In het RWP1984 werd rijksweg 28 gevormd vanaf Utrecht tot Groningen. De A28 was toen bijna gereed. In 1986 werd het laatste deel opengesteld tussen Utrecht en Amersfoort.

De planning voor de aanleg van de A28 begon in de tweede helft van de jaren '50. Als eerste begon de uitvoering van de snelweg rond Amersfoort. Dit stuk werd op 17 december 1962 opengesteld vanaf de Stichtse rotonde tot aan het knooppunt Hoevelaken (destijds ook een rotonde). Het tracé van de A28 tussen Utrecht en Amersfoort werd op 17 juni 1963 vastgesteld. De aanleg van de autosnelweg begon in 1969 bij Zeist. De aanleg van de A28 was één van de eerste omstreden projecten vanwege het aspect natuur en geluidsoverlast. De A28 bij Zeist was in 1971 al bijna geheel gereed, zo was vooral de Vollenhoventunnel al min of meer klaar voor gebruik. De openstelling zou echter nog 15 jaar op zich laten wachten. Dit werd veroorzaakt door de bouw van flats in de wijk Vollenhove van Zeist dicht langs de in 1963 al vastgestelde nieuwe autosnelweg. In 1979 werd de Wet geluidhinder ingevoerd. Hierdoor moest de A28 worden aangepast op de nieuwe wetgeving. Uiteindelijk werd besloten om langs de wijk Vollenhoven een luifel te realiseren, de luifel van Zeist, die in 1985 gereed kwam. De A28 is uiteindelijk gefaseerd in 1985 en 1986 opengesteld tussen Utrecht en Amersfoort. De A28 was oorspronkelijk tussen Zeist en Maarn met betonplaten uitgevoerd. Het deel bij Zeist zelf was vanaf het begin al in asfalt uitgevoerd. In 2011-2012 is met het groot onderhoud en de verbreding naar 2x3 rijstroken het beton verdwenen.



Rijksweg 24 en 30

De rijkswegen 24 en 30 in de provincie Utrecht vervielen in het RWP1968.

Overdracht oude rijkswegen

Het is duidelijk dat door de aanleg van zoveel autosnelwegen in Utrecht er bij Rijkswaterstaat veel plaatsvervangende wegen waren die met de Wet Herverdeling Wegen per 1 januari 1993 van beheerder wisselden. De meeste wegen werden overgedragen aan de provincie Utrecht, zoals rijksweg 721 (Baarn – Amersfoort), rijksweg 723 (Utrecht – Huis ter Heide – Amersfoort), rijksweg 724 (Zeist – Woudenberg – De Klomp), rijksweg 725 (Zeist – Rhenen – Grebbeberg), rijksweg 726 (Amersfoort – Woudenberg) en rijksweg 733 (De Klomp – Veenendaal). Rijksweg 722 (Waterlinieweg) werd overgedragen aan de gemeente Utrecht, terwijl rijksweg 720 (Abcoude – Maarsse) gedeeltelijk aan de gemeenten en de provincie werd overgedragen.



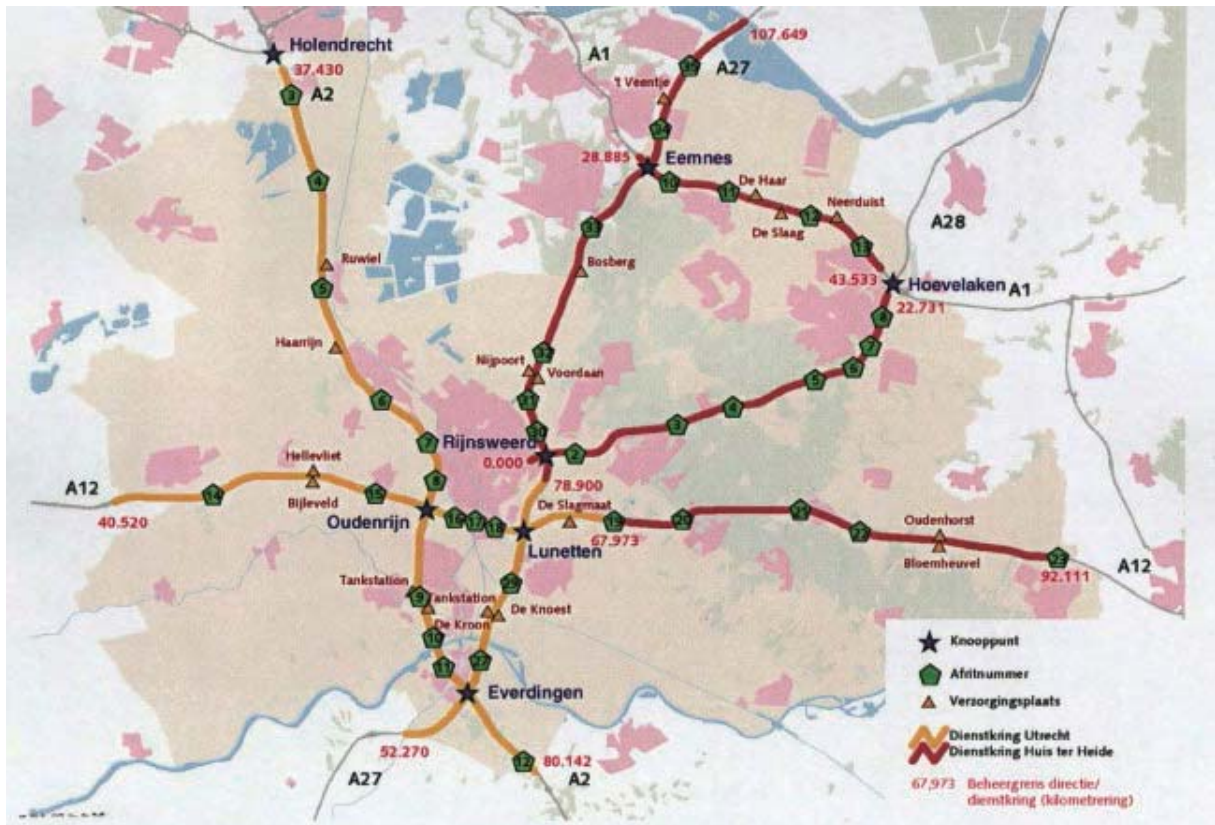
Wegenareaal directie Utrecht per 1 januari 2000

Dienstkkring Utrecht:

- A2 van Abcoude tot Lekbrug Vianen (34,4 km),
- A12 van Bunnik tot Veenendaal (24,1 km),
- A27 van Hagestein (brug over de Lek) tot knooppunt Rijnsweerd (9,9 km).

Dienstkkring Huis ter Heide:

- A1 van Laren tot Hoevelaken (14,7 km),
- A12 van Woerden tot Bunnik (27,5 km),
- A27 van knooppunt Rijnsweerd tot Stichtse brug (28,7 km),
- A28 van Utrecht, knooppunt Rijnsweerd tot knooppunt Hoevelaken (22,7 km).



Kaartje wegen dienstkringen directie Utrecht 2002