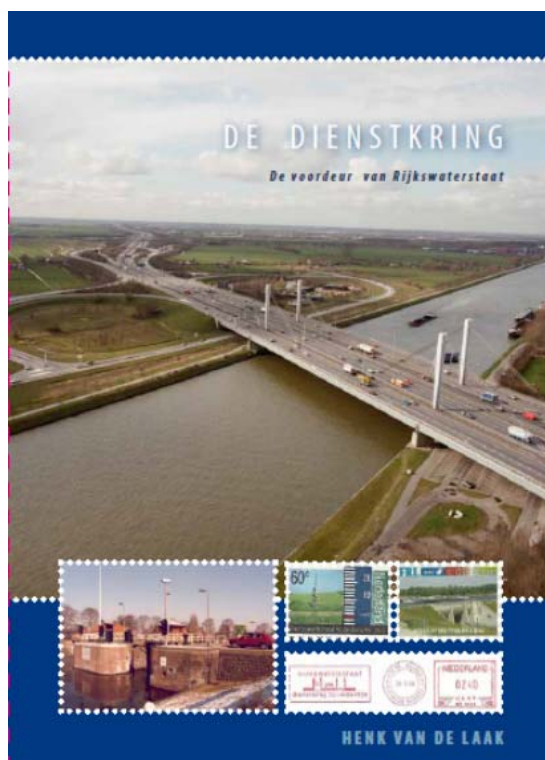


***Bijlage 5j:
De organisatie en beheersobjecten van de
(directie) Zeeland van Rijkswaterstaat van
begin 19e eeuw tot 1 april 2013***

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 5k: Zeeland¹

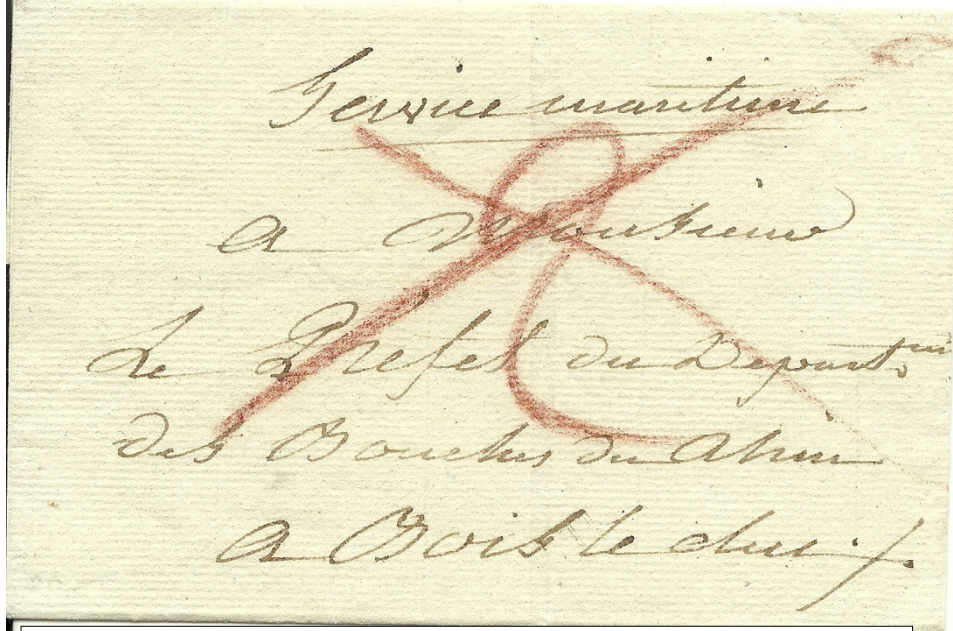


1. Organisatie:

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 3^e district (Domeinen van Nassau, Brabant en Zeeland) behoorde tot 'zeehavens en zeegaten'. Tijdens het Koninkrijk Holland (1806-1810) werd de reorganisatie afgerond in 1808⁴ en het land in 12 districten ingedeeld. Het huidige Zeeland viel deels onder het 11^e district (noordelijk deel van Zeeland enz. tot Bergen op Zoom) en het 12^e district (zuidelijk deel van Zeeland).

Bij Keizerlijk Decreet van 14 november 1810, nr. 33 (Holland was ingelijfd door het Franse Keizerrijk) werd een nieuwe organisatie voor de Waterstaat vastgesteld⁵. De zeven Hollandse Departementen kwamen per 1 april 1811 onder de 16^e inspectie van de Franse Dienst van Bruggen en Wegen (Service de Ponts et Chaussées de France). Echter de zuidelijke provincies ressorteerden onder een andere inspectie. Voor Zeeland zonder Zeeuwsch-Vlaanderen betrof dit het departement Monden van de Schelde (Bouches de l'Escaut), opgericht op 15 mei 1810, waaraan ook Walcheren weer werd toegevoegd. Deze organisatie bleef gedurende de Franse heerschappij voortbestaan. Nadat Napoleon in 1813 was verslagen werd de Franse bezetting beëindigd en keerde de laatste stadhouder, Willem Frederik van Oranje uit ballingschap terug.



Complete vouwbrief (10 september 1817) aan de heer Van Diggelen, hoofdingenieur van de Zeewerken in Staats Vlaanderen tot Sas van Gent met ANTWERPEN/FRANCO langstempel in rood.
P. van Tiggelen was van 1 november 1815 tot 1 januari 1825 hoofd van het Vierde Arrondissement in Sas van Gent, ressort Zeeuwsch-Vlaanderen; per 1 januari 1825 tot zijn overlijden (12 februari 1836) hoofd van het district Zeeland, incl. Zeeuws Vlaanderen.
(over het algemeen wordt aangenomen dat deze langstempels in 1818 in gebruik zijn genomen, maar deze brief van 20/9/1817 toont een eerder gebruik aan)

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

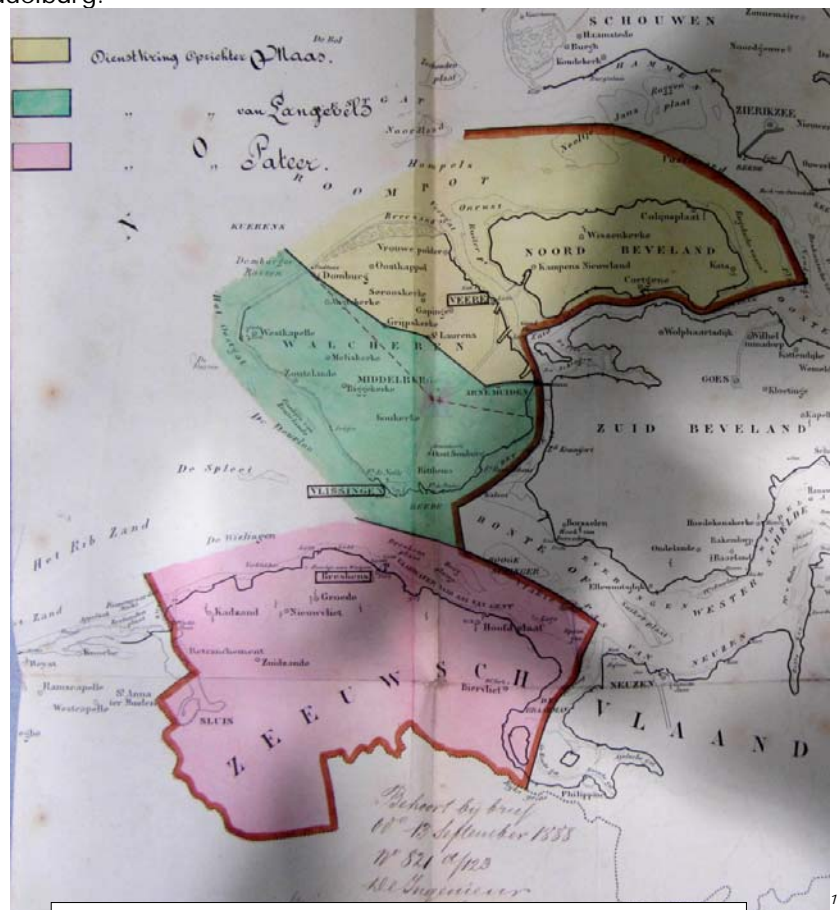
⁴ De nieuwe organisatie had plaats bij Keizerlijk decreet van 30 maart 1808, nr. 47 met ingang van 1 mei 1808

⁵ Noord-Brabant in de Bataafs-Franse Tijd, 1794-1814, een institutionele handleiding (J.G.M. Sanders, 2002)

Al in januari 1814 werd een zelfstandige Generale Directie van de Waterstaat in het leven geroepen⁶. Staats Vlaanderen werd als Zeeuwsch-Vlaanderen officieel onderdeel van de provincie Zeeland⁷. Per 6 mei 1814 werd het 5^e provisionele district ingesteld⁸. 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. Het 5^e district (Zeeland en Staats Vlaanderen) werd in 1817 in vier arrondissementen (Goes, Tholen, Zierikzee, Sas van Gent) verdeeld¹¹. In de periode van 1 januari 1817 tot 1 juli 1822 vormde de provincie Zeeland het 5^e District¹². Daarna was de naam district Zeeland en tot 1 april 1849 bleven de vier arrondissementen bestaan, maar het werkgebied veranderde regelmatig. Vooral in de periode 1834-1883 was er meer sprake van werkgebieden dan van arrondissementen. Mede door de verschuivingen van taken en werkgebieden was er ook geen sprake meer van vaste standplaatsen in Zeeland.

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

Per 1 april 1849 bestond het 11^e district (Zeeland) uit de provincie Zeeland¹³. In 1881 werd de Provinciale Waterstaatsdienst in Zeeland ingesteld¹⁴. Met ingang van 14 juli 1883 werd bepaald dat het 11^e district (Zeeland) bestond uit de arrondissementen Goes, Middelburg en Terneuzen¹⁵. Door de hoofdingenieur van het 11^e district werden de dienstkringen van de arrondissementen Goes en Middelburg (Goes, Hansweert, Tholen, Zierikzee, Vlissingen en Veere) met ingang van 1 januari 1889 opnieuw vastgesteld¹⁶. De dienstkring Veere werd per 1 januari 1892 gewijzigd in dienstkring Middelburg.



Kaart van de dienstkringen van het Arrondissement Middelburg¹⁷

⁶ Soeverein besluit van 1 december 1813, nr. 26 en van 8 januari 1814, nr. 35

⁷ Souverein besluit van 20 juli 1814

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 24 maart 1817, nrs. 2680/2681 en van 17 oktober 1817, nr. 12245

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.

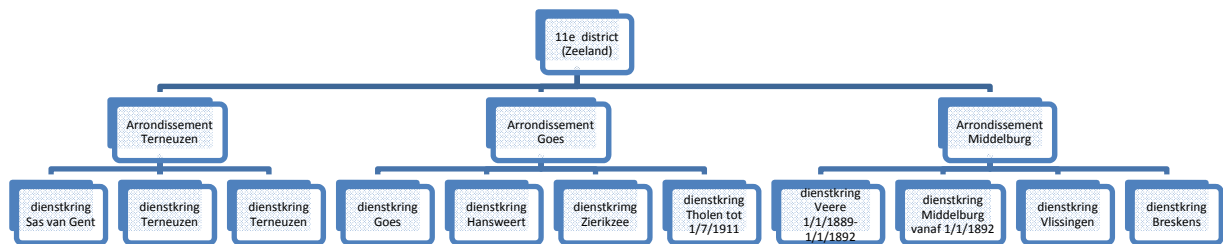
¹³ KB van 8 februari 1849, Stbl. nr. 6

¹⁴ KB van 8 september 1881, nr. 20

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

¹⁶ Brief van 28 december 1888, nr. 2494 A/159

¹⁷ Bij brief van 28 december 1888, nr. 2494 A/159



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

Dienstkring	Areaal dienstkringen 1896
Goes	Rijksweg Sloe-Yersekedam; Toezicht op Calamiteuze polders en vrije polders.
Hansweert	Kanaal door Zuid-Beveland; Rijksdam te Bath; Toezicht polderwerken.
Tholen	Rijksweg van Gorishoek tot Tholen; Posthaventje te Gorishoek; Rijks-Contr'escarpe te Tholen; Toezicht op Calamiteuze polders.
Zierikzee	Rijkszeewering Oude Hoeve onder de gemeente Renesse; Rijkswerken te Brouwershaven; Toezicht op Calamiteuze polders.
Middelburg	Rijksweg Middelburg over de Sloedam. Zee- en havenwerken te Veere; Kanaal door Walcheren ten noorden van de grensscheiding Koudekerke-Middelburg en zijtakken naar Arnemuiden en Nieuwland; Het Veersche Gat en Zandkreek; Toezicht op Calamiteuze polder.
Vlissingen	Kanaal door Walcheren tot Middelburg; Haven- en kanaalwerken te Vlissingen; Rijkszeewerken te Vlissingen met spuilsuis en Westerhaven.
Breskens	Rijksweg Sluis - Brugge; Haven te Breskens; Kanaal Sluis - Brugge (Nederlands gedeelte); Toezicht op Calamiteuze polders.
Terneuzen	Kanaal van Terneuzen van Sluiskil tot Terneuzen met inbegrip van de havenwerken; Westelijke Rijkswaterleiding vanaf Sluiskil; Toezicht calamiteuze polders ten westen van Kanaal van Terneuzen.
Sas van Gent	Rijksweg Sluiskil-Axel; Kanaal van Terneuzen van Belgische grens tot Sluiskil; Het zijkanaal naar de Axelsche Sassing en dat naar de Passluis met bijkomende werken; De westelijke rijkswaterleiding tot Sluiskil; De oostelijke rijkswaterleiding tot de Axelsche Kreek; De rijksaanleg- en losplaats voor vissers bij de Isabellasluis; Toezicht op calamiteuze- en vrije polders.
Terneuzen	De oostelijke rijkswaterleiding van de Axelsche Kreek tot Terneuzen; Zijkanaal naar Hulst; Zeeoeverwerken van het Kanaal van Terneuzen; Toezicht op calamiteuze- en vrije polders.

c. Periode van 1 juli 1903 tot 1 januari 1933

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. Bij de nieuwe grensregeling van 1903 werd bepaald dat de 11^e directie (Zeeland) bleef bestaan uit de arrondissementen Goes, Middelburg en Terneuzen²¹. Bij de grensregeling per 1 januari 1913 kwam daar geen verandering in²².

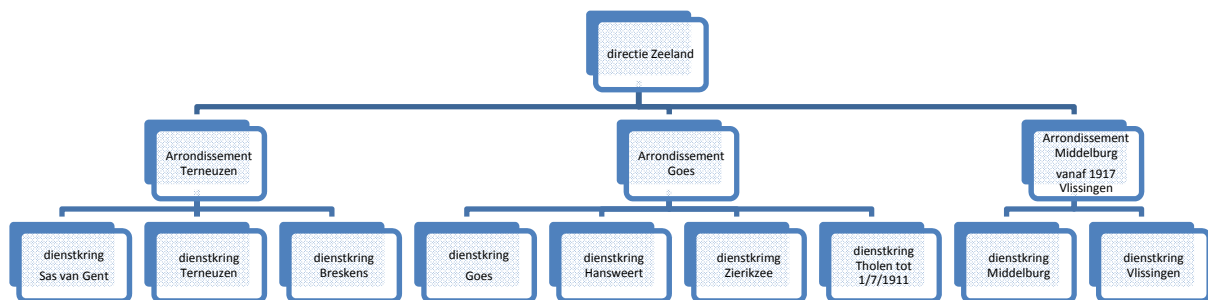
De twee dienstkringen Terneuzen werden per 1 juli 1904 samengevoegd tot een dienstkring Terneuzen, terwijl de dienstkring Tholen met ingang van 1 juli 1911 werd opgeheven en samengevoegd met de dienstkring Zierikzee²³.

In 1917 werden het aantal en de omvang van de arrondissementen opnieuw omschreven. In Zeeland veranderde niets, alleen werd het arrondissement Middelburg voortaan aangeduid met Arrondissement Vlissingen²⁴. Wel vervielen per 1 mei 1918 de nummers van de directies en werden de directies genoemd naar de provinciennaam²⁵.

Vanaf 1 augustus 1921 werden de omschrijvingen van een aantal arrondissementen gewijzigd, terwijl de omschrijvingen van de arrondissementen Goes, Vlissingen en Terneuzen opnieuw werden vastgesteld²⁶. De belangrijkste wijziging was dat het arrondissement Goes *de aangelegenheden welke uitsluitend betrekking hebben op de werken van havens, aanlegplaatsen, oevers en dijken en op de opnemingen daarvoor langs Zeeuwsch-Vlaanderen, zomede op de scheepvaart door de Zandkreek en alle daarmee in verband staande werken, behoren niet tot de dienst van dit arrondissement; voor de arrondissementen Vlissingen en Terneuzen behoorden deze oevers etc., ook indien ze zijn gelegen in de Westerschelde rivierwaarts van de laagwaterlijn, ieder voor een gedeelte*.

In 1929 veranderde de omvang van de directie Zeeland²⁷. Een deel van de provincie Zeeland werd ondergebracht bij de directie Grote Rivieren en een deel van de werkzaamheden van het arrondissement Goes ging over naar het Derde rivierarrondissement van deze directie Grote Rivieren.

In de nieuwe grensregeling vanaf 16 december 1929²⁸ werd het opruimen van wrakken in een gedeelte van de Noordzee voor het arrondissement Goes en Vlissingen toegevoegd.



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. 242, afd. Waterstaat

²³ MB van 17 februari 1911, nr. 250, afd. Waterstaat

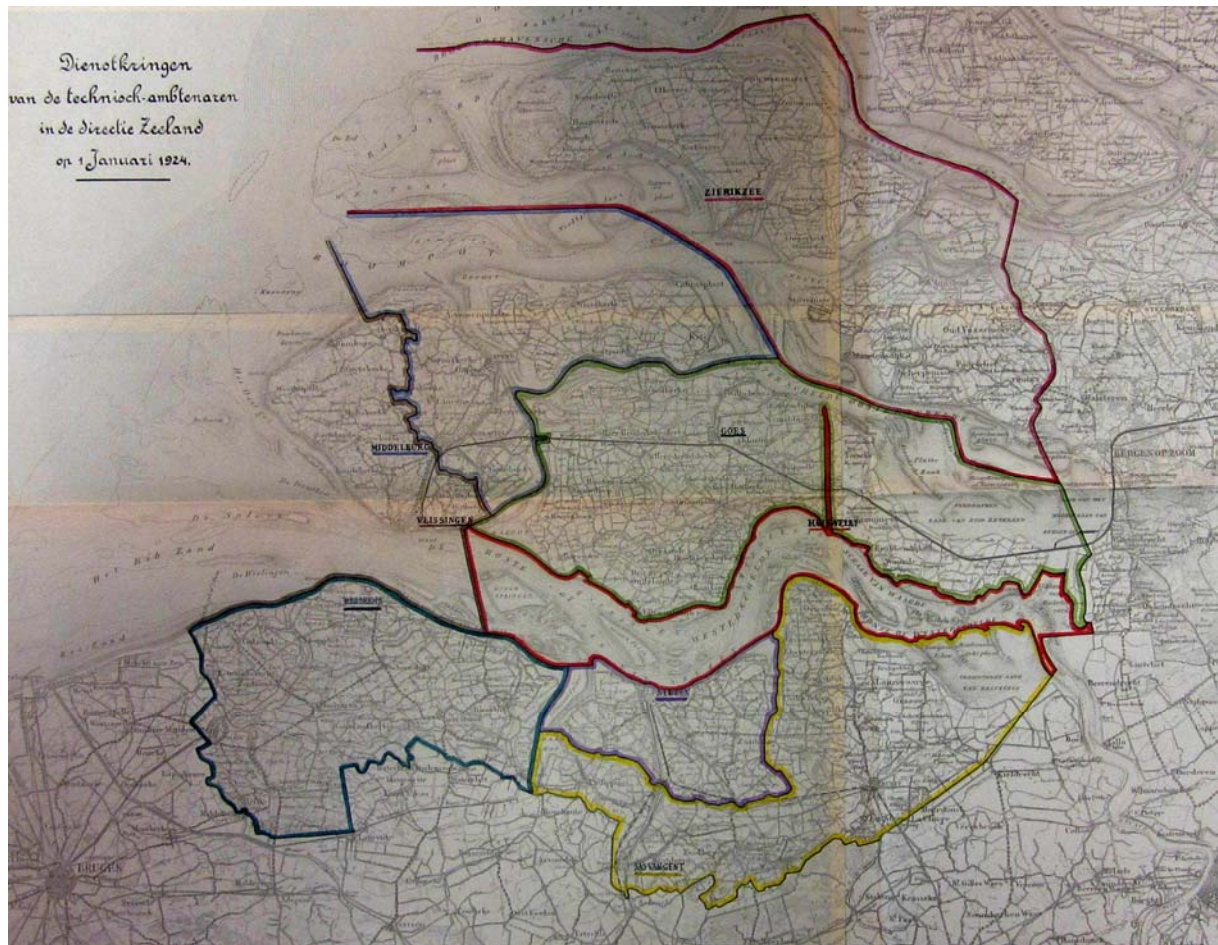
²⁴ MB van 15 november 1917, nr. 252, afd. Waterstaat

²⁵ KB van 5 november 1917, nr. 29

²⁶ MB van 22 augustus 1921, nr. 251, afd. Waterstaat T

²⁷ KB van 13 december 1929, nr. 36

²⁸ MB van 4 januari 1930, La. A., afd. Waterstaat T

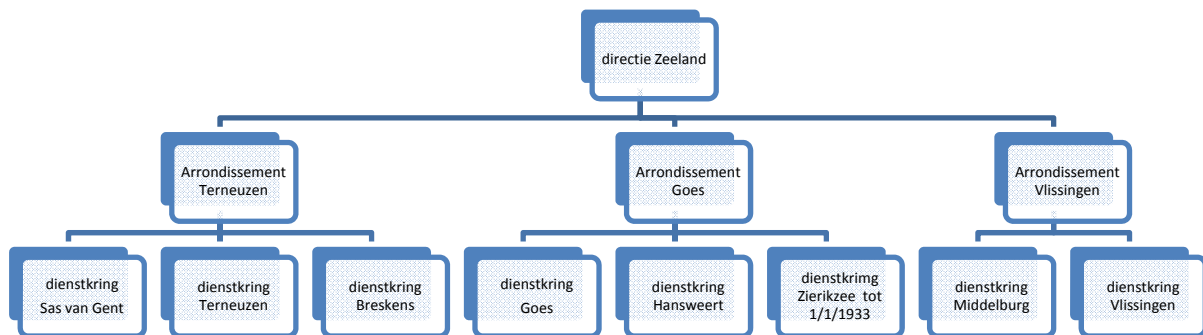


29

Kaart dienstkringen in Zeeland 1924²⁹

d. Periode van 1 januari 1933 tot 1 augustus 1933.

De gewijzigde grensregeling met ingang van 1 januari 1933 bracht geen veranderingen voor de directie Zeeland. Wel werd met ingang van die datum de dienstkring Zierikzee opgeheven en samengevoegd met de dienstkring Middelburg tot de nieuwe dienstkring Middelburg³⁰. Als gevolg hiervan werden de omschrijvingen van de dienstkringen Goes, Middelburg en Hansweert gewijzigd vastgesteld³¹.



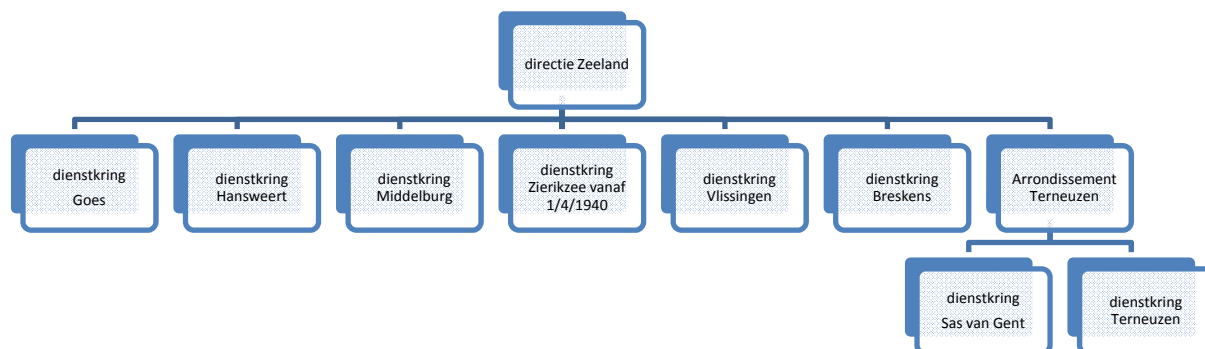
²⁹ NA 2.16.01, inv. nr. 1775

³⁰ MB van 23 september 1932, nr. 387, Directie van de Waterstaat

³¹ DG 23 maart 1934, nr. 381, Directie van de Waterstaat

e. Periode van 1 augustus 1933 tot 1 januari 1957

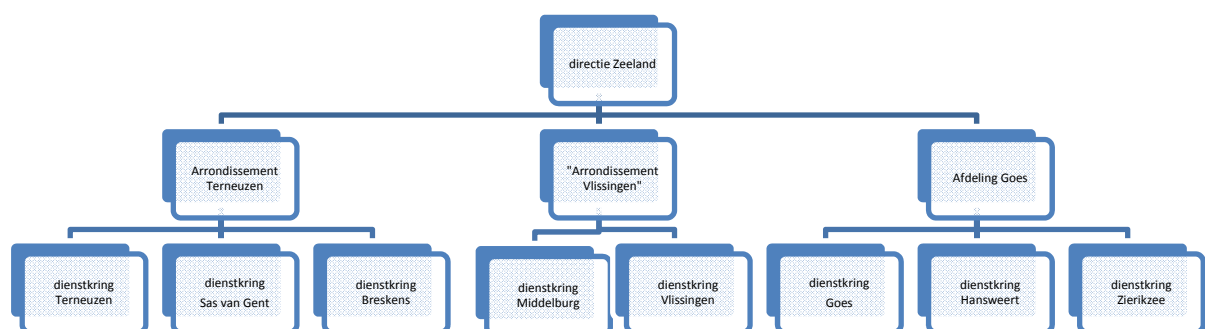
Met ingang van 1 augustus 1933 kwam er een nieuw organiek besluit Rijkswaterstaat met onder meer de instelling van de directie Boven- en Benedenrivieren³². Als gevolg hiervan moest er ook een nieuwe grensregeling worden vastgesteld³³, waarbij er binnen de directie Zeeland enkel sprake was het arrondissement Terneuzen. De overige dienstkringen vielen rechtstreeks onder de Hoofdingenieur-directeur.



Per 1 april 1940 werd opnieuw de dienstkring Zierikzee ingesteld³⁴ en met ingang van 1 juni 1951 werden de dienstkringen Middelburg en Vlissingen samengevoegd tot nieuwe dienstkring Vlissingen, waarbij ook de grenzen van de dienstkringen Goes en Zierikzee gewijzigd werden.

Gedurende de periode 1934-1956 bleef er wel te Goes een ingenieur resideren, die onder de Directie Zeeland ressorteerde. Deze vormde, aanvankelijk als 'Buro Goes' en na korte tijd als 'Directie Zeeland, Afdeling Goes', een afzonderlijk archief.

Toen de Dienst Droogmaking Walcheren aan het eind van de jaren '40 werd opgeheven, wilde de dienstleiding van de Directie Zeeland het daardoor vrijgekomen personeel binnen de Rijkswaterstaat Zeeland herplaatsen in het nieuw op te richten Arrondissement Vlissingen. Al vanaf 1949 is binnen de Directie Zeeland het Arrondissement Vlissingen gaan functioneren, lang voordat het als zodanig officieel werd ingesteld.



f. Periode van 1 januari 1957 tot 1 juli 1978

Met ingang van 1 januari 1957 werd een nieuw organiek besluit Rijkswaterstaat vastgesteld³⁵, waarbij onder meer werd bepaald dat de directie Zeeland de provincie omvatte met uitzondering van wat in de provincie Zeeland bedoelde gebied dat behoorde tot de directies Benedenrivieren en Noord-Brabant, evenals tot de Centrale Studiedienst³⁶. Deze Studiedienst was ingesteld voor de rivieren, zeearmen, zeestromen, kusten, sedimentverplaatsingen en alle problemen, welke

³² MB van 12 april 1933, La. N., Directie van de Waterstaat

³³ MB van 25 juli 1933, La. N., Directie van de Waterstaat

³⁴ DG 6 februari 1940, nr. La. O, directie van de Waterstaat, gewijzigd 22 februari 1940, nr. 452, Directie van de Waterstaat

³⁵ MB van 3 januari 1957, nr. 244, afd. P, Directie van de Waterstaat

³⁶ ingesteld bij MB van 2 september 1955, nr. 57893, afd. P, Directie van de Waterstaat

daarmee samenhangen. Voor Zeeland was het eveneens van groot belang dat de Deltadienst (de organisatie was definitief per 1 mei 1956) met zeer belangrijke werken bezig was.



Per 1 januari 1957 werden definitief weer drie arrondissementen (Goes, Vlissingen en Terneuzen) ingesteld³⁷. De omschrijvingen van deze arrondissementen waren:

- *Het arrondissement Goes omvatte het gebied van Walcheren, Noord-Beveland, Zuid-Beveland, Schouwen-Duiveland, St. Philipsland, Tholen en het op Zuid-Beveland en St. Philipsland aansluitende grondgebied tot aan de grens met de directie Noord-Brabant met uitzondering van:*
 - *Het Kanaal door Walcheren en het kanaal door de Oude Arne met zijtakken naar Arnemuiden en Nieuwland met de daartoe behorende havens, havendammen; kunstwerken, dijken, wegen, gebouwen en Rijksterreinen;*
 - *De in de gemeenten Vlissingen en Veere gelegen Rijkswerken en de Stadshaven te Veere;*
 - *Het Kanaal door Zuid-Beveland met de daartoe behorende havens, havendammen, kunstwerken, dijken, wegen, gebouwen en Rijksterreinen;*
 - *De Veerhaven te Kruiningen met de aanleginrichtingen, het veerplein, het gedeelte van Rijksweg nr. 60 van dit veerplein tot en met de coupure in de havendijk, de havendammen en de dijk rond de haven;*
 - *De brug over de Eendracht en het aan het Rijk behorende gedeelte van de westelijke oprit naar deze brug.*
- *Het arrondissement Vlissingen omvatte:*
 - *Het Kanaal door Walcheren en het kanaal door de Oude Arne met zijtakken naar Arnemuiden en Nieuwland met de daartoe behorende havens, havendammen; kunstwerken, dijken, wegen, gebouwen en Rijksterreinen;*
 - *De in de gemeenten Vlissingen en Veere gelegen Rijkswerken en de Stadshaven te Veere;*
 - *Het Kanaal door Zuid-Beveland met de daartoe behorende havens, havendammen, kunstwerken, dijken, wegen met uitzondering van de opritten naar de brug in Rijksweg nr. 58 bij Vlakte en die van de Postbrug in de weg Kapelle - Yersekendam, gebouwen en Rijksterreinen;*
 - *De Veerhaven te Kruiningen met de aanleginrichtingen, het veerplein, het gedeelte van Rijksweg nr. 60 van dit veerplein tot en met de coupure in de havendijk, de havendammen en de dijk rond de haven;*
 - *De Westerschelde met bijbehorend buitenbankengebied, begrenst enerzijds door de Rijksgrens in zee te Cadzand tussen België en Nederland en anderzijds door de zeewaarts verlengde lijn, gaande door de toren van de Hervormde Kerk te Middelburg en de watertoren te Domburg;*
 - *Het Veerse Gat en de Zandkreek, welke watergebieden worden begrensd:*
 - *Tussen de Oosterschelde en het Veeregat door de lijn gaande door de schoorsteen van het waterleidingbedrijf te Oranjezon te Walcheren en de noordelijke molen van Wissekerke op Noord-Beveland;*
 - *Tussen de Oosterschelde en de Zandkreek door het noordwestelijk verlengde van de lijn gaande door de toren van Kattendijke en het licht op de noordelijkste punt van de dijk van de Oostbevelandpolder op Zuid-Beveland;*
 - *Het opruimen van wrakken in de Noordzee, voor zover dit moet geschieden in het belang van de scheepvaart naar de Westerschelde.*
- *Het arrondissement Terneuzen omvatte Zeeuws-Vlaanderen.*
- *De grenzen van het arrondissement Dordrecht van de directie Benedenrivieren worden in overeenstemming met de begrenzing van het arrondissement Vlissingen aangepast, evenals wordt toegevoegd het opruimen van wrakken in de Noordzee, voor zover dit moet*

³⁷ MB van 3 januari 1957, nr. 245, afd. P, Directie van de Waterstaat

geschieden in het belang van de scheepvaart naar het Haringvliet, het Brouwershavensche Gat en de Oosterschelde.

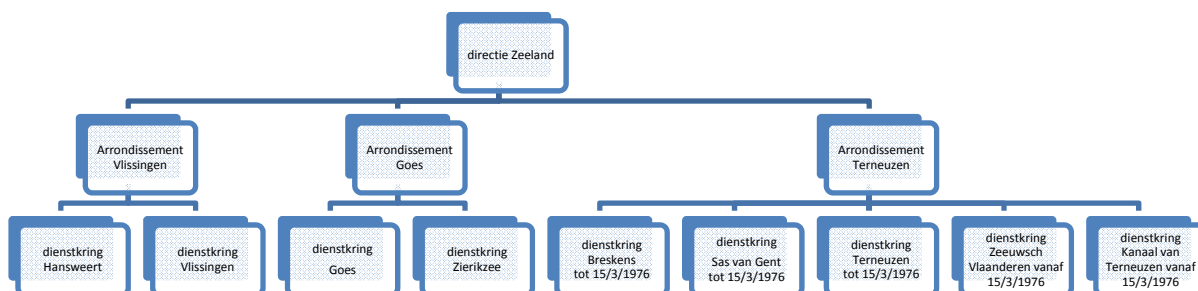
Door deze wijzigingen werden de grenzen van de dienstkringen daaraan aangepast.

Met ingang van 1 april 1960 werd binnen de directie Zeeland een bouwbureau 'Werken kanaal van Terneuzen' ingesteld³⁸. Het bouwbureau werd belast met de voorbereiding en uitvoering van de werkzaamheden verbonden aan de verbetering van het kanaal Terneuzen-Gent en onder dit bureau ressorteerde de Rijkshavendienst van het kanaal Gent-Terneuzen.

Per 15 maart 1976 werden de dienstkringen in Zeeuwsch-Vlaanderen (Terneuzen, Sas van Gent en Breskens) opgeheven en nieuwe dienstkringen gevormd³⁹. De dienstkring Kanaal van Terneuzen werd een zogenaamde 'object-dienstkring' en de dienstkring Zeeuwsch-Vlaanderen had de droge objecten in beheer en ook de regio tot taak.



Frankeerstempel dienstkring Kanaal van Terneuzen



g. Periode van 1 juli 1978 tot 1 oktober 2004

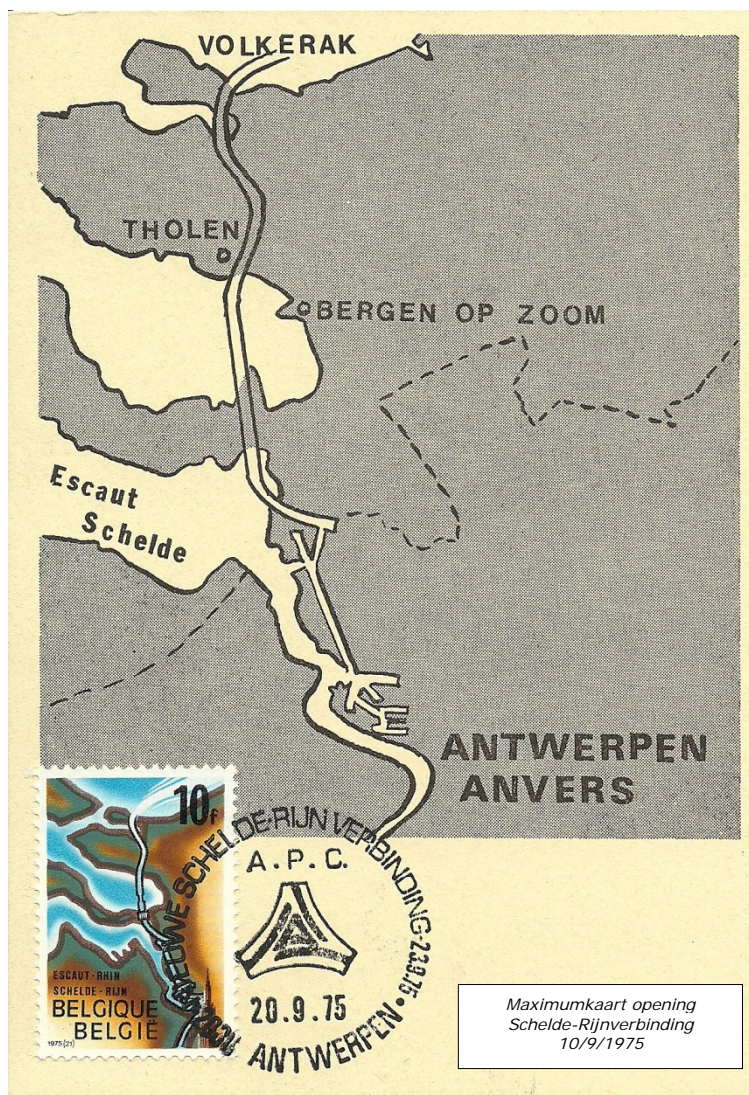
De behoefte om de Rijkswaterstaatsdienst te maken tot een onder alle omstandigheden slagvaardig optredende dienst leidde er toe, dat men in de periode 1965-1975 de gelaagde structuur van de dienst kritisch ging bezien. De aanwezigheid van het arrondissementsniveau tussen het niveau van de regionale directie en dat van de dienstkringen werd als ondoelmatig en overbodig ervaren. De reorganisatie werd aangekondigd in de nieuwjaarsrede van de directeur-generaal van de 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 Zeeland werden met ingang van 1 juli 1978 de arrondissementen opgeheven en de dienstkringen per die datum heringericht.

In deze periode kwamen de Deltawerken gereed. Per 1 september 1974 kwam het feitelijk beheer van de werken en wateren ten zuiden van de Volkerakdam over van de directie Benedenrivieren naar de directie Zeeland⁴⁰. Het Schelde-Rijnkanaal werd met ingang van 1 april 1975 overgedragen aan de directie Zeeland.

³⁸ MB van 4 april 1960, nr. 21301, afd. P. Directie van de Waterstaat

³⁹ DG 4 maart 1976, nr. 1378

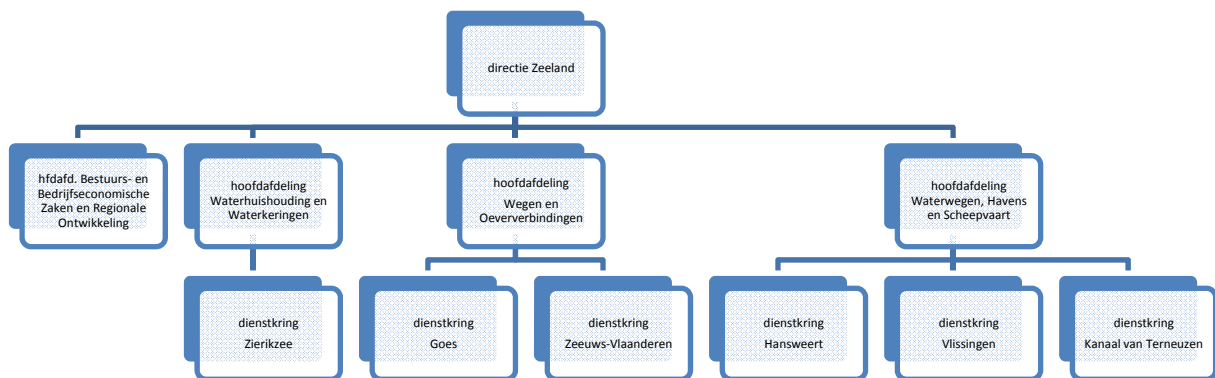
⁴⁰ DG 28 augustus 1974, nr. A/O 56863



Op 1 maart 1982 werden de Rijkshavendiensttaken op het gebied van de verkeersbegeleiding overgedragen aan het nieuwe Directoraat-Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken (DGSM). Daardoor kwam een groot aantal die werden verricht door de verkeerspost Terneuzen samen met andere nautische taken op de Westerschelde bij DGSM. De bediening van de sluisen en bruggen in het Kanaal van Terneuzen en de scheepvaartregeling in en om de sluisen bleef, naast het beheer en onderhoud van het kanaal, een Rijkswaterstaatstaak, die geheel aan de dienstkring Kanaal van Terneuzen werd toevertrouwd. Tot op dat moment was de bediening nog een taak van de Rijkshavendienst te Terneuzen. De Regio Scheldemond van DGSM (het hoofdkantoor, de Schelde-Radar-Keten en de scheepvaartbegeleiding op het Kanaal van Gent naar Terneuzen) werd met ingang van 5 februari 1993 weer onderdeel van de directie Zeeland (Scheepvaartdienst Westerschelde).



Frankeerstempel Scheepvaartdienst Westerschelde te Vlissingen



h. Periode van 1 september 1985 tot 1 oktober 2004

Door het gereedkomen van de Oosterscheldewerken werden de dienstkringen ten noorden van de Westerschelde met ingang van 1 september 1985 opnieuw ingericht. De dienstkringen Vlissingen, Hansweert, Goes en Zierikzee werden opgeheven. Er kwamen een viertal nieuwe dienstkringen:

- De dienstkring Schelde-Rijn omvatte de waterbouwkundige werken achter de compartimenteringsdammen, zoals de Schelde-Rijnverbinding van de zuidzijde van de Volkeraksluizen tot de Belgische grens, de scheepvaartroute via de Krammersluizen, het deel van het Oosterscheldebekken ten oosten van de Zeelandbrug, het Kanaal door Zuid-Beveland, evenals de compartimenteringsdammen met de daarin gelegen sluizen en het Bathse Spuikanaal;



Frankeerstempel dienstkring Schelde-Rijn

- De dienstkring Westerschelde omvatte het beheersgebied van de dienstkring Vlissingen met de Westerschelde, Kanaal door Walcheren, het Veerse Meer met Zandkreekdam en sluis Kats;
- De dienstkring Deltakust omvatte de waterbouwkundige werken langs de Zeeuwse kust (onder andere de Oosterscheldekering), het Grevelingenmeer, de Oosterschelde ten westen van de Zeelandbrug, de Grevelingendam met sluis en hevel, evenals rijksweg 57;

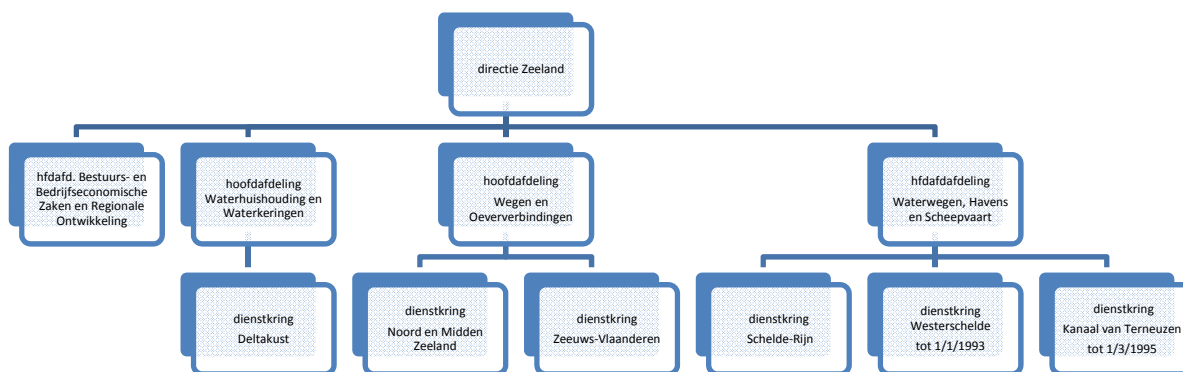


Frankeerstempel dienstkring Deltakust

- De dienstkring Noord- en Midden Zeeland omvatte het beheersgebied van de dienstkringen Goes en Zierikzee, voor wat betreft het wegbeheer en regio.

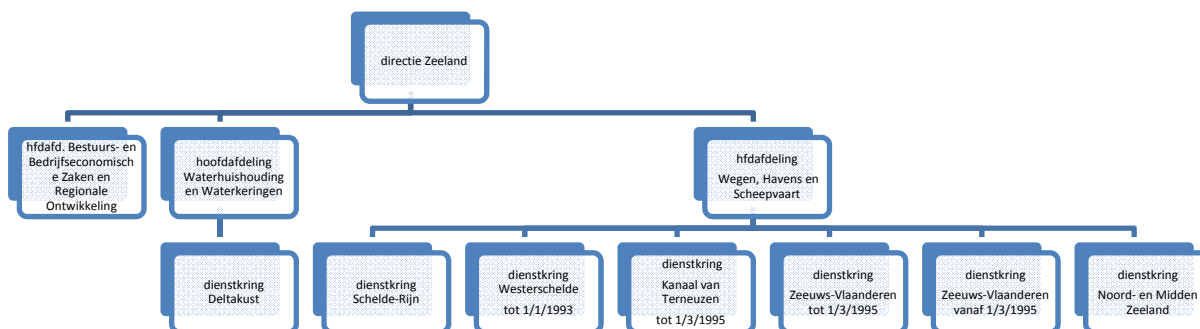


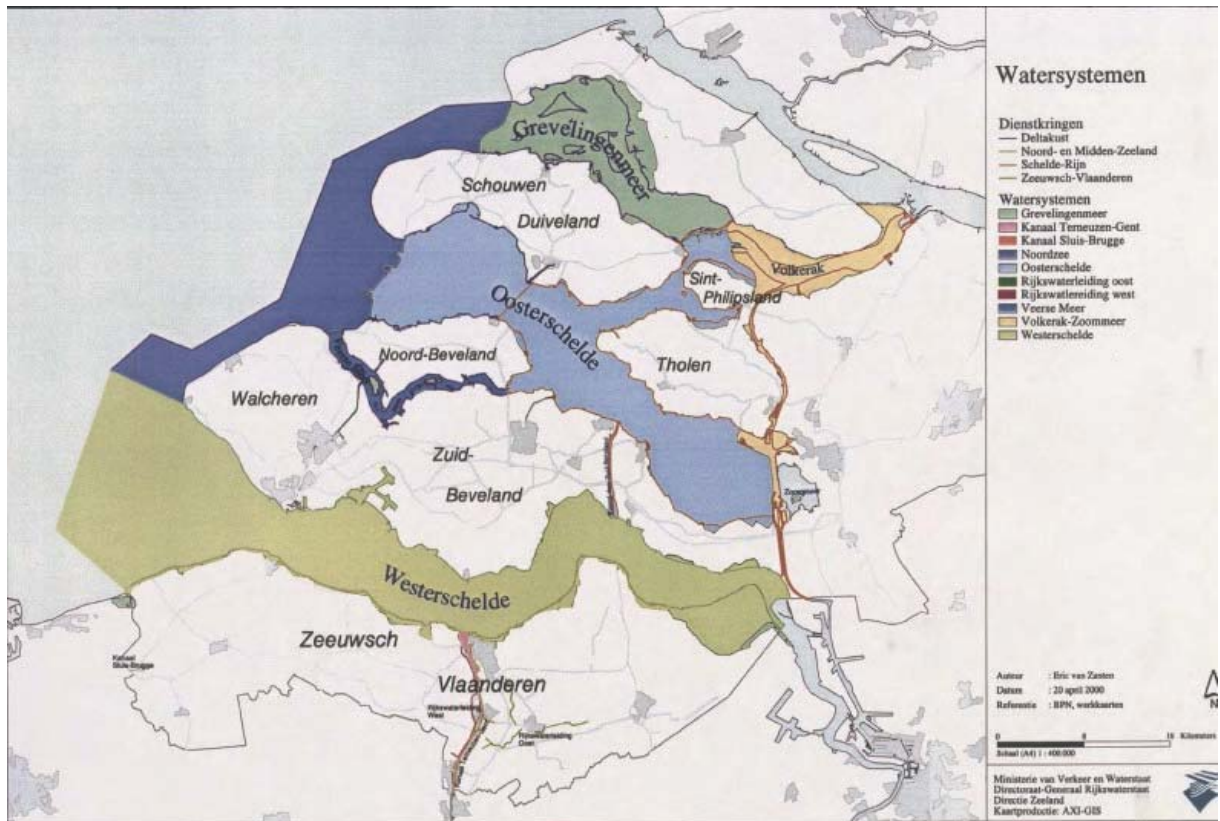
Het beheersgebied van de dienstkringen Zeeuws Vlaanderen en Kanaal van Terneuzen bleef ongewijzigd.



Met ingang van 1 januari 1991 werd de hoofdafdeling Wegen en Oeververbindingen samengevoegd tot de hoofdafdeling Wegen, Havens en Scheepvaart, die per 1 januari 1993 de benaming kreeg Hoofdafdeling Infrastructuur en Scheepvaart.

De sanering van de waterstaatswerken in het laatste decennium van de 20^e eeuw leidde door de overdracht van het Kanaal door Walcheren tot opheffing van de dienstkring Westerschelde en verdeling van de resterende werken over de andere dienstkringen. Een latere wijziging betrof de opheffing van de dienstkring Zeeuwsch-Vlaanderen per 1 maart 1995 en samenvoeging met de dienstkring Kanaal van Terneuzen tot de nieuwe dienstkring Zeeuwsch-Vlaanderen.

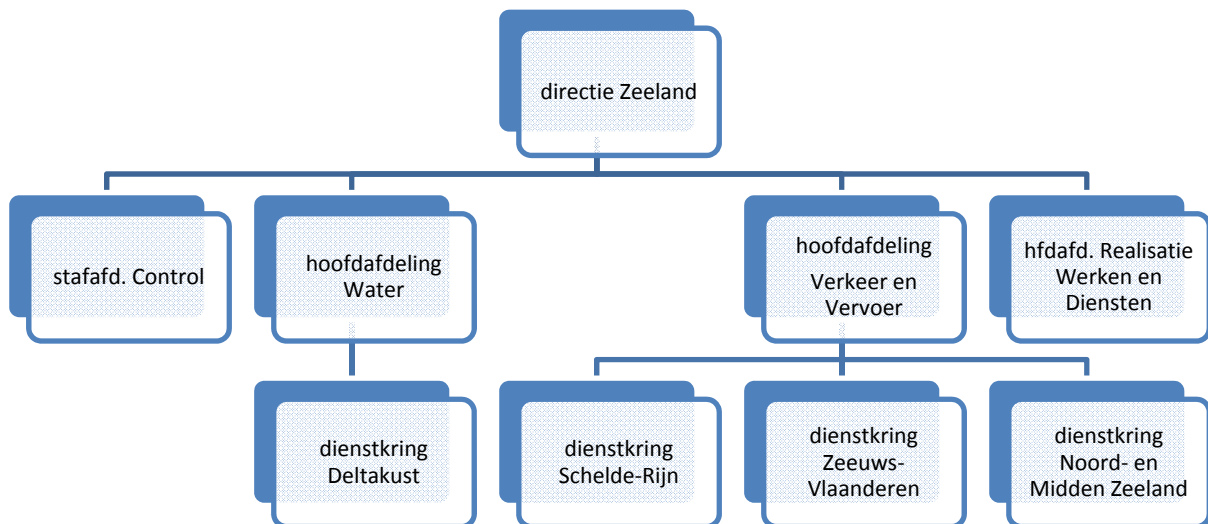




41

Kaart watersystemen Zeeland met de dienstkringen⁴¹

De organisatieveranderingen bleven doorgaan in de directie Zeeland, die met ingang van 1 januari 2002 voornamelijk betrekking hadden op het centrale apparaat van de directie Zeeland.

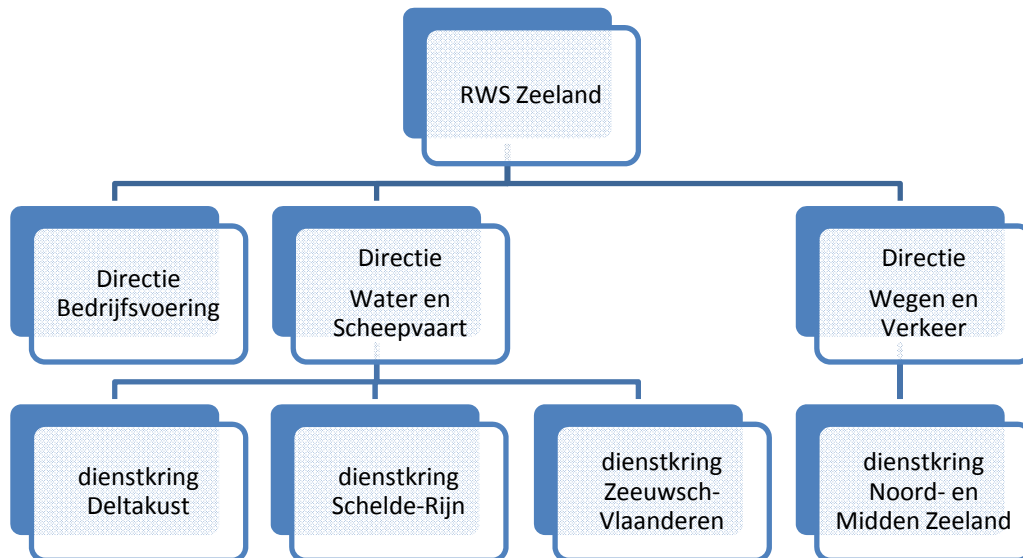


i. Periode van 1 oktober 2004 tot 1 juli 2005

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

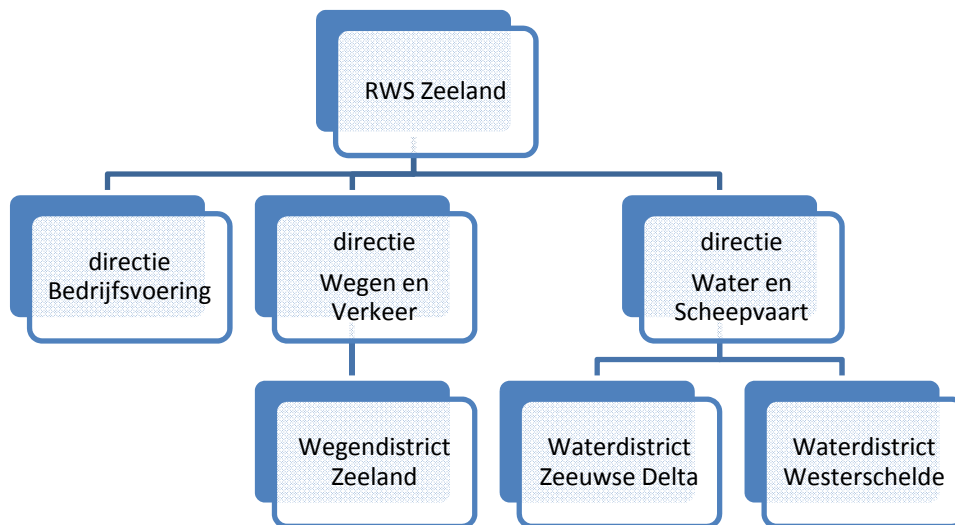
⁴¹ RWS directie Zeeland, Regionaal Beheerplan Nat 2001, juli 2001

eenduidigheid alle diensten per 1 oktober 2004 in plaats van de tot dan toe gebruikelijke aanduiding (bijv.) 'directie Zeeland' zou worden: 'RWS Zeeland'.



j. Periode van 1 juli 2005 tot 1 april 2013

Per 1 juli 2005 was de reorganisatie bij RWS Zeeland 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. Ook werden per die datum de organisaties van RWS Zeeland en RWS Noordzee samengevoegd tot Rijkswaterstaat 'Zee en Delta'.



42

Rijkswegen combidistricten RWS Zeeland⁴²

2. Beheersobjecten.

a. Natte infrastructuur

Westerschelde

De waterwegen in Zeeland die in beheer en onderhoud waren bij Rijkswaterstaat, zijn van groot belang voor de scheepvaart (vooral de scheepvaart van en naar België) en de afwatering. De Westerschelde was een van de levensaders voor Antwerpen als havenstad. Als gevolg van een traktaat⁴³, gesloten in 1839 tussen Nederland en België, naar aanleiding van de scheiding tussen de twee landen, kreeg Nederland de plicht de Westerschelde goed bevaarbaar te houden en tevens te zorgen voor een goede verbinding voor de binnenscheepvaart over Nederlandse wateren tussen Antwerpen en de Rijn.

De Westerschelde in Zeeland is een zeearm die in open verbinding staat met de vaarwegen op de Noordzee en de Schelde. De Westerschelde wordt door de zeescheepvaart gebruikt voor het vervoer tussen Antwerpen en Vlissingen en is één van de drukst bevaren wateren ter wereld. Scheepvaart heeft op deze zeearm te maken met grote getijdenverschillen en moet rekening houden met diverse, deels droogvallende, zandplaten.

Grote schepen, die naar de Antwerpse haven willen varen, moeten vaak wachten tot het hoogwater is om door de monding van de Schelde te kunnen.

In de laatste veertig jaar is de containervaart wereldwijd enorm gegroeid. Daarbij zijn de schepen steeds groter geworden. Een goed toegankelijke haven van Antwerpen is zowel voor Vlaanderen als voor Nederland van groot belang. Verruiming van de vaargeul in de Westerschelde en de Beneden-Zeeschelde is de oplossing om ook de grote schepen toegang tot de haven te garanderen. Vlaanderen en Nederland willen ervoor zorgen dat de vaarweg tussen Antwerpen en de Noordzee toegankelijker en veiliger wordt, waarbij waardevol natuurgebied wordt beschermd en waar mogelijk uitgebreid. Samen heeft men een toekomstvisie ontwikkeld voor het Schelderestuarium, het gedeelte van de rivier dat onder invloed van eb en vloed staat. De monding van de Schelde moet bevaarbaar, veilig en natuurlijk zijn. De besluiten die genomen zijn om dit mogelijk te

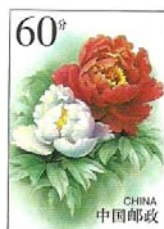
⁴² RWS Zee en Delta, augustus 2013

⁴³ Traktaat tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Koninkrijk België betreffende de scheiding der wederzijdse grondgebieden; Londen, 19 april 1839, nr. 26.

maken, zijn vastgelegd in de Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium⁴⁴. Een onderdeel hiervan is het verdiepen van de vaargeul, waardoor schepen met een diepte van 13,10 m en met een kielspeling van 12,5 % ook bij laagwater van en naar Antwerpen kunnen varen. Ook werd afgesproken dat vanwege de verdieping als compensatie 'nieuwe natuur' moet worden gecreëerd door in totaal 440 ha land onder water te zetten of er moest 'ontpolderd' worden. Deze grond zou gelegen zijn in de Hertogin Hedwigepolder en het noordelijk gedeelte van de Prosperpolder, waartegen veel weerstand kwam uit Zeeland. Het werd een politiek heet hangijzer, maar in het regeerakkoord van het kabinet Rutte II is de knoop doorgehakt voor de ontpoldering.



中国邮政明信片
Postcard
The People's Republic of China



Postwaardestuk uit China, containerterminal

Het beheersgebied Westerschelde is tot 1 juni 1977 onderdeel geweest van de dienstkringen Hansweert en Vlissingen. Per die datum werd het territorium van beide dienstkringen aangepast, waardoor de Westerschelde geheel tot de dienstkring Vlissingen ging behoren. Bij de instelling van de dienstkring Westerschelde op 1 september 1985 werd dit door de nieuwe naam nog duidelijker. Na het opheffen van de dienstkring Westerschelde op 1 januari 1993 door de overdracht van het Kanaal door Walcheren, kwam de Westerschelde en de noordoever bij de dienstkring Noord- en Midden-Zeeland en de Zeeuwsch Vlaanderense zijde met onder andere het Land van Saeftinge bij de dienstkring Kanaal van Terneuzen, later dienstkring Zeeuwsch-Vlaanderen.

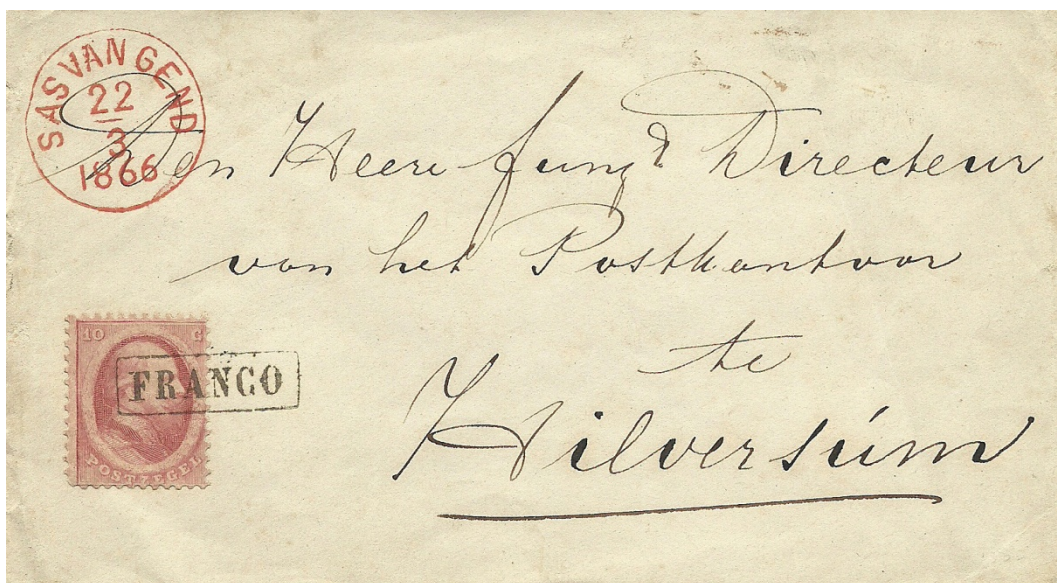
Tussen België en Nederland is in 1978 een verdrag gesloten waarin de aanleg en exploitatie van een radarketen is geregeld. De keten op het grondgebied van beide landen dient als één systeem te functioneren, rekening houdend met operationele eisen van beide landen en afspraken in verband met scheepvaart op de Schelde. In Vlissingen zetelt de organisatie voor de Schelde Radarketen, die in 1991 in gebruik werd genomen. De uitvoering van het verdrag berust bij de Permanente Commissarissen van Toezicht op de Scheldevaart (PC). Nederland en Vlaanderen leveren allebei twee commissarissen voor de PC, onder andere de hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat Zee en Delta. Er zijn bemande centrales te Zeebrugge, Vlissingen, Terneuzen,

⁴⁴ Wet van 10 juli 2008, houdende goedkeuring van het op 21 december 2005 te Middelburg tot stand gekomen Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Vlaams Gewest betreffende de uitvoering van de ontwikkelingschets 2010 Schelde-estuarium, Stbl. 307

Hansweert en Zandvliet. Inmiddels is er een verdrag getekend betreffende het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB)⁴⁵. Het GNB oefent het dagelijks nautisch beheer uit onder toezicht van de PC. De bevoegde autoriteiten zijn de Rijkshavenmeester Westerschelde of de gemandateerde medewerkers (hoofdverkeersleiders) van het waterdistrict Westerschelde en de administratief-generaal van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust en de daartoe aangestelde nautische dienstchefs van de afdeling Scheepvaartbegeleiding.

Kanaal van Gent naar Terneuzen

Het ontstaan van het kanaal van Gent naar Terneuzen hangt nauw samen met de behoefte, die steeds voor de stad Gent heeft bestaan over een eigen of rechtstreekse verbinding met zee te kunnen beschikken. De verbinding met de zee heeft zich voortdurend moeten aanpassen aan de veranderingen in het geulen- en zeegatenstelsel in de Delta. Oorspronkelijk werd de Beneden-Schelde gebruikt. De vaarroute naar zee liep verder via de Oosterschelde, toen de diepste zeearm. In het midden van de 13^e eeuw werd een kanaal aangelegd van Gent naar Damme aan het Zwin (het Lievekanaal 1251). Toen in het midden van de 16^e eeuw de verbinding van Gent met de zee verzandde, liet deze stad een kanaal (de Sasse vaart) graven naar een zuidelijke uitloper van de Braakman, waardoor weer een bruikbare zeescheepvaartverbinding werd verkregen. Tussen het kanaal en de uitloper van de Braakman werd een sluis, het Sas van Gent, aangelegd.



Briefomslag van Sas van Gend (22/3/1866), Franco in kastje stempel op Koning Willem III postzegel naar Hilversum (23/6/1866) met proefstempel K 48

De steeds grotere zeeschepen en de aanhoudende verzanding van de Braakman maakten echter dat deze verbinding onbruikbaar werd. Tussen maart 1825 en november 1827 werd toen het oude kanaal tussen Gent en Sas van Gent hergraven en een nieuw kanaal aangelegd van Sas van Gent over de schorren en door de polders naar Terneuzen. Tussen het oude en nieuwe kanaal werd te Sas van Gent een schutsluis (93x12 m) gebouwd, terwijl het nieuwe kanaal te Terneuzen door twee van schutsluizen voorziene kanaalarmen met de Westerschelde werd verbonden. Het kanaal werd gevoed uit de Bovenschelde en door de afwatering van gronden langs het kanaal. Het zeevaartkanaal werd meermalen verruimd, het eerst tussen 1874 en 1885 en opnieuw verbeterd rond 1900⁴⁶. Nieuwe sluisen te Sas van Gent (nieuwe Oostsluis, terwijl de bestaande Oostsluis 'Middensluis' werd genoemd). Ook in Terneuzen kreeg de tussen 1900 en 1910 gebouwde sluis de naam van 'Westsluis', de bestaande Westsluis werd: 'Middensluis', terwijl de benaming voor de Oostsluis ongewijzigd bleef. De scheepvaartrechten, die vroeger werden geheven, werden op 1 mei 1900 volledig afgeschaft⁴⁷.

⁴⁵ Verdrag van 21 december 2005 tussen Nederland en het Vlaams Gewest

⁴⁶ Wet van 29 januari 1896, Stbl. nr. 62 houdende goedkeuring van de op 29 juni 1895 te Brussel gesloten overeenkomst betreffende de verbetering van het kanaal van Gent naar Terneuzen; plaatsing in het Staatsblad van deze overeenkomst, besluit van 11 maart 1897, Stbl. 70

⁴⁷ Wet van 22 juli 1899, Stbl. 173



Terneuzen. Oostsluis

Ansichtkaart Oostsluis Terneuzen (verstuurd 1943)

Het kanaal van Gent naar Terneuzen is 32 kilometer lang, waarvan 16,6 kilometer op Nederlands grondgebied, van Sas van Gent tot aan de Westerschelde bij Terneuzen.

Op 20 juni 1960 werd in Brussel een nieuw verdrag gesloten tussen Nederland en België over een verdere verbetering van het Kanaal van Gent naar Terneuzen⁴⁸. Met ingang van 1 april 1960 werd daarvoor binnen de directie Zeeland een bouw bureau 'Werken kanaal van Terneuzen' ingesteld⁴⁹, terwijl onder dit bureau ook de Rijkshavendienst van het kanaal Gent - Terneuzen ressorteerde.

Op 19 december 1968 werd in Terneuzen het nieuwe sluisencomplex in gebruik genomen. Dit betrof een nieuwe zeevaartsluis met een lengte tussen de roldeuren van 355 m (nuttige lengte volledige kolk volgens traktaat: 290 m) en een breedte van 40 m. De schutlengte was 310 m door een tussenhoofd te verdelen in 112,40 m en 170 m. Ook kwam er een nieuwe binnenvaartsluis (vervanging van de oude Oost- en Middensluis) met een lengte tussen de ebdeuren van 295 m, een lengte tussen de vloeddeuren van 315 m en een breedte van 24 m (Volgens het traktaat was de nuttige lengte van de sluis kolk 240 m en de deelkolken respectievelijk 135 en 105 m). Door deze verbeteringswerken, inclusief ruime buitenhavens, werd het kanaal geschikt voor zeeschepen tot 60.000 ton en voor de duwvaart in de op de Rijn gebruikelijke formatie van 2 x 2 bakken. De kosten van voorbereiding en uitvoering van de werken kwamen voor 80% ten laste van België en voor 20% ten laste van Nederland.



Fragment enveloppe ter gelegenheid van 150 jarig bestaan kanaal met Belgische postzegel van sluis Terneuzen

150 JAAR KANAAL
GENT-TERNEUZEN

Officieel geopend 18 november 1827

⁴⁸ Wet van 23 november 1961, Stbl. 392

⁴⁹ MB van 4 april 1960, nr. 21301, afd. P. Directie van de Waterstaat

Postzegel brug Zelzate



Op 5 februari 1985 is het protocol bij het op 20 juni 1960 gesloten verdrag tussen Nederland en België betreffende de kanaalverbetering getekend, waarbij in eerste instantie het kanaal aangepast moet worden voor schepen met maximale afmetingen van 256 x 34 x 12,25 m. Een van die werkzaamheden was het bevaarbaar maken van de westelijke zijopening van de draaibruggen over het kanaal te Sluiskil en Sas van Gent. Op 1 juni 1986 zijn de werken door de scheepvaart in gebruik genomen.

Het Kanaal van Terneuzen naar Gent is na het Noordzeekanaal het grootste kanaal van Nederland. De haven van Gent blijft druk uitoefenen voor een verdere verruiming van kanaal en sluisen.

Bij brief van 19 maart 2012 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu de Tweede Kamer op de hoogte gesteld van de overeenstemming met de Vlaamse minister Crevits over een nieuwe grote zeesluis bij Terneuzen. De voorkeursbeslissing betreft een grote zeesluis met als uitgangspunt de afmetingen 427mx55mx16m (lxbxd), dezelfde afmetingen als de nieuwe Panamasluis. Nederland betaalt voor de aanleg van een nieuwe grote zeesluis bij Terneuzen en 30 jaar onderhoud en beheer (75 miljoen euro) een bijdrage in de kosten van in totaal 141,9 miljoen euro (excl. BTW, prijspeil 2008). Dit bedrag staat vast en wijzigt niet als de sluis duurder of goedkoper blijkt. Ook de regio heeft toegezegd 10 miljoen euro van de Nederlandse bijdrage voor haar rekening te nemen. Vlaanderen vult de Nederlandse bijdrage aan tot de totale projectkosten. Deze worden geraamd op 1,05 miljard euro (excl. BTW, pp 2008). Vlaanderen en Nederland dragen elk de BTW voor hun aandeel in de projectkosten. De verwachting is dat de sluis rond 2021 gereed is.

Bij de beschrijving van het Kanaal van Gent naar Terneuzen mogen de **Westelijke- en Oostelijke Rijkswaterleidingen** niet onbesproken blijven.

Bij het Traktaat van 's-Gravenhage, dat in 1842 tussen Nederland en België werd gesloten, was onder meer bepaald dat na verloop van twee jaren, volgend op de ondertekening van het traktaat, het gedeelte van het Kanaal van Terneuzen naar Gent, gelegen tussen de grens en de Westerschelde geen ander water zou ontvangen dan het water, dat aangevoerd zou worden door het Belgisch gedeelte van het kanaal en door het Kanaal van de Lange Leede (Lange Ledevaart). Ten einde te kunnen voorzien in de afwatering van de gebieden, die voorheen hun water op het kanaalgedeelte tussen de grens en de Westerschelde loosden werden ten westen en ten oosten van het kanaal waterleidingen gegraven.

De Westelijke Rijkswaterleiding begint ten noorden van Sas van Gent, volgt de westelijke kanaaloever, gaat bewesten Sluiskil om en volgt weer de westelijke kanaaloever tot Terneuzen waar zij via een nieuwe sluis in de westelijke buitenhaven uitmondt. De lengte van deze waterleiding bedraagt ongeveer 12,5 km.

De Oostelijke Waterleiding begint bij Westdorpe aan de Molenkreek en volgt dan de Peitkreek, de Axelsche Kreek, de Spuikreek, de Bromkreek en de Othenesche Kreek. Vervolgens mondt zij via een spuiboezem en een uitwateringssluis beoosten Terneuzen in de Westerschelde uit. Na het gereedkomen van het ruilverkavelingsblok Canisvliet verviel dat deel in dit blok en begon zij in de Peitkreek op 2 km ten zuidoosten van de Axelsche Kreek. De lengte van de Oostelijke Waterleiding bedraagt zonder de zijtakken dan ongeveer 10 km.

Een van de belangrijkste zijtak van de Oostelijke Rijkswaterleiding is het Zijkanaal naar Hulst ter lengte van 8,8 km. Dit Zijkanaal dient thans enkel voor de afwatering. Vóór 1853 maakte het deel bewesten Axel deel uit van de scheepvaartverbinding tussen Axel en het Kanaal van Terneuzen naar Gent. In genoemd jaar werd de Axelsche Sassing, de schutsluis in deze verbinding, afgebroken en het vaarwater ter plaatse afgedamd.

Beide waterleidingen zijn tot 2010 in beheer en onderhoud bij Rijkswaterstaat geweest en toen met een afkoopsom (gewenningsbijdrage) overgedragen aan het Waterschap Scheldestromen. Dit werd bij de wijziging van het Waterbesluit per 1 juli 2012 bekrachtigd⁵⁰.

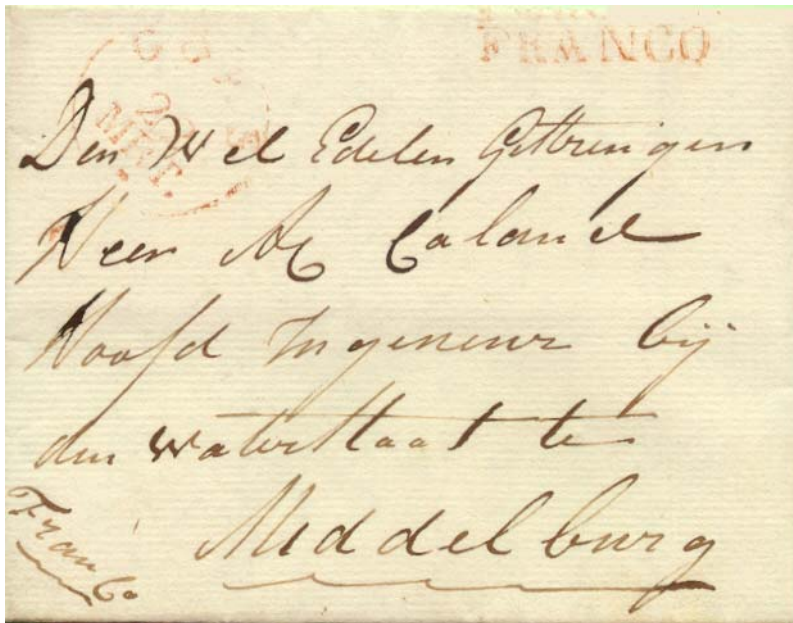
⁵⁰ Waterbesluit van 16 april 2012, nr. 179

Calamiteuze polders¹

In Zeeland hadden de dienstkringen nog een speciale extra taak, namelijk het toezicht op de calamiteuze (= noodlijdende)polders en waterschappen binnen hun ambtsgebied.

Al vanaf 1798 werd door het Rijk subsidie verleend aan deze polders, die zelf niet in staat waren om voor de kosten van zeewering en oeververdediging zelfstandig zorg te dragen. Op grond van artikel 217 van de Grondwet van 1815 werd Rijkswaterstaat vanaf dat jaar ook belast met het beheer en bestuur van de polders. Het toezicht op en het gezag over de calamiteuze polders ging daardoor voor de Zeeuwse Provinciale Staten verloren.

Bij KB van 17 december 1819, nr. 1, werden per 1 januari 1820 het beheer en de bekostiging over een nauwkeurig aantal omschreven waterstaatswerken aan de provinciale besturen overgedragen. Hiermede werd uitvoering gegeven aan de artikelen 218 – 220 van de Grondwet van 1815. Ook werden de provincies belast met het toezicht op de werken van waterschappen, gemeenten en particulieren. De kosten van de werken moesten door de belanghebbenden (provincies, waterschap, gemeente) worden gedragen. De provincies konden voor de financiering van dit beheer de inkomsten en baten uit onder andere sluis-, brug-, tol- en weggelden aanwenden, die voorheen direct in de schatkist van het Rijk vloeiden. Het was gelukkig voor de Zeeuwen dat koning Willem I besliste dat de rijkssubsidie voor de calamiteuze polders werd behouden. De koning ging zelfs verder, omdat sinds 1820 de zorg voor deze werken onder het Departement van Waterstaat kwam te vallen (brief van de minister van 5 februari 1820). Vanaf nu bleven de calamiteuze polders van Zeeland jarenlang een afzonderlijke tak van de rijksdienst. Wel behield het provinciaal bestuur nog enkele bevoegdheden. Het financiële en technisch beheer was echter in feite geheel in handen van Rijkswaterstaat. De hoofdingenieur van Waterstaat (van 1/8/1837-1/7/1854 Abraham Caland, de vader van de latere P. Caland) verdeelde alle beschikbare Zeeuwse gelden en rijkssubsidies bestemd voor de calamiteuze polders geheel naar eigen inzicht tussen de verschillende polders. En ook de uitvoering van werken gebeurde onder zijn toezicht door de aan hem ondergeschikte in de provincie aanwezige ambtenaren van de Waterstaat.



Franco vouwbrief uit Goes (22/3/1840) aan de hoofdingenieur A. Caland te Middelburg

Door het toenemen van de provinciale bevoegdheden als gevolg van de grondwetherziening van 1848 zag Zeeland mogelijkheden om los te komen van het gecentraliseerde beheer. Zij verlangden meer zeggenschap over de calamiteuze polders. Er werd wel wat bereikt, maar er bleef een strijd bestaan, waaraan door de wet op de calamiteuze polders van 19 juli 1870, Stbl. nr. 119 een eind werd gemaakt. Deze wet hield in dat een polder (of een waterschap) die zichzelf te zwaar belast vond door de kosten van zeewering of oeververdediging, op zijn verzoek door Provinciale Staten met goedkeuring van de Kroon calamiteus kon worden verklaard. Er werd dan een afzonderlijk waterschap – de waterkering – opgericht, dat werd belast met de zorg (besturen, beheren en bekostigen) voor de zeewering en de vooroever (het 'buitenbeheer'). Daarnaast bleef de zorg voor het waterbeheer en de polderwegen (het 'binnenbeheer') berusten bij de polder die calamiteus was verklaard. In deze wet werd geregeld, dat zo nodig door het Rijk een tegemoetkoming voor de kosten van zeewering en oeververdediging van de calamiteuze polders zou worden verleend.

Door deze wet van 1870 en het provinciale reglement (goedgekeurd bij KB van 31 juli 1871, nr. 21), dat op 1 januari 1872 in werking trad en tot het midden van de vorige eeuw van kracht bleef, was de financiële steun tot dekking van de uitgaven voor zeewering en oeververdediging. Het waterschap kon zelf belastingen heffen, maar wanneer er tekorten zouden ontstaan nam de rijksoverheid twee derde van het tekort voor haar rekening en de provincie een derde (in 1948 werd de verhouding gewijzigd in 4/5 Rijk en 1/5 provincie).

Zeer spoedig na het tot stand komen van de wet van 1870, hebben zoals blijkt uit onderstaande tabel een groot aantal noodlijdende polders de calamiteusverklaring gekregen. Als laatste in 1949 heeft de Wilhelminapolder op Zuid-Beveland de calamiteusverklaring aangevraagd en gekregen. Op de volgende afbeelding zijn de Zeeuwse calamiteuze polders en waterschappen nader aangegeven.

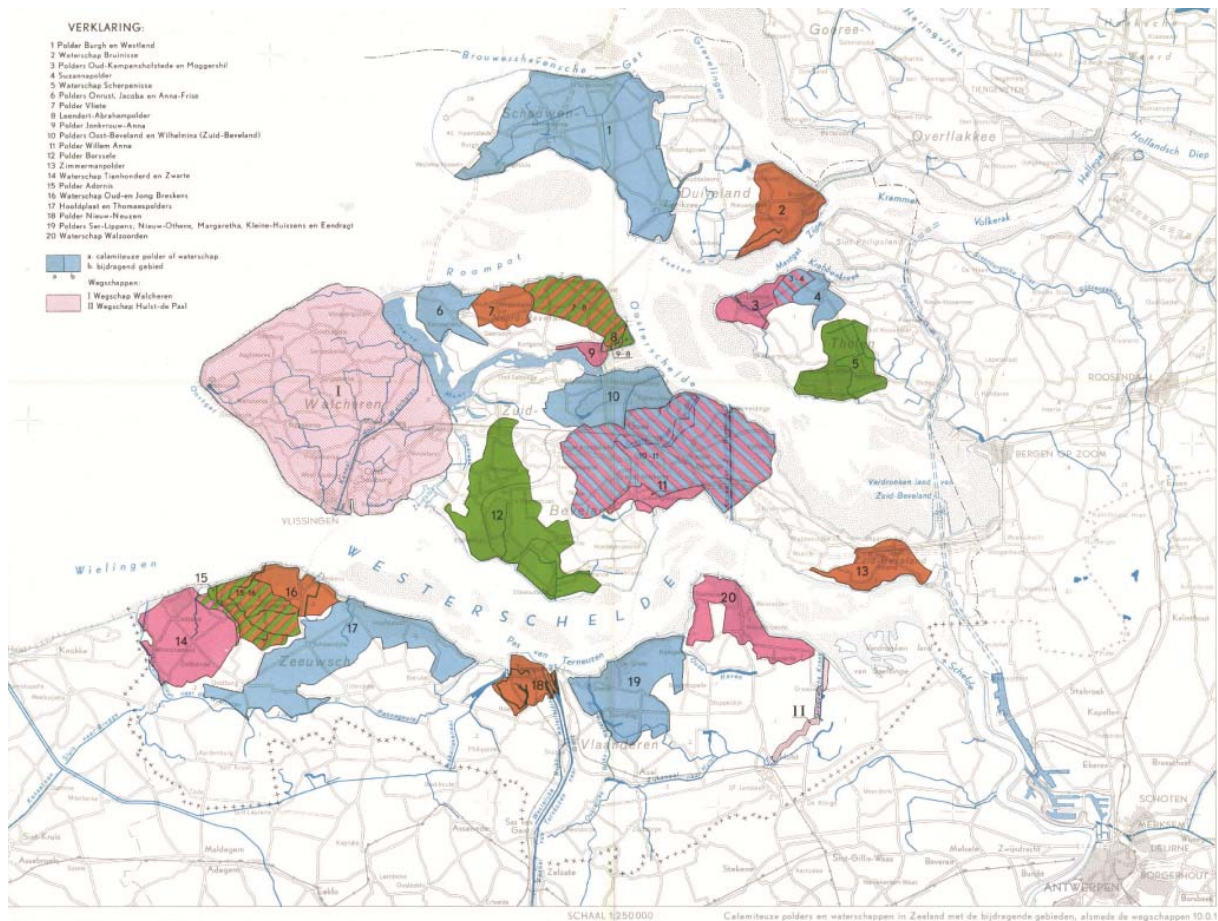
De wet van 1870 maakte het mogelijk dat de calamiteuze polders met samen ongeveer 100 km zeewering in beheer en onderhoud, in stand konden blijven. Dit werd in waterschapskringen de grote verdienste van deze, voor Zeeland speciaal in het leven geroepen wet genoemd. Na de concentratie van Zeeuwse polders en waterschappen in 1959, zijn de calamiteuze polders en waterschappen in grotere verbanden opgenomen. Het buitenbeheer, de waterkeringen ervan zijn als zelfstandige, administratieve lichamen blijven bestaan. Zij konden dan ook van de voordelen, die de wet van 1870 bood, blijven profiteren.

Op 1 januari 1978 trad de wet van 23 juni 1977, Stbl. nr. 414 in werking. Door deze wet werd de wet van 19 juli 1870, Stbl. nr. 119 ingetrokken. Door deze opheffing werd voor 20 calamiteuze polders de zorg voor het bestuur en het beheer van de waterschappen overgedragen aan de grote waterschappen. Door concentratie van de waterschappen is er in Zeeland op dit moment nog maar een Waterschap Scheldestromen.

Nr	<i>Calamiteuze polders en waterschappen in Zeeland</i>	<i>Bedijgings- jaar</i>	<i>KB calamiteus- verklaring</i>
1	Burgh en Westland	Voor 1100	16-8-1871
2	Bruinisse	1467-1621	16-8-1871
3	Oud Kempenshofstede	1419	21-3-1903
4	Moggershil	1660	25-10-1912
5	Suzanna	1670-1671	18-1-1878
6	Scherpenisse	1212-1494	25-8-1871
7	Oost-Beveland	1708	16-8-1871
8	Zimmerman	1885	24-10-1901
9	Willem-Anna	1756	16-8-1871
10	Borsselen	1616	25-8-1871
11	Onrust	1846	23-5-1917
12	Jacoba	1769	23-5-1917
13	Anna-Friso	1747	13-6-1878
14	Vliete	1687	16-8-1871
15	Leendert Abraham	1853	5-2-1883
16	Jonkvrouwe Anna	1727	16-8-1871
17	Tienhonderd en Zwarte	1623	16-8-1871
18	Adornis	Voor 1554	16-8-1871
19	Oud en Jong Breskens	1510/1620	16-8-1871
20	Hoofdplaat	1775-1778	16-8-1871
21	Thomaes	1845	21-6-1889
22	Nieuw Neuzen	1816	16-12-1872
23	Ser Lippens	1682	15-5-1924
24	Nieuw Othene	1848	15-3-1924
25	Margaretha	1742-1743	25-8-1871
26	Klein Huissens	1713	25-8-1871
27	Eendragt	1770-1779	25-8-1871
28	Walsoorden	1644	16-8-1871
29	Wilhelmina	1809	17-9-1949

Tabel Calamiteuze polders in Zeeland

¹ Heezik, Alex van: *Subsiën of andere benefeciën uit de publieke schatkist (een verkennend onderzoek naar de betekenis van het subsidie-instrument voor de waterstaatszorg in Nederland in de 19^e en 20^e eeuw; OTAR 1970, nr. 10*



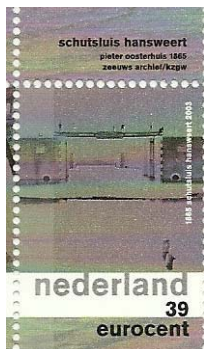
Kaart van de calamiteuze polders en waterschappen (gearceerd) met de gebieden, waarvan de ingelanden bijdragen in de kosten van waterkeringen van deze polders en waterschappen⁵¹

51

Kanaal door Zuid-Beveland

Tot de 15^e eeuw liep de belangrijkste scheepvaartroute van Rotterdam naar Antwerpen via de Oosterschelde. Door de aanzanding van de Kreekrak werd de scheepvaart in de 15^e eeuw gedwongen gebruik te maken van de zuidelijker gelegen Westerschelde. In 1839 vond de scheiding tussen België en Nederland plaats. Als onderdeel van het scheidingsverdrag nam Nederland de taak op zich te zorgen voor goede verbindingen over de Nederlandse wateren tussen België en de Rijn. In 1846 werd een spoorlijn van Helmond naar Vlissingen aangelegd⁵². Het Sloe en het Kreekrak werden hierbij afgedamd. Om toch te kunnen blijven voorzien in een goede noord-zuidverbinding begon men in 1861 met de aanleg van een kanaal tussen Wemeldinge en Hansweert: het Kanaal door Zuid-Beveland. In eerste instantie werd in het Kanaal één sluis bij Wemeldinge en één sluis bij Hansweert gebouwd.

Postzegel oude sluis Hansweert



Op 15 oktober 1866 werd het 9,1 km lange kanaal in gebruik gesteld. Omdat men het risico van het werken met één sluis aan beide zijden niet aandurfde, werden daarom in 1872 de Westsluizen gebouwd. Het scheepsaanbod nam toe, de oudste sluisen gingen gebreken vertonen: twee goede redenen om in 1907 te beginnen met de bouw van de Oostsluizen. Met zijn drie sluisen aan ieder einde voldeed het Kanaal door Zuid-Beveland lange tijd aan zijn functie. De grootste sluis is dan 15,75 m breed en 140 m lang. In 1938 werd de vaarweg verbreed tot 35 meter.

Sinds 1975 bestaan er twee belangrijke scheepvaartroutes tussen België en de Rijn: het Kanaal door Zuid-Beveland en de Schelde-Rijnverbinding (zie hierna).

⁵¹ Algemene Dienst Rijkswaterstaat, beschrijving van de provincie Zeeland behorende bij de waterstaatskaart, 1971

⁵² Bij KB van 6/10/1849, nr. 36, werd aan D. Dronkers concessie verleend tot afdamming van de Oosterschelde, onder verplichting een kanaal te graven door Zuidbeveland en onder uitgifte aan hem in erfpacht van slikken, op- en aanwassen tot een maximum van 400 hectaren. De concessie werd overgedragen aan een maatschappij opgericht onder de benaming van 'Nederlandsche Maatschappij tot indijking der op- en aanwassen in de Oosterschelde', goedgekeurd bij KB van 31/5/1852, nr. 47, die reeds in 1853 de werkzaamheden staakte en tegemoetkoming van de regering inriep. Een overeenkomst in 1855 gesloten had tot gevolg, dat de werkzaamheden in 1856 hervat in 1857 echter weer werden gestaakt. De werkloosheid eindigde pas in 1861 ten gevolge van een nieuwe schikking tussen de Staat en de Maatschappij. Op 8 en 9 januari 1862 werden, krachtens de wet van 19/8/1861 (Stbl. Nr. 75) de werken van het kanaal door Zuid-Beveland door het Rijk overgenomen en met kracht voortgezet. Sinds 15 oktober 1865 is het kanaal voor de scheepvaart in gebruik gesteld.

De Schelde-Rijnverbinding is voor de scheepvaart naar Antwerpen de kortste verbinding, maar voor het scheepvaartverkeer van Gent, Terneuzen en het Sloegebied is het Kanaal door Zuid-Beveland de kortste verbinding naar het noorden. De Schelde-Rijnverbinding heeft door zijn vaste bruggen een beperkte doorvaarthoogte, het Kanaal door Zuid-Beveland biedt wel doorgang voor hogere schepen.

Door de uitvoering van het Deltaplan met onder andere de bouw van de Volkerakdam (met sluisen) en de Philipsdam (met Krammersluisen), kwamen er naast die van Hansweert en Wemeldinge, opnieuw sluisen op de vaarroute bij. Met België was overeengekomen dat het aantal sluisen beperkt zou blijven tot drie. Dit om lang oponthoud voor de scheepvaart te voorkomen. Daarom moesten de sluisen te Wemeldinge vervallen. Vanwege deze sluisopheffing kwam het Kanaal door Zuid-Beveland in open verbinding met de Westerschelde, waardoor getijdenbeweging op het Kanaal wordt toegelaten. Dit bracht met zich mee dat het Kanaal moest worden verdiept en dat de kanaaldijken moesten worden verhoogd. Bij Hansweert werden twee duwvaartsluizen aangelegd met dezelfde afmetingen als die van onder andere de Philipsdam. Ook het Kanaal zelf moest worden verbreed om geschikt te zijn voor vierbaksduwvaart. De start van de werkzaamheden werd vertraagd door budgettaire omstandigheden. Echter door de zeer slechte toestand van de oude sluisen te Hansweert, waardoor de functie van waterkering niet meer verantwoord was, diende snel een nieuwe oostsluis operationeel te worden. Op 2 december 1987 werd deze in gebruik genomen. De afbouw van de westsluis werd om budgettaire redenen 2 jaar uitgesteld. In 1993 was het gehele project klaar.

Het Kanaal door Zuid-Beveland was van het begin af onderdeel van de dienstkring Hansweert. Per 1 september 1985 werd deze dienstkring na circa 100 jaar opgeheven en werden de werken onderdeel van de dienstkring Schelde-Rijn.

Schelde-Rijnverbinding

Na meer dan 100 jaar gearreweerd sloten Nederland en België op 13 mei 1963⁵³ een verdrag over een verbinding voor de binnenscheepvaart tussen de Schelde en de Rijn. De tekst van de belangrijkste bepaling luidde:

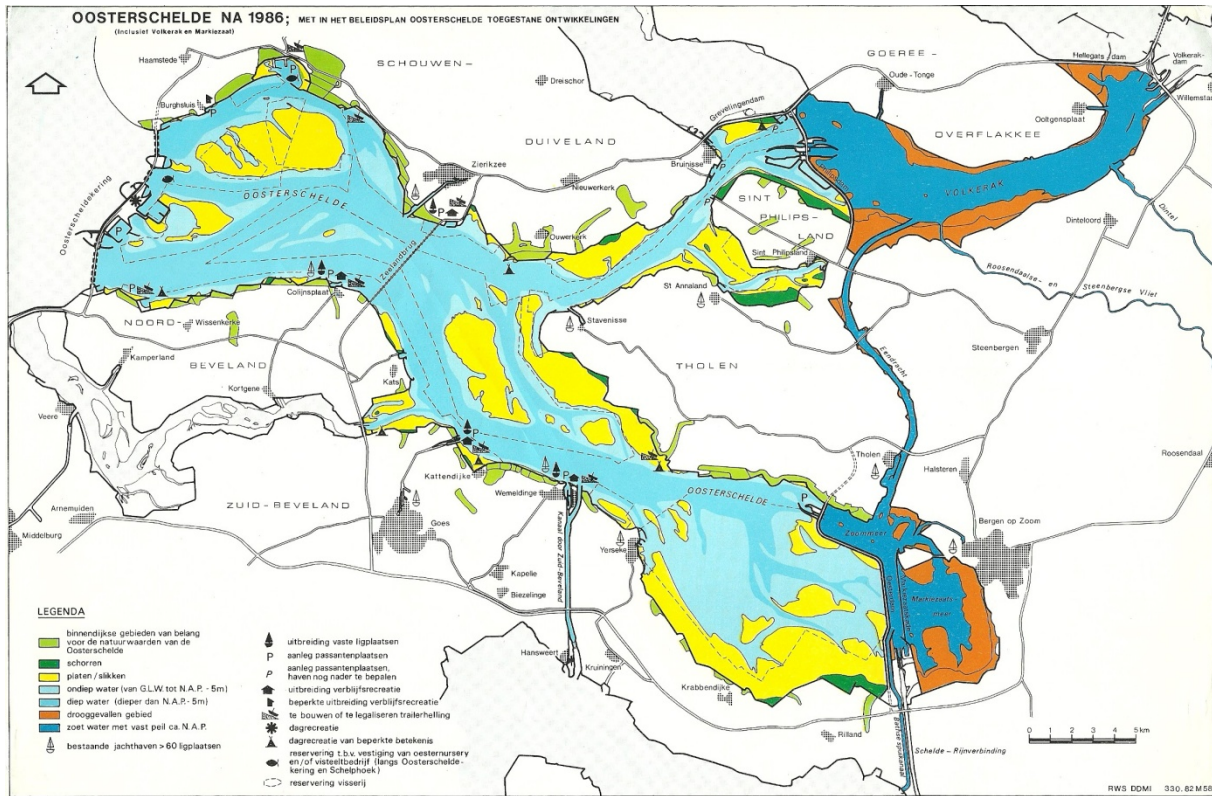
“Ter verbetering van de verbinding tussen de Schelde en de Rijn wordt een vaarweg aangelegd, welke bij Zandvliet aansluit op het Antwerpse zeehavencomplex, vervolgens naar de Oosterschelde loopt, deze laatste ongeveer in noordelijke richting doorkruist, zich voortzet door de Eendracht, vervolgens de Slaakdam en de Prins Hendrikpolder ten oosten van St. Philipsland doorsnijdt en uitmondt in de Kramer.”

De realisatie van het kanaal vond plaats door het Bouwbureau Schelde-Rijnverbinding van de directie Benedenrivieren. Het op 23 september 1975 opengestelde kanaal is ongeveer 37 km lang, waarbij 5 km op Belgisch gebied ligt. De opening zou plaatsvinden door de Belgische koning Boudewijn en onze koningin Juliana. Toen de Belgische vorst niet kwam, zag ook onze koningin af van haar komst en was de opening een simpele handeling. De voor de opening gemaakte gedenkplaats kon dus niet geplaatst worden. Van de aanlegkosten van de werken op Nederlands gebied (ruim 600 miljoen gulden), is ruim 540 miljoen gulden ten laste van België gekomen. Deze verdeling van de aanlegkosten vond men in overeenstemming met de verhouding van de wederzijdse belangen. Elk land zal de kosten van onderhoud en bediening op zijn gebied dragen. Het ontwerp van de Schelde-Rijnverbinding was gebaseerd op het oorspronkelijke Deltaplan, waar bij de afsluiting van de Oosterschelde was voorzien in 1978. Voor de korte periode tussen de openstelling van de Schelde-Rijnverbinding in 1975 en het jaar 1978 werd gerekend met enige beperkingen voor een deel van de scheepvaart ten gevolge van het getij op deze scheepvaartroute. Door de wijziging van het plan voor de afsluiting van de Oosterschelde en de daarmee samenhangende compartimentering van de Oosterschelde, is het getij pas later weggefallen. Eerst in 1987 was er sprake van een stagnant peil en ten noorden van de Kreekraksluizen ontstond in 1988 een zoet meer, dat heringericht is. De vaarweg is aangelegd als driestrooks vaarweg, geschikt voor duwvaart. Op de vaarweg zijn vaste bruggen aanwezig, die een doorvaarthoogte hebben van 9,10 m (Rijnvaarthoogte). De Kreekraksluizen bestaan uit twee sluiskolken van 320 m lang en 24 meter breed, voorzien van een tussenhoofd. De sluishoofden zijn voorzien van stalen hefdeuren, die begin deze eeuw enkel nog in de buitenhoofden aanwezig zijn. Voorts wordt door de Kreekraksluizen het zoute Volkerak/Zoommeer met een verziltingsbestrijdingssysteem gescheiden van het brakke water van de Antwerpse havendokken. Het overtollige water uit het meer wordt via de Bathse Spuisluis geloosd op de Westerschelde.

De Schelde-Rijnverbinding biedt een verkorting en vergemakkeling van de vaart tussen de Schelde en de Rijn. Vóór 1975 bedroeg de afstand Antwerpen – Dordrecht 121 km en dienden vier sluisen te worden gepasseerd. Terwijl de afstand tussen Rotterdam en Duisburg door een duwconvooi in 12 uur kan worden afgelegd, had de Antwerpse Rijnvaart dezelfde tijd nodig om het toenmalige 7

⁵³ Traktatenblad nr. 78

km lange Kanaal door Zuid-Beveland te passeren. De verkorting bedraagt circa 40 km en er moet nog slechts tweemaal worden gesloten, namelijk door de Kreekkrak- en Volkeraksluizen. Wegens de noordwaartse uitbouw van de Antwerpse haven, in tegenstelling tot de westwaartse uitbreiding te Rotterdam, is Antwerpen via de Schelde-Rijnverbinding ook relatief dicht bij de Duitse, Franse en Zwitserse Rijnhavens komen te liggen. Gesteld kan worden, dat Antwerpen geografisch slechts 20 km verder van de Rijn verwijderd is dan Rotterdam. Telt men hierbij de passage van de reis (10 km virtuele reisweg per sluis), dan resulteert dit in een effectief afstandsdifferentiaal tot de Rijn van slechts 40 km of circa 6 uur reistijd.



Kaart beheersgebied van o.a. de dienstkring Schelde-Rijn

Per 1 september 1985 werden de dienstkringen in de directie Zeeland opnieuw ingedeeld, waarbij onder andere de dienstkring Schelde-Rijn ontstond. Haar beheersgebied betrof de hele Schelde-Rijnverbinding van de Volkerakdam tot België en de aansluitende wateren, de vaarweg via de latere Krammersluizen (opengesteld februari 1987), het Zijpe, de Oosterschelde (ten oosten van de Zeelandbrug) en het Kanaal door Zuid-Beveland, inclusief de compartimenteringsdammen met de daarin gelegen kunstwerken en het Bathse Spuikanaal.

Door de sluiting van de Philipsdam in april 1987 zijn het Krammer-Volkerak, de Eendracht en een deel van de Kom van de Oosterschelde van het getijdengebied afgesloten. Hierdoor is een nieuw bekken ontstaan, dat een aparte waterstaatskundige eenheid vormt. Na een snelle ontziltingsfase is een stagnant zoet meer ontstaan. Hierdoor zijn grote delen van de vroegere inter-getijdengebieden permanent drooggevallen. Door de instelling van een vast peil is de golfslag tegen de oevers ten gevolge van wind en scheepvaart, in tegenstelling tot vroeger, nu permanent op hetzelfde niveau geconcentreerd. Door deze golfslag langs de zanderige en nog onbegroeide oevers van de drooggevallen gronden kan dit leiden tot een soms aanzienlijke oevererosie, waarbij grote delen waardevol natuurgebied verloren kunnen gaan. Door Rijkswaterstaat is samen met de toekomstige landbeheerders een integraal afgewogen oeververdedigingsplan opgesteld voor de op het ecosysteem gerichte oeververdedigingen. Hierdoor wordt het landverlies zoveel mogelijk beperkt en om de uit natuurlijk oogpunt zo belangrijke gradiënt land-water optimaal tot ontwikkeling te brengen, dienen de geleidelijke overgangen naar dieper water waar mogelijk in stand worden gehouden. De dienstkring had een belangrijke inbreng in de planvorming en heeft zorg gedragen voor het opstellen van de bestekken en de uitvoering van de verschillende projecten. Er was sprake van veel hergebruik, proefvakken met nieuwe technieken en alternatieve

materialen. Met de uitvoering was ongeveer 30 miljoen gulden gemoeid. Het was bijzonder dat een dienstkring verantwoordelijk was voor de realisatie van een dergelijk aanlegproject⁵⁴.

Kanaal door Walcheren

Het Kanaal door Walcheren werd aangelegd toen het Sloe – zijnde de vaarweg tussen de Westerschelde en het Veerse Gat – werd afgedamd ten behoeve van de aanleg van de spoorlijn naar Vlissingen. Op 8 september 1873 werd het 14,5 km lange kanaal in gebruik gesteld. Het kanaal diende tevens voor de afwatering van Walcheren ten westen van het kanaal. De breedte op kanaalpeil was 60 m en in de bodem tenminste 18 m. Het kanaal heeft plaatselijke verbredingen te Vlissingen, Middelburg en Veere.

Te Vlissingen waren er de volgende sluizen: de binnenkeer- en schutsluis (130 x 20 m), de dubbele schutsluis, bestaande uit de kleine sluis (8 x 65 m) en de grote sluis (22,5 x 138 m) en de buitenkeersluis, direct ten zuiden van de dubbele schutsluis. Het sluisencomplex te Veere geeft verbinding met het Veerse Meer en omvat de kleine schutsluis (7,95 x 62 m) en de grote schutsluis (19,90 op kanaalpeil en naar beneden toe versmallend en een kollengte van 135 m.). Het Kanaal door Walcheren staat onder andere in open verbinding met het Arnekanaal en loopt naar Arnemuiden (4,5 km) en heeft een zijtak van 1,5 km naar Nieuwland.

Het Kanaal door Walcheren is heel lang onderdeel geweest van twee dienstkringen, het gedeelte Middelburg – Vlissingen met bijbehorende werken was onderdeel van de dienstkring Vlissingen en het gedeelte Middelburg - Veere met zijkanalen viel onder het beheersgebied van de dienstkring Veere, later door standplaatswijziging werd dit de dienstkring Middelburg⁵⁵. Per 1 juni 1951 werden de dienstkringen Vlissingen en Middelburg samengevoegd tot de nieuwe dienstkring Vlissingen, waarbij het Kanaal door Walcheren onder een dienstkring kwam⁵⁶. Bij de herschikking van de dienstkringen in de directie Zeeland per 1 september 1985 door het gereedkomen van de Oosterscheldewerken, werd de dienstkring Westerschelde gevormd, die ook het Kanaal door Walcheren en het Veerse Meer in beheer kreeg.

De dienstkring Westerschelde werd per 1 januari 1993 opgeheven door de overdracht van het Kanaal door Walcheren aan de provincie Zeeland per 31 december 1991⁵⁷. De overige objecten worden verdeeld over de andere dienstkringen.

Overige wateren:

Kanaal Sluis – Brugge

Het kanaal Sluis - Brugge werd vanaf 1810 uitgegraven door Spaanse krijgsgevangenen in opdracht van Napoleon Bonaparte. Daarom kreeg het de naam Napoleonvaart. Het kanaal moest Brugge met de Westerschelde verbinden en zou deel uitmaken van een netwerk van kanalen achter de kust. Doel was een snelle bevoorrading van de Franse soldaten, zonder confrontatie met de Engelse marine op zee. Na de nederlaag van Napoleon werden de graafwerkzaamheden gestopt. In 1858 werd het kanaal doorgetrokken tot de stad Sluis. Via een schutsluis bij de Dammepoort te Brugge staat het kanaal in verbinding met het Kanaal van Gent naar Oostende, dat een hoger peil heeft. Het kanaal is 14,7 km lang, waarvan 1,3 km op Nederlands gebied. Het bestaat uit twee delen, die beide een peil van NAP + 1,56 m hebben en verbonden zijn door een grondduiker, welke onder het Leopoldkanaal en het Afleidingskanaal van de Leie doorloopt. Oorspronkelijk werden het Leopold-kanaal en het Afleidingskanaal van de Leie met grondduikers onder het Kanaal van Sluis naar Brugge doorgeleid. Deze duikers zijn echter door oorlogshandelingen vernield en nadien hersteld. Het Kanaal van Sluis naar Brugge vormt sinds de bouw van eerstgenoemde grondduiker geen doorgaande scheepvaartverbinding meer tussen beide plaatsen. Tegenwoordig doet het kanaal hoofdzakelijk dienst als inlaatleiding voor de watervoorziening van de aangrenzende gebieden.

Het Nederlandse deel van het kanaal was tot eind 2011 in beheer en onderhoud bij het Rijk. De haven van Sluis, die op het kanaal aansluit, is in beheer en onderhoud bij de gemeente Sluis. Het Nederlands gedeelte is overgedragen aan het waterschap Scheldestromen, die pas eigenaar wilde worden als achterstallig onderhoud was verricht en de kwaliteit van de waterbodem bekend was. Onderzoek wees uit dat er nog geen actie nodig was voor bestrijding van bodemverontreiniging. Na het sluiten van overdrachtsovereenkomsten blijft de Staat vijf jaar lang aanspreekbaar om bij te dragen aan opruimingskosten van eventuele verontreinigingen. Naast een bijdrage voor

⁵⁴ OTAR (1991-6): De aanleg van op het ecosysteem gerichte oeververdedigingen in het Zoommeer, H.M. van de Laak

⁵⁵ brief van 18 december 1888, nr. 2494 A/159 van de hoofdinspecteur in het 11^e district; (ZA 361.1 inv. nr. 752, NA 2.16.05 inv. nr. 1775; NA 2.16.22.01 inv. nr. 1167)

⁵⁶ MB van 23 september 1932, nr. 387, Directie van de Waterstaat: per 1 januari 1933 dienstkring Zierikzee en Middelburg samengevoegd tot nieuwe dienstkring Middelburg (ZA 361.1 inv. nr 757)

⁵⁷ Wet van 10 december 1992, Stbl.

achterstallig onderhoud heeft het waterschap een 'gewenningsbijdrage' gekregen. De overdracht per 1 juli 2012 is bekrachtigd in de wijziging van het Waterbesluit⁵⁸. Het Kanaal Sluis-Brugge was onderdeel van de dienstkring Breskens⁵⁹ en later de dienstkring Zeeuws-Vlaanderen.



Ansichtkaart Lange Rei Brugge

Waterkeringen



Het dijkbeheer in Zeeland viel grotendeels onder de competenties van de polders en de waterschappen. Het oppertoezicht werd uitgeoefend door het Rijk. De aanleg, beheer en het onderhoud van de dijken van de zogenaamde calamiteuze polders was eveneens een taak van het rijk (zie kader). Ook de zeewering met fortificaties bij Vlissingen, de rijksdam bij Bath en enkele kilometers hoogwaterkering in Zeeuws-Vlaanderen en Walcheren waren een rijksaangelegenheid. Aan de Noordzeekust op Walcheren fungeert een strook duinen van 12,7 km als zeewering.



De door de Deltadienst uitgevoerde afsluiting van een aantal zeegaten, naar aanleiding van de watersnoodramp van 1 februari 1953, had tot gevolg dat de te verdedigen kustlijn drastisch werd verkort en daardoor de veiligheid van de provincie werd vergroot. De directie Zeeland werd beheerder van Veerse Gatdam, de Oosterscheldekering en de Brouwersdam, maar ook van de Zandkreekdijk, de Grevelingendam, de

Philippsdam en Oesterdam.

Postzegel Oosterscheldekering bij Haamstede en de Oosterscheldekering

Overige nog bij Rijkswaterstaat in beheer zijnde waterkeringen zijn overgedragen aan het waterschap Scheldestromen (wateringen veerhaven Kruiningen en Breskens per 1 juli 2012) en al eerder in het kader van Brokx-Nat de eilanddijk Vlissingen⁶⁰ en de waterkering Zuid-Sloe⁶¹.

In dit verband kan nog vermeld worden, dat in het kader van Brokx-Nat nog andere waterstaatswerken zijn overgedragen, zoals de veer- en vluchthaven Zijpe⁶², veerhaven Anna Jacobapolder⁶³, Schelphoek⁶⁴ en verder nog verspreid liggende werken.

⁵⁸ 16 april 2012, nr. 179

⁵⁹ brief van 18 december 1888, nr. 2494 A/159 van de hoofdingenieur in het 11^e district (ZA 361.1 inv. nr. 752)

⁶⁰ KB 96 003 199

⁶¹ KB 97 000 284

⁶² KB 96 004 998

⁶³ KB 97 006 171

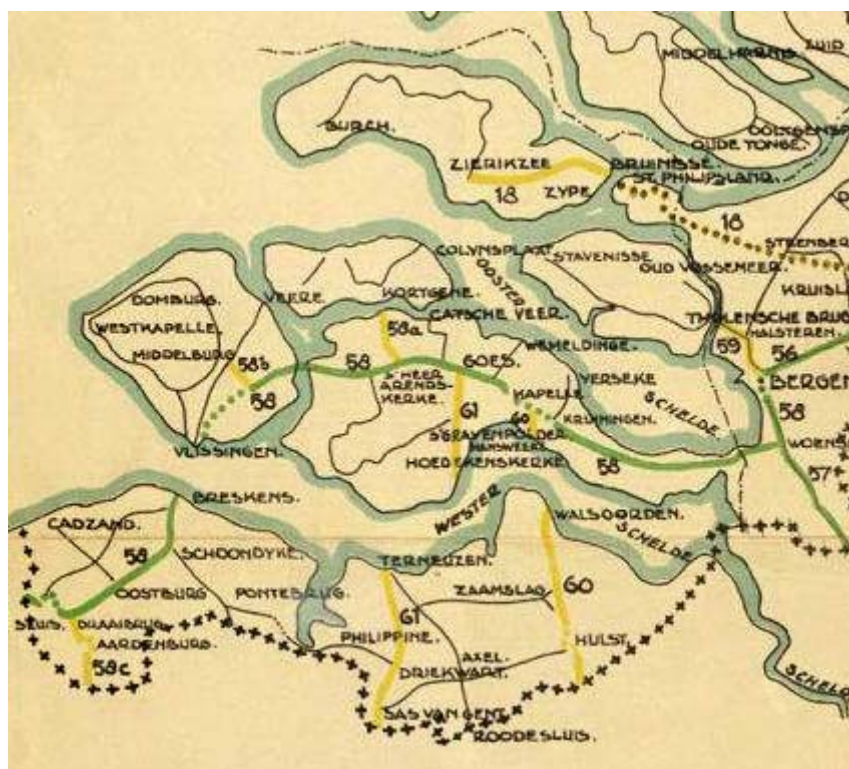
⁶⁴ KB 97 001 122

b. Droge infrastructuur

Wegenareaal tot RWP1932

In 1a zijn de areaalgegevens opgenomen van de dienstkringen in Noord-Brabant volgens de Staat 1896. Ook zijn deze gegevens bekend uit 1924⁶⁵. In onderstaande tabel zijn de rijkswegen in die periode aangegeven:

<i>Dienstkring</i>	<i>Wegenareaal in 1896</i>	<i>Wegenareaal in 1924</i>
Goes	Rijksweg Sloe-Yersekedam.	Rijksweg Sloedam tot Yersekedam. Weg door de Hogerwaardpolder in Zeeland.
Tholen	Rijksweg van Gorishoek tot Tholen.	
Middelburg	Rijksweg Middelburg over de Sloedam.	Rijksweg Middelburg tot over Sloedam met zijtak naar voormalige Sloeveer.
Breskens	Rijksweg Sluis-Brugge.	RW Breskens - Belg. grens bij Eede.
Sas van Gent	Rijksweg Sluiskil - Axel.	Steenslagweg en keiweg van Sluiskil naar Axel.



Deel van het Rijkswegenplan 1932 in de provincie Zeeland

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 Zeeland wegen van categorie III (groen): rijkswegen grens Noord-Brabant – Vlissingen en Breskens – Belgische grens (nr. 58) en van de categorie IV (geel): de rijkswegen Tholense brug – Zierikzee (nr. 18), Goes - Wolphaartsdijk (nr. 58a), rijksweg 58 -

⁶⁵ opgaven diensten n.a.v. brief Inspecteur-generaal in Algemene Dienst van 28 april 1924, NR 6286 (NA 2.16.05 inv. nr. 1775)

Middelburg (nr. 58b), Draaibrug – Belgische grens (nr. 58c), Walsoorden – Hulst – Belgische grens (nr. 60) en Goes - Hoedekenskerke en Terneuzen – Sas van Gent – Belgische grens (nr. 61). Zoals uit het kaartfragment blijkt, zijn in het RWP1932 bestaande wegen opgenomen (zie wegenareaal), maar ook nieuw aan te leggen verbindingen (gestippeld). In de volgende beschrijving zien we wat er van deze plannen is terechtgekomen en welke wijzigingen zijn opgetreden. Het geeft ook een beeld van de ontwikkelingen van de droge infrastructuur, waarmee de dienstkringen kregen te maken.

Van rijksweg 18 tot rijksweg 59

In het RWP1932 werd rijksweg 18 in Zeeland opgenomen voor de verbinding tussen de Tholense brug en Zierikzee. In het RWP1968 werd de rijksweg verlengd naar Burgh-Haamstede en het oostelijk deel opnieuw getraceerd naar het Hellegatsplein. In het RWP1984 werd rijksweg 18 omgenummerd tot rijksweg 59 en het gedeelte van Burgh-Haamstede tot het Hellegatsplein zo toegevoegd aan rijksweg 59.

De N59 begint nu bij het dorp Serooskerke bij de aansluiting met de N57 als enkelbaans hoofdweg tot Zierikzee (aansluiting met de weg over de Zeelandbrug) en dan verder over Schouwen-Duiveland. Bij Bruinisse, waar in 2005 een bypass over de Grevelingensluis is gerealiseerd, gaat de weg over de Grevelingendam (geopend op 1 april 1965) naar de grens met Zuid-Holland en dan verder naar het knooppunt Hellegatsplein, waar de N59 invoegt op de A29 uit Rotterdam en als snelweg A59 verder gaat.

Rijksweg 57

In het RWP1968 werd rijksweg 57 toegevoegd als: Brielle – Burgh – Burgh Haamstede – Middelburg. 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 weg op de Brouwersdam, waarna in 1983 de aansluiting naar Ouddorp volgde. In 1985 werd het deel langs Brielle en Hellevoetsluis geopend. Het grootste bouwwerk was de Oosterscheldekering, die op 5 november 1987 voor het verkeer beschikbaar kwam. Op 27 januari 1969 werd hiervoor het tracé vastgesteld, waarbij nog uitgegaan was van een afgesloten Oosterschelde met een dichte dam.

Op 5 februari 2011 werd de omlegging Middelburg opengesteld, inclusief een nieuw aquaduct (Dampoort Aquaduct) onder het Kanaal door Walcheren met de aansluiting op de A58. Tot die tijd ging de route van de N57 over de gemeentelijke wegen van Middelburg, dwars door de stad.

Rijksweg 58

Rijksweg 58 was al in het RWP32 opgenomen, maar het zou zeer lang duren tot de verbinding in Zeeland een autosnelweg werd. In het RWP1958 kwamen de zijtakken 58a, 58b en 58c te vervallen. In het RWP1968 werd een nieuwe rijksweg onder het oude nummer '58' opgenomen. Van deze weg is in de jaren 1966-1968 gereedgekomen het gedeelte op Walcheren en op de Sloedam. Van het gedeelte Sloedam – Biezellinge werd op 1 juni 1970 de noordelijke rijbaan opengesteld, terwijl op 19 december 1970 door de minister ook de andere rijbaan voor het verkeer werd vrijgegeven. In 1971 volgde het deel van Rilland tot Kruiningen en in 1975 werd dit doorgetrokken tot Kapelle, inclusief de Vlaketunnel, zodat een doorgaande snelweg ontstond. In 1977 werd het laatste deel bij Vlissingen verbreed naar autosnelweg. Het knooppunt De Poel (Goes) opende in 1983, het knooppunt Markiezaat (aansluiting A4) in 1993.

Tot de sluiting van de veerdienst Vlissingen - Breskens voor autoverkeer in 2003 liep rijksweg 58 vanaf Breskens verder door Zeeuws-Vlaanderen naar de grens met België bij St. Anna ter Muiden. Dit deel is nooit snelweg geweest maar heeft bij Breskens wel 2x2 rijstroken gehad, de hele route droeg het nummer N58. Al per 1 januari 2006 werd het grootste gedeelte van de N58 in Zeeuws-Vlaanderen, dat de komende jaren niet gereconstrueerd hoefden te worden, aan de provincie Zeeland overgedragen. Per 1 januari 2007 werden de toeleidende wegen naar het voormalige veerplein van Breskens (de oude N58) overgedragen aan de provincie Zeeland, zodat vanaf dat moment de route door Zeeuws-Vlaanderen geheel provinciaal werd.

Ook rijksweg 758, de oude rijksweg tussen Woensdrecht – Kapelle – Nieuw- en St. Joosland is eveneens per 1 januari 2007 aan de provincie Zeeland overgedragen. Hetzelfde gold voor rijksweg 289 in de hals van Zuid-Beveland.



Autoverkeer van Zeeuws-Vlaanderen naar het noorden vice versa dient sinds 2003 gebruik te maken van de N62 met de Westerscheldetunnel ter hoogte van Terneuzen. Voor fietsers en voetgangers vaart er nog wel een veerdienst tussen Vlissingen en Breskens.

Rijksweg 60

In het RWP1932 was rijksweg 60 opgenomen als de verbinding Walsoorden – Hulst – Belgische grens, een belangrijke noord-zuidroute. Na het gereedkomen van de Westerscheldetunnel in 2003 is de veerdienst Kruiningen - Perkpolder opgeheven, waarmee de rijksweg zijn doorgaande belang zag vervallen. Per 1 januari 2006 was al het gedeelte van rijksweg 60, dat de komende jaren niet meer gereconstrueerd hoefde te worden, overgedragen aan de provincie Zeeland. Per 1 januari 2007 volgde de toeleidende weg naar het voormalige veerplein van Perkpolder (voorheen N60).

Rijksweg 61

In het RWP1932 waren er twee gedeeltes voor deze rijksweg opgenomen, namelijk het gedeelte Goes – Hoedekenskerke én Terneuzen – Sas van Gent – Belgische grens. In het RWP1958 vervalt het eerste gedeelte op Zuid-Beveland wegens het vervallen van de veerdienst Hoedekenskerke – Terneuzen. In het RWP1968 werd het gedeelte Terneuzen – Breskens toegevoegd.

In de huidige situatie begint de N61 ten zuiden van Terneuzen op de aansluiting van de N62, de weg naar de Westerscheldetunnel. Verder gaat deze belangrijke verbinding tussen het oosten en westen van Zeeuws-Vlaanderen naar Schoondijke (richting Breskens). In 1983 opende het oostelijkste deel bij Hoek als een enkelbaans autoweg en het oostelijk gedeelte naar Hulst, dat grotendeels via het project Duurzaam Veilig is aangepast, is in 2007 overgedragen aan de provincie Zeeland. De kruising met het Kanaal van Gent naar Terneuzen vindt na de opening door Koning Willem-Alexander en Koningin Máxima op 19 mei 2015 plaats via de Sluiskiltunnel. Daarmee is het knelpunt brug Sluiskil opgeheven. Het wegvak Terneuzen – Terhole (13 km) werd al per 1 januari 2006 overgeheveld naar de provincie.

De N61 tussen Hoek en Schoondijke is volgens statistieken één van de onveiligste rijkswegen van Nederland. Rijkswaterstaat heeft daarom het gedeelte van de N61 tussen Hoek en Schoondijke heringericht. De weg is tussen Hoek en Biervliet verbreed en omgebouwd naar een stroomweg met 2x2 rijstroken en een maximumsnelheid van 100 km/uur, deels over bestaand tracé, deels over een nieuw tracé. Tevens worden er parallelwegen gerealiseerd voor langzaam rijdend verkeer. Ter hoogte van het natuurgebied Braakman blijft de weg 1x2 om de aantasting aan dit natuurgebied te beperken. Er komt tevens een omlegging van Schoondijke. Er komen geen ongelijkvloerse kruisingen, alleen rotondes. In het voorjaar van 2015 was de reconstructie van de N61 gereed.

N62

Hoewel het wegnummer N62 past in het nummeringsschema voor rijkswegen, is de weg geheel in het beheer van de provincie Zeeland. Toen in 2003 de Westerscheldetunnel en de tolweg daarna toe - beheerd door een eigen exploitatiemaatschappij, die de provincie in 2009 van het Rijk overnam – kreeg deze het wegnummer 62. De N62 is de verbinding tussen de A58 op Zuid-Beveland en de Expresweg (E34) in Vlaanderen.

In de wegenruil per 1 januari 2006 werden er ook afspraken gemaakt over de Sloe- en Tractaatweg (samen de N62 en in provinciaal beheer) en de rijksweg N61, die begin 2015 als stroomweg gereed kwam. Op termijn is het de bedoeling, dat de gehele N62 vanaf de Vlaamse grens tot de aansluiting van de Sloeweg op de autosnelweg A58 in het landelijke hoofdwegennet wordt opgenomen. Voor de Sloeweg en Tractaatweg zijn er via het convenant tussen de Rijksoverheid en Zeeland ter uitwerking van de besluiten uit de Ontwikkelingsschets 2010 van het Schelde-estuarium door het Rijk via het MIRT 84 miljoen euro (prijspeil 2010) ter beschikking gesteld voor verdubbeling van deze wegen.

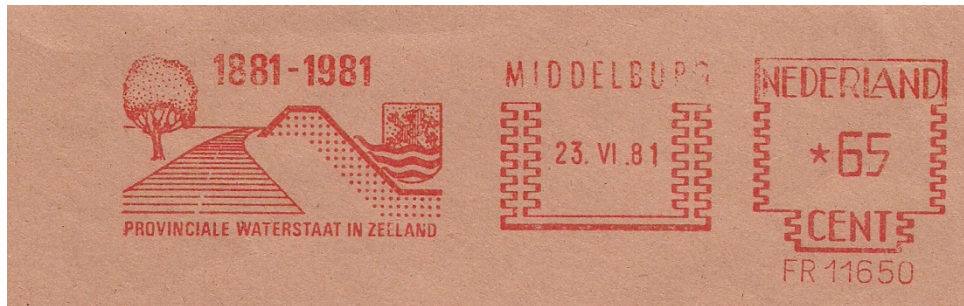
Op Zeeuws-Vlaanderen is in de N62 een nieuw stuk aangebracht dat de Westerscheldetunnweg via de Sluiskiltunnel rechtstreeks met de Tractaatweg verbindt. Op 19 mei 2015 werden door

koning Willem-Alexander en koningin Máxima de officiële openingshandelingen van de Sluiskil-tunnel verricht.

Rijksweg 752, 753 en 761

Rijksweg 752 was de verbinding van Terneuzen met de Belgische grens bij Sas van Gent en liep grotendeels parallel aan het Kanaal van Gent naar Terneuzen. Enkel bij Sluiskil is er een rondweg. Per 1 januari 1993 is deze weg overgedragen aan de provincie Zeeland, wat ook geldt voor rijksweg 753 tussen Axel en de Belgische grens.

Rijksweg 761 (Kapelle – Yerseke) is nooit een planweg geweest en was dus nooit onderdeel van een rijkswegenplan. Omdat deze weg ook geen bovenregionale doorgaande functie had, werd het beheer met ingang van de Wet herverdeling wegenbeheer op 1 januari 1993 overgedragen aan de provincie Zeeland.



Frankeerstempel Provinciale Waterstaat Zeeland

Veerverbindingen

In 1826⁶⁶ werd aan GS van Zeeland machtiging verleend tot het 'daarstellen' van een stoombootveer tussen Vlissingen en Breskens. Het Rijk droeg zorg voor de aanleg van aanleginrichtingen. Op 22 mei 1828 werd de dienst geopend met de houten radarboot 'de Schelde'. Het veer werd gedurende 38 jaar door particulieren met steun van het Rijk, de provincie en aanvankelijk de gemeenten Middelburg en Vlissingen geëxploiteerd. Op 1 maart 1866 werd de veerdienst in een provinciaal bedrijf omgezet. Aanvankelijk exploiteerde de provincie Zeeland alleen diensten over de Westerschelde en was de naam van de organisatie 'Provinciale Stoombootdienst op de Westerschelde'. Vanaf 1912 nam de provincie ook diensten op de Oosterschelde over, waarvoor een afzonderlijke organisatie werd ingesteld onder de naam 'Provinciale Stoombootdienst op de Oosterschelde'. Tijdens de WO II werden de diensten samengebracht in één organisatie onder de naam 'Provinciale Stoombootdiensten in Zeeland' en werd de afkorting PSD steeds vaker gebruikt. Zoals vermeld liepen de eerste lijnen van de PSD van Vlissingen naar Breskens en van Vlissingen over Terneuzen naar Hoedekenskerke.



Frankeerstempel PSD

In 1961 waren er nog 3 veerverbindingen over de Westerschelde namelijk twee hoofdveren (Vlissingen – Perkpolder (1 uur dienst) en Kruijningen-Perkpolder (1/2 uurdienst) en het secundaire veer Hoedekenskerke-Terneuzen (2 uurdienst tot 1972) De Westerscheldeveren werden geëxploiteerd door de provincie Zeeland, terwijl de aanlegplaatsen met uitzondering van Hoedekenskerke in beheer en onderhoud bij Rijk waren. Aan het eind van de jaren '60 werden nieuwe aanleginrichtingen en zelfs in Breskens een nieuwe veerhaven (de Handelshaven Breskens was ongeschikt voor de nieuwe aangeschafte veerboten) aangelegd. De bijzondere positie waarin het landsdeel Zeeuws-Vlaanderen verkeert, heeft er in het verleden toe geleid, dat de exploitatietekorten van de Westerscheldeveren voor 80% ten laste van het Rijk werden gebracht. Na de oorlog zijn de tekorten volledig voor Rijksrekening genomen.

In 2003 viel het doek voor de PSD toen op 14 maart de Westerscheldetunnel werd geopend. Per direct werden de veerdiensten opgeheven en op de verbinding Vlissingen – Breskens kwam een

⁶⁶ KB van 27 mei 1826, nr. 118

fiets- en voetveer in de plaats, geëxploiteerd door Veolia Transport Fast Ferries tot 2014. Met de opheffing vervielen 220 arbeidsplaatsen. De veerboten werden verkocht aan Italiaanse rederijen. Een tweetal 'Koningin Beatrix' (Tremestieri) en 'Prins Johan Friso' (Accarelo) kunnen we tegenwoordig op onze vakantie tegenkomen als we de oversteek van Messina naar Villa San Giovanni op Sicilië maken. Vanaf augustus 2011 zijn de voormalige 'Prinses Juliana' (Amedeo Maticena) ook toegevoegd aan de dienst naar Sicilië. Eind 2012 zijn de Athos Maticena (Prins Willem-Alexander) en Ladies Maticena (Prinses Christina) door sleepboten naar Aliaga (Turkije) gesleept waar ze in januari 2013 zijn gesloopt.

De pont Sluiskil (in gebruikgenomen op 18 maart 1968) over het Kanaal van Gent naar Terneuzen is in het boek beschreven (pagina 151/152). Eind december 2011 werd de pont overgedragen aan de Stichting Behoud pontje Sluiskil.



Frankeerstempel veer Sluiskil (Kanaal Gent-Terneuzen)

Wegenareaal in Zeeland per 1 januari 2000

Dienstkring Deltakust:

N57: Brouwersdam – Vrouwenpolder (39,5 km)

N59: Serroskerke – Zierikzee – grens Zuid-Holland (28,1 km)

Dienstkring Noord- en Midden Zeeland

N57: Vrouwenpolder – Middelburg-Noord (9,4 km)

N254: Middelburg-Zuid – rijksweg 58 (1,2 km)

A58: Woensdrecht – Goes – Vlissingen (52 km)

N58: Vlissingen – opstelpunt pont (1,6 km)

N60: Kruiningen – Veerhaven (1,4 km)

N289: Kruiningen – Yerseke (Luchtenberg – Zanddijk) (4,6 km)

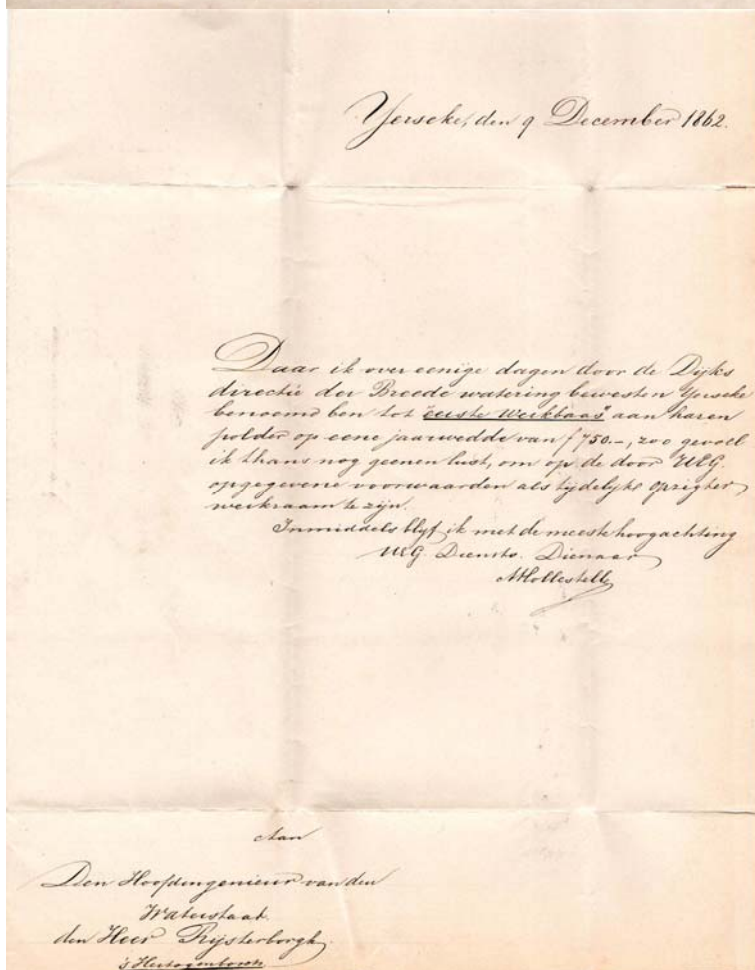
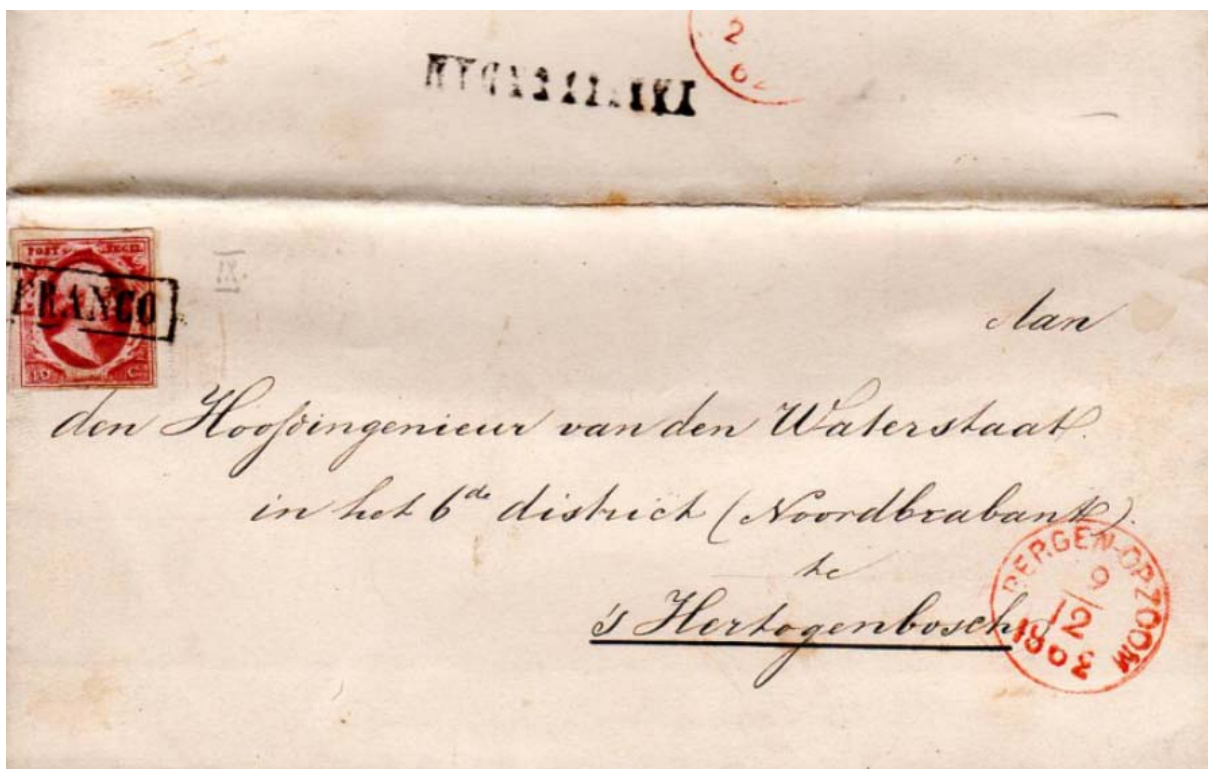
Dienstkring Zeeuws-Vlaanderen

N58: Breskens – Oostburg – Belgische grens (22,6 km)

N60: Perkpolder – Hulst – Belgische grens (18 km)

N61: Schoondijke, rijksweg 58 – Terneuzen – Zaamslag – Ter Hole, rijksweg 60 (37,1 km)

'Bijzonder poststuk'⁶⁷



Vouwbrief van de heer A. Hollestelle aan de hoofdingenieur van de waterstaat te 's-Hertogenbosch voorzien van Franco in kastje stempel op Koning Willem III postzegel. Op de achterzijde naamstempel van hulppostkantoor Yersekendam. De landpostroute liep van Yersekendam via het overzetveer naar Gorishoek, Scherpenisse en Tholen naar Bergen op Zoom (9/12/1862). Deze route tussen Bergen op Zoom en Middelburg was met ingang van 1 april 1845 (Staatsraad Gouveneur van de Provincie Zeeland van 11 maart 1845 ingesteld. Dit blijft zo tot in 1868 de vaste treinverbinding tussen Brabant en Zeeland via de Kreekrakdam tot stand komt, waardoor de post per trein over land tot Goes kan worden vervoerd. Het doortrekken van de spoorlijn over de in 1871 aangelegde dam door het Sloe voltooit de volledige over-landroute tot Vlissingen.

Adriaan Hollestelle (7/5/1832 – 29/3/1923) is een markante persoon geweest in de Zeeuwse geschiedenis. Hij bracht het van koejongen en landarbeider via onderwijzer tot opzichter eerste klasse bij Rijkswaterstaat, schrijver van enige bekende werken over de poldergeschiedenis, lid van Provinciale Staten van Zeeland en wethouder van Tholen.

In 1862 was Hollestelle geslaagd voor het examen 'opzichter van de Rijkswaterstaat' en werd benoemd tot 'opzichter van de Brede waterkering bewesten Yerseke'. Daardoor had hij volgens deze brief geen zin om als tijdelijk opzichter bij de dienst in Noord-Brabant te komen werken. Later werd hij van 1/11/1883 tot 1/5/1898 hoofd van de dienstkring Tholen van Rijkswaterstaat.

Voor meer informatie over Hollestelle zie: <http://people.zeelandnet.nl/leohanneke/bio/adriaan.html>

⁶⁷ Bron veiling Hillesum