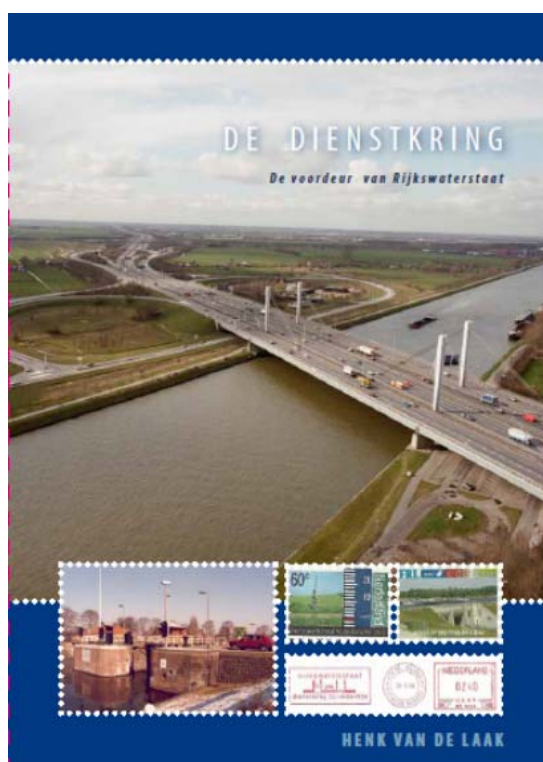


***Bijlage 5m:  
De organisatie en beheersobjecten van de  
directie Benedenrivieren van  
Rijkswaterstaat van 1 augustus 1933  
tot 1 oktober 1986***

**Behoort bij de publicatie:**



1-4-2016

© 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 5m: Benedenrivieren<sup>1</sup>



### 1. Organisatie:

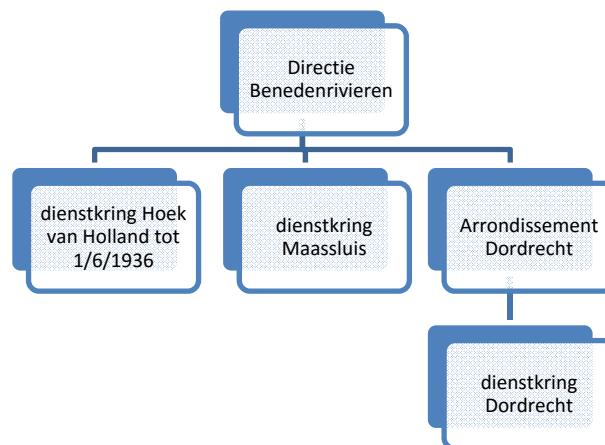
#### a. Periode van 1 augustus 1933 tot 1 januari 1946.

Met ingang van 1 augustus 1933 kwam er een nieuw organiek besluit Rijkswaterstaat met ondermeer de instelling van de directie Boven- en Benedenrivieren<sup>2</sup>:

De directie Benedenrivieren omvatte:

- De vertakkingen van de Rijn voor zover gelegen benedenwaarts van de bij de directie Bovenrivieren genoemde begrenzingsen;
- De Hollandsche IJssel voor zover deze in open verbinding staat met de Nieuwe Maas;
- De Zuid-Hollandse en Zeeuwse stromen, welke met de genoemde vertakkingen van de Rijn in open verbinding staan, met uitzondering van het Veergat, de Zandkreek, de Eendracht, de Oosterschelde bewesten de lijn gaande door de toren bij de Hervormde kerk te Zierikzee en de oostelijke molen van Colijnsplaat op Noord-Beveland;
- De vluchthaven te Dinteloord en aan het Zijpe;
- De studie van de zand- en waterbeweging en verdere natuurlijke gesteldheid van de Zeeuwse en Zuid-Hollandse stromen en langs de kusten van de Noordzee, voor zover deze studie niet tot de directie Algemene dienst behoort;
- Niet tot deze directie behoren de aangelegenheden in de provinciën Zuid-Holland, Noord-Brabant en Zeeland de verdediging van de oevers betreffende.

In de daarbij behorende grensregeling werd bepaald dat er in de directie Benedenrivieren één arrondissement was, het arrondissement Dordrecht<sup>3</sup>, zodat de niet tot dit arrondissement behorende dienstkringen rechtstreeks onder de HID vielen. Een bijzonderheid was dat bij deze beschikking een gedeelte van het arrondissement Dordrecht (gedeelte Boven-Merwede, Afgedamde Maas, Amer, Killen van de Biesbosch) deel uitmaakten van de directie Bovenrivieren. Het arrondissement Dordrecht behoorde wel tot de directie Benedenrivieren.



Per 1 augustus 1933 werd de dienstkring Werkendam opgeheven en werden nieuwe omschrijvingen vastgesteld voor de dienstkringen Gorinchem en Geertruidenberg<sup>4</sup>. Tevens was per 1 april 1932 de dienstkring Heusden al opgeheven en dat beheersgebied verdeeld over de dienstkringen Dordrecht en Geertruidenberg<sup>5</sup>. Zoals vermeld vervielen bij de instelling van de directie Benedenrivieren de rivierarrondissementen en kende deze directie enkel nog het

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

<sup>2</sup> MB van 12 april 1933, La. N., Directie van de Waterstaat

<sup>3</sup> MB van 25 juli 1933, La. N., Directie van de Waterstaat

<sup>4</sup> DG van 2 maart 1933, nr. 384

<sup>5</sup> DG van 30 januari 1932, nr. 369

arrondissement Dordrecht met de gelijknamige dienstkring. Het beheersgebied van de dienstkringen Geertruidenberg (Raamsdonkveer) en Gorinchem (standplaats werd Dordrecht en uitgebreid met de Noord) vielen onder het gebied van het arrondissement Dordrecht, dat deel uitmaakte van de directie Bovenrivieren<sup>6</sup>.

In maart 1934 werden de dienstkringen in de directie Benedenrivieren (Hoek van Holland, Maassluis en Dordrecht) opnieuw vastgesteld<sup>7</sup>.

De dienstkring Dordrecht kreeg daarbij een groot beheersgebied: de Oude Maas, het Mallegat, de Dordtsche Kil, de Krabbengeul, het Spui, het Beerengat, het gedeelte van het Hollands Diep (ten oosten lijn Willemsdorp – Moerdijk), het Haringvliet, het Vuile Gat, het Goereese Gat, het Volkerak met de vluchthaven Dinteloord, het Krammer, de Grevelingen, het Brouwershavense Gat, het Zijpe met vluchthaven, de Krabbenkreek, het Mastgat, de Keeten en het gedeelte van de Oosterschelde ten oosten van de lijn Zierikzee - Colijnsplaat.

Met betrekking tot de dienstkring Hoek van Holland ontstond een bijzondere situatie na de benoeming op 16 mei 1935 van M.D. Kroon als opvolger van P.J.J. Dormaar Jr.. De Hoofdingenieur-directeur (HID) wilde Kroon plaatsen onder de ingenieur te Hoek van Holland. Kroon was het daar volstrekt mee oneens, maar had geen schijn van kans: de DG stemde in met het voorstel van de HID<sup>8</sup>. Dit resulteerde in de opheffing van de dienstkring Hoek van Holland per 1 juni 1936, feitelijk per 16 maart 1936<sup>9</sup>. Dit staat uitvoerig beschreven in hoofdstuk 5 van bijlage 4a.



Portvrije dienstvennpe van de HID Benedenrivieren (4/3/1945) naar Nieuwendijk

In 1942 werd onder de directie Benedenrivieren het Bureel Dijkverhogingen te Breda toegevoegd, dat zich bezig hield met de verhoging van de dijken aan de zuidkant van de Biesbosch. In 1956 ging dit bureau over naar de Deltadienst. Ook was er in 1942 sprake van een bureau te 's-Gravenzande.

#### b. Periode van 1 januari 1946 tot 1 mei 1956

Met ingang van 1 januari 1946 waren er in de directie Benedenrivieren weer twee arrondissementen: het arrondissement Dordrecht en het arrondissement Rotterdamse Waterweg<sup>10</sup>, waarvan de omschrijving werd vastgesteld. Per 1 februari 1946 werd het organiek besluit Rijkswaterstaat opnieuw gewijzigd, met dien verstande dat de directie Bovenrivieren geen waterstaatswerken meer beheerde, die tot het arrondissement Dordrecht behoorde. Zo kwamen de dienstkringen Gorinchem (Dordrecht) en Geertruidenberg weer terug bij dit arrondissement<sup>11</sup>.

<sup>6</sup> MB van 25 juli 1933, La. N., Directie van de Waterstaat

<sup>7</sup> DG 17 maart 1934, nr. 377 I

<sup>8</sup> DG 26 april 1935, la q, directie van de waterstaat

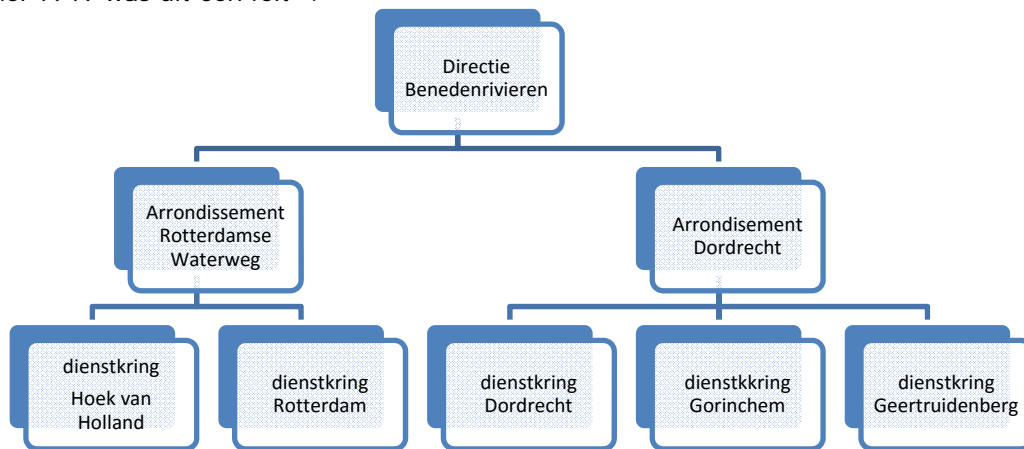
<sup>9</sup> MB van 17 maart 1936, La. N., Directie van de Waterstaat

<sup>10</sup> MB van 4 februari 1946, La. R, afd. P, Directie van de Waterstaat

<sup>11</sup> MB van 11 februari 1946, La. A., Directie van de Waterstaat



Na de instelling van het arrondissement Rotterdamse Waterweg wilde de arrondissementsingenieur dat er opnieuw dienstkringen werden ingesteld in zijn dienst, waarbij hij het verzoek deed de beschikking van 1934<sup>12</sup> (opnieuw vaststelling van de dienstkringen Maassluis en Hoek van Holland) in te trekken en opnieuw in te stellen een tweetal dienstkringen (Rotterdam en Hoek van Holland). Per 1 mei 1949 was dit een feit<sup>13</sup>.



In 1962 werd aan de directie Benedenrivieren de Afdeling Voorbereiding Bouw Nieuwe Havenmond te Hoek van Holland toegevoegd, dat in 1966 leidde tot de instelling van de Afdeling Havenmonden. Voorts werd in 1965 het Bouwbureau Schelde-Rijnverbinding toegevoegd, dat in 1969 werd overgenomen door de Deltadienst.

### c. Periode van 1 mei 1956 tot 1 mei 1965

Op 1 februari 1953 zorgde een uitzonderlijke stormvloed bij springtij voor een enorme ramp in Zuidwest Nederland. Er kwam veel hulp op gang en er werd geld ingezameld voor de slachtoffers. Dit gebeurde onder andere door een speciale postzegel met een toeslag van 10 cent voor de watersnood.



Envelope naar Wenen (1/3/1953) met watersnoodzegels, censuurstrook en censuurstempel. Wenen werd na WO II verdeeld onder vier bezettingszones onder toezicht van Rusland, Engeland, Frankrijk en de Verenigde Staten; dit duurde tot 15 mei 1955, toen Oostenrijk weer een onafhankelijk land werd.

<sup>12</sup> MB van 7 maart 1934, nr. 377 I, Directie van de Waterstaat

<sup>13</sup> DG van 16 maart 1949, nr. 655, Directie van de Waterstaat

Al op 18 februari 1953 riep de Minister van Verkeer en Waterstaat de zogenoemde Deltacommissie in het leven. In afwachting van een nadere regeling werd de directie Benedenrivieren per 1 oktober 1954 door de minister belast met de voorbereiding en uitvoering van de Deltawerken<sup>14</sup>. Een jaar later werd door de minister<sup>15</sup> aangegeven hoe de organisatievorm diende te worden van de dienst, die nader met de werken van het Deltaplan zou worden belast: de Dienst Deltawerken. De uitvoering van dit Deltaplan ging in 1954 van start. Met ingang van 1 mei 1956 werd de organisatie definitief en was de directie Benedenrivieren er onderdeel van. De Deltawet trad in werking op 8 mei 1958 (Stbl. 246). De directie Benedenrivieren behield de vanouds uitgeoefende beheersfunctie en functioneerde vanaf medio 1965 weer als zelfstandige regionale directie<sup>16</sup>.



Dienstenvelpe van het Hoofd Deltadienst Den Haag 28/10/1956

In januari 1954, nog geen jaar na de watersnoodramp, werd al begonnen aan de Stormvloedkering in de Hollandse IJssel. Op 6 mei 1958 werd de eerste schuif voor het eerst neergelaten als proef en op 22 oktober dat jaar werd de kering in gebruik genomen.

<sup>14</sup> brief van de minister van 30 september 1954, Directie van de Waterstaat, nr. 65456, afd. A

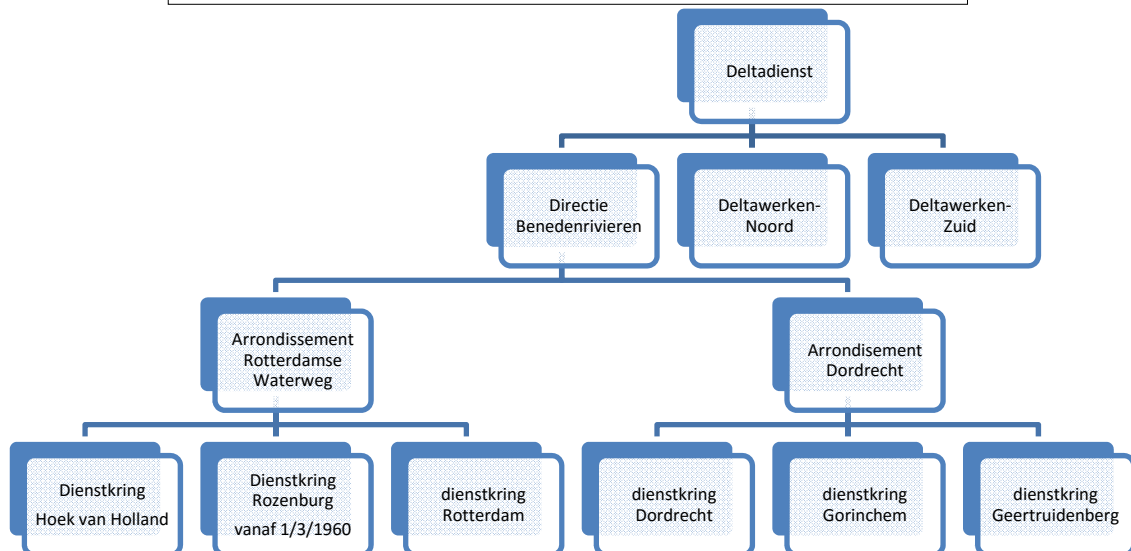
<sup>15</sup> brief van 8 september 1955, directie van de Waterstaat, nr. O 5993, afd. P

<sup>16</sup> brief DG van 23 april 1965, nr. 23298, afd. P





Ansichtkaart Stormvloedkering Hollandse IJssel met de Algerbrug



De standplaats van de dienstkring Hoek van Holland werd in 1958 verplaatst van Rotterdam naar Hoek van Holland<sup>17</sup>.

In bijlage 4a worden de dienstkringen van de Nieuwe Waterweg uitvoerig beschreven, waarin ook wordt ingegaan op de afsplitsing vanaf 1 maart 1960 van de dienstkring Rozenburg van de dienstkring Hoek van Holland<sup>18</sup>.

#### d. Periode van 1 mei 1965 tot 1 januari 1975

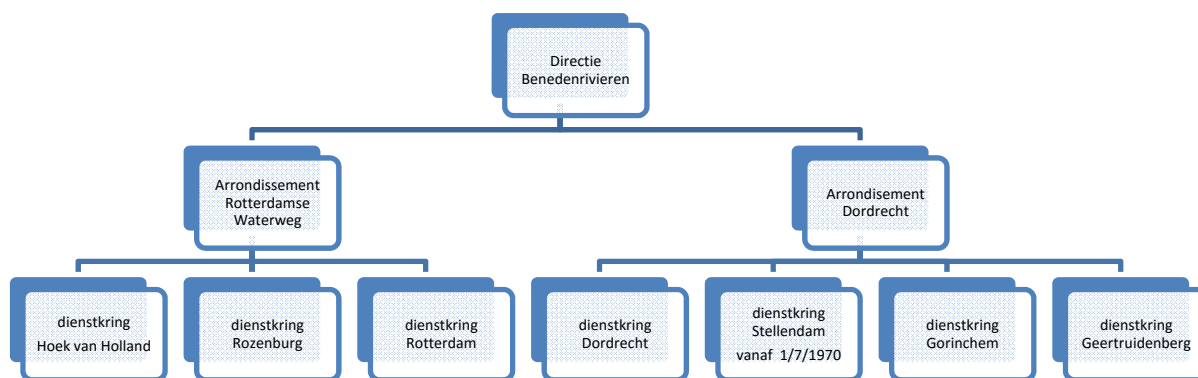
Vanaf 1 mei 1965 was de directie Benedenrivieren opnieuw een zelfstandige directie. Na het gereedkomen van de in het kader van de Deltawerken gerealiseerde werken, werden deze overgedragen aan de regionale directies. Met ingang van 1 juli 1970 werd de nieuwe dienstkring Stellendam ingesteld. Dit betrof onder meer de Haringvlietssluis en dat gebied werd onttrokken aan de dienstkring Dordrecht. De dienstkringen Gorinchem en Geertruidenberg bleven daarbij ongewijzigd<sup>19</sup>. Per 1 mei 1973 werd het Grevelingenmeer door de directie Benedenrivieren

<sup>17</sup> DG van 3 oktober 1958, nr. 59520, afd. P

<sup>18</sup> DG van 4 september 1962, nr. 50923, afd. P

<sup>19</sup> DG van 26 juni 1968, nr. PFF 43270

overgedragen aan de directie Zeeland<sup>20</sup>. Het feitelijk beheer van de werken en wateren ten zuiden Volkerakdam van de directie Benedenrivieren (dienstkring Dordrecht) werd per 1 september 1974<sup>21</sup> aan de directie Zeeland (arrondissement Vlissingen) overgedragen. Dit beheersgebied werd gevoegd bij de dienstkring Hansweert, die op 1 april 1975 ook de Schelde-Rijnverbinding toegevoegd kreeg. Het beheersgebied van de dienstkringen Vlissingen en Hansweert werden door deze overdrachten flink gewijzigd. Al deze overdrachten hadden grote consequenties voor de dienstkring Dordrecht van de directie Benedenrivieren.

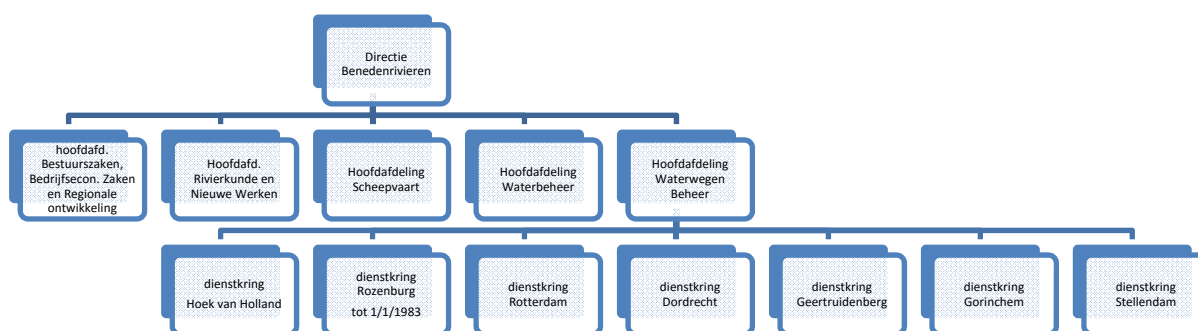


#### e. Periode van 1 januari 1975 tot 1 januari 1988

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 Benedenrivieren werden met ingang van 1 januari 1975 de arrondissementen opgeheven en de dienstkringen per die datum heringericht en ondergebracht onder de hoofdafdeling Waterwegen Beheer.

Nadat er een open Hartelkanaal was gerealiseerd en gesteld kon worden dat er noch voor het Brielse meer, noch voor het Kanaal door Voorne meer een rijkstaak aanwezig was, - evenals voor bij die objecten behorende waterkeringen -, kon de overdracht van die werken (beheerder directie Zuid-Holland) plaatsvinden. Hiervoor kwam in aanmerking het Waterschap de Brielse Dijkkring. In februari 1982 vond de overdracht plaats inclusief de waterhuishouding van het Brielse meer, het voedingskanaal Brielse meer en het Kanaal door Voorne (alle boezemwateren). De dienstkring Rozenburg werd per 1 januari 1983 opgeheven en de resterende taken verdeeld tussen de dienstkringen Hoek van Holland en Dordrecht<sup>22</sup>.



<sup>20</sup> HID Benedenrivieren van 12 januari 1973, nr. 512 (NA 3,07.07 inv. nr. 1731)

<sup>21</sup> Machtiging DG van 28 augustus 1974 nr. A/O 56863 (NA 3,07.07 inv. nr. 1732)

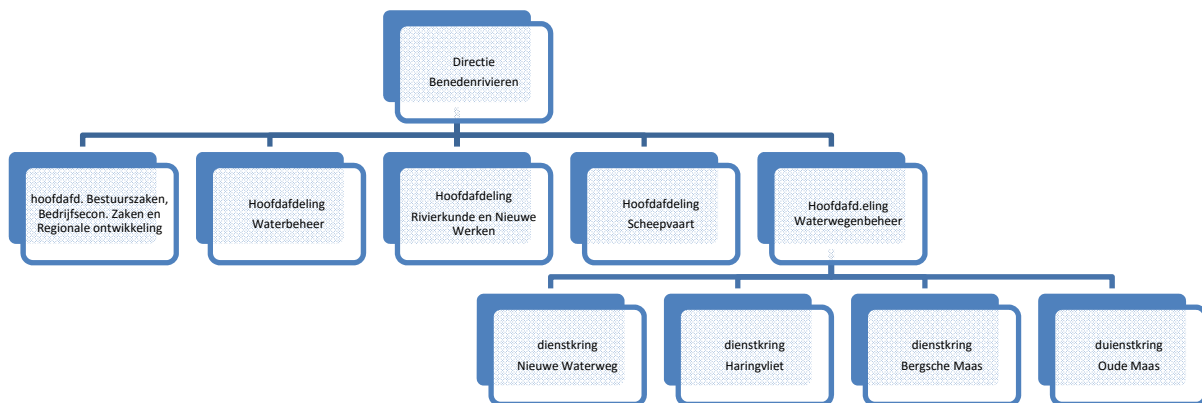
<sup>22</sup> instemming DG van 5 januari 1983, nr. O 00624

## f. Periode van 1 januari 1988 tot 1 mei 1989

De Hoofdingenieur-directeur van de directie Benedenrivieren maakte in oktober 1987 bekend, dat op 31 december 1987 de dienstkringen Dordrecht, Geertruidenberg (eerder samengegaan met Gorinchem), Stellendam, Hoek van Holland en Rotterdam werden opgeheven en dat per 1 januari 1988 er vier nieuwe dienstkringen kwamen namelijk de dienstkringen Nieuwe Waterweg, Haringvliet, Oude Maas en Bergsche Maas<sup>23</sup>.



Frankeerstempel dienstkring Haringvliet



Frankeerstempel dienstkring Oude Maas

Korte tijd later, op 1 mei 1989, werden de directies Zuid-Holland en Benedenrivieren samengevoegd tot een nieuwe directie Zuid-Holland. Zie verder bijlage 5g.

## 2. Beheersobjecten

### Inleiding

Zoals in bijlage 5l (Rivieren) is vermeld, wordt voor de duidelijkheid het beheersgebied van het benedenrivierengebied vanaf het einde van de 19<sup>e</sup> eeuw opgenomen in deze bijlage (4<sup>e</sup> t/m 6 rivierarrondissement en opvolgers) en in bijlage 5n voor het bovenrivierengebied (1<sup>e</sup> t/m 3<sup>e</sup> rivierarrondissement en opvolgers).

Zoals in 1a is vermeld, werd met ingang van 1 augustus 1933 de rivierdienst gesplitst in de directie Bovenrivieren en de directie Benedenrivieren<sup>24</sup>, waarbij ook een gedeelte van het arrondissement Dordrecht (directie Benedenrivieren) deel uitmaakte van de directie Bovenrivieren (Merweden,

<sup>23</sup> brief van 14 oktober 1987, RFI 9951

<sup>24</sup> MB van 12 april 1933, La. N., Directie van de Waterstaat

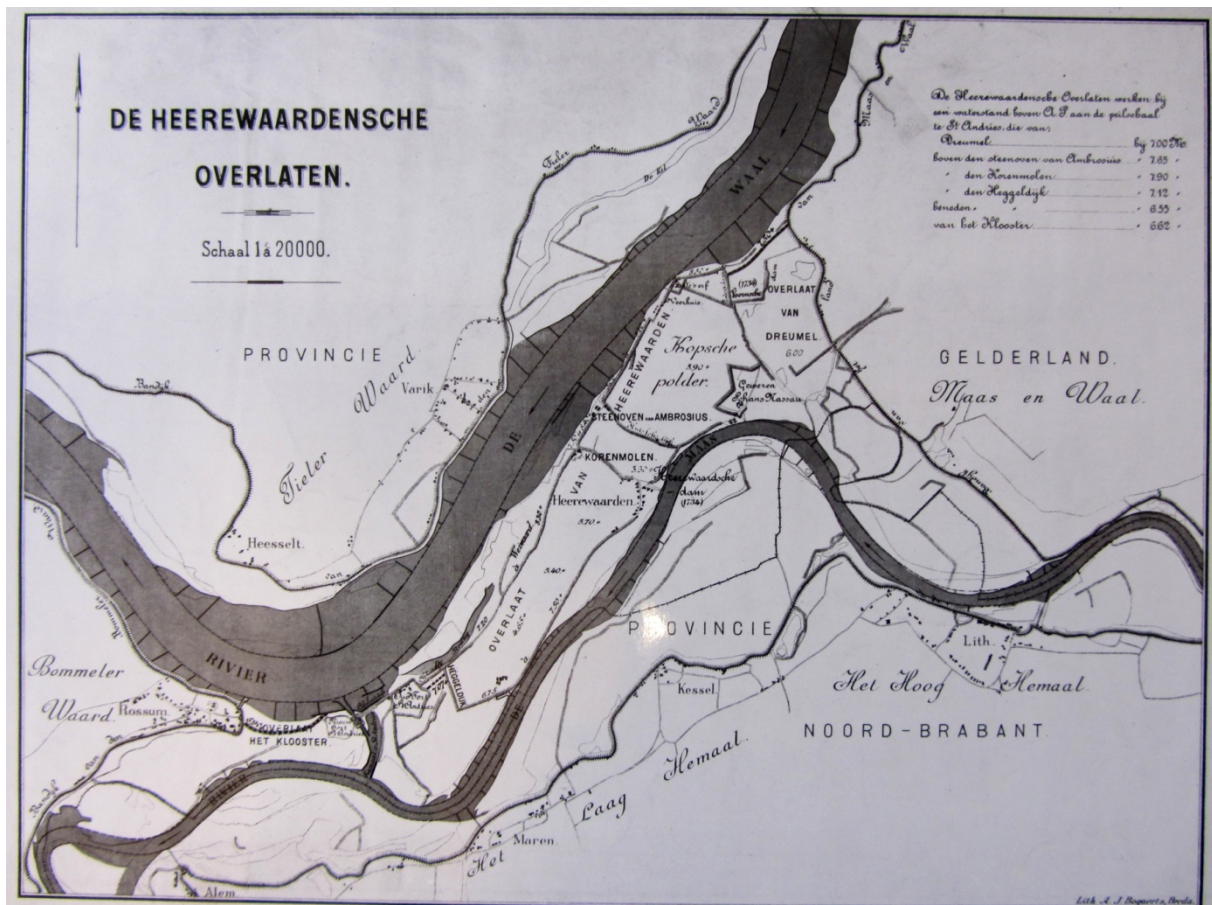


Oude Maas, Amer etc.)<sup>25</sup>. In 1937 vond er een geringe wijziging plaats<sup>26</sup> en vanaf 1 februari 1946 omvatte de directie Benedenrivieren weer het volledige benedenrivierengebied<sup>27</sup> en werd in twee arrondissementen verdeeld namelijk het arrondissement Dordrecht en het arrondissement Rotterdamsche Waterweg

Tussen 1 mei 1956<sup>28</sup> en 1 mei 1965<sup>29</sup> was de directie Benedenrivieren een onderdeel van de Deltadienst, waarbij met ingang van 1 januari 1957 de omvang van de directie Benedenrivieren werd aangepast met betrekking tot de begrenzing met de directie Zeeland voor wat de Zuid-Hollandse en Zeeuwse stromen betrof<sup>30</sup>. Op 1 mei 1989 fuseerde de directie Benedenrivieren met de directie Zuid-Holland en werd per 1 oktober 2004 Rijkswaterstaat Zuid-Holland.

### De 'Brabantse' Maas.

Vanaf de Middeleeuwen teisterde wassend Maaswater delen van Gelderland en Noord-Brabant. Vóór circa 1300 stroomde de Maas ten zuiden van Heusden rechtstreeks naar de zee, met een onbelangrijke aftakking ten noorden van Heusden (ongeveer het tegenwoordige tracé van het Heusdensche Kanaal en de Afgedamde Maas). Toen de zuidelijke arm verzandde en het Land van Heusden rond deze tijd werd ingedijkt, verloor deze arm zijn betekenis voor de waterafvoer ten gunste van de noordelijke tak. De Maas kwam bij Woudrichem samen met de Waal, die daar al Merwede heet. Doordat de Waal een veel grotere rivier is dan de Maas, werd daardoor de afvoer van het Maaswater regelmatig gehinderd (botste als ware tegen een muur). Een systeem van overlaten (onder andere de Heerenwaardse overlaten en de Beersche Overlaat nabij Grave) functioneerden al sinds de dertiende eeuw om hoog water op de Maas versneld af te voeren. Maar ook de zijrivieren overstromden, waardoor vele gebieden het moesten ontgelden.



31

Oude kaart van de Heerewaardse Overlaten<sup>30</sup>

<sup>25</sup> MB van 25 juli 1933, La. N., Directie van de Waterstaat

<sup>26</sup> MB van 20 april 1937, La N<sup>1</sup>, Directie van de Waterstaat

<sup>27</sup> MB van 11 februari 1976, La. A., Directie van de Waterstaat

<sup>28</sup> DG van 3 mei 1956, nr. 27419, afd. P

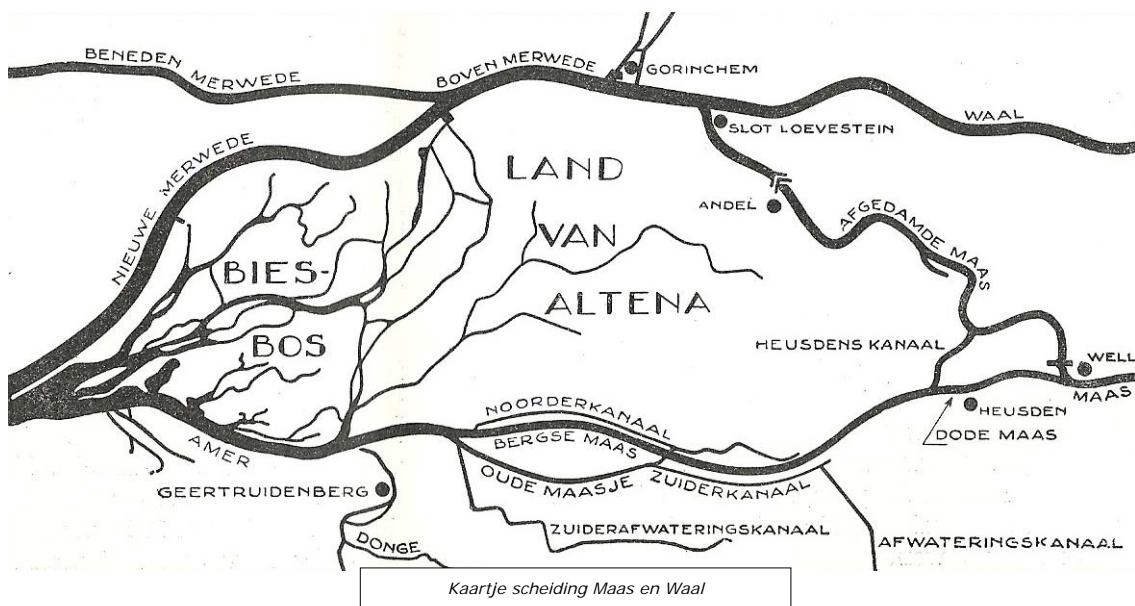
<sup>29</sup> DG van 23 april 1965, nr. 23298, afd. P

<sup>30</sup> MB van 3 januari 1957, no. 244, afd. P, Directie van de Waterstaat

<sup>31</sup> Bron NBA

In 1883 kwam de Wet op de Verlegging van de Maasmond tot stand<sup>32</sup>. Deze wet beoogde de afsluiting van de Maas tussen Heusden en de Waal/Merwede bij Woudrichem en het verleggen van de Maasmond naar de Amer. Vanaf Heusden tot aan de Amer (Dongemond) moest een nieuw kanaal worden gegraven, zodat de Maas voortaan via de Amer op het Hollandsch Diep zou afwateren in plaats van op de Waal/Merwede. De nieuwe rivier, die later Bergsche Maas ging heten, was een hele ingreep in een bewoond gebied, waardoor wegen, landerijen en kerkpaden werden doorsneden en complete dorpen van de kaart verdwenen. In een speciale Onteigeningswet stond dat het Rijk zich zou ontfemen over het herstel van de gescheiden samenleving. Het inzetten van gratis stoompontveren was één van de tegemoetkomende maatregelen. Aanvankelijk zou er ook in Heusden een pont komen, maar de plaatselijke bevolking kreeg het uiteindelijk door een Kamermeerderheid voor elkaar dat er een brug kwam, de Heusdensche brug. Eind 1887 werd daadwerkelijk met het werk begonnen.

In de regeling van 1892<sup>33</sup> werd per 1 februari 1892 de Dienst Groote Rivieren (5<sup>e</sup> rivierarrondissement) belast met de werken voor de verlegging van de Maasmond.



Bij het Gelderse Heerewaarden, waar Maas en Waal elkaar bijna fysiek raken, werd de overlaat opgehoogd. Slechts een sluis in het verbindingskanaal bij Sint Andries maakte het mogelijk om overtollig Waalwater op de Maas te lozen. Daarnaast moest de oude Maasloop in de richting Woudrichem ter hoogte van slot Loevestein worden aangepakt. Bij Well werd een stuw gebouwd en bij Andel een schutsluis. Via het Heusdensche Kanaal (de verbinding van de Bergsche Maas met de Afgedamde Maas) kon het scheepvaartverkeer zo nodig van de Maas naar de Waal en Merwede vice versa. De afgesneden Maasarm staat sindsdien bekend als de Afgedamde Maas.


Op 18 augustus 1904 opende de toen 24-jarige koningin Wilhelmina de nieuwe gegraven monding voor de Maas, de Bergsche Maas. Voor het eerst in eeuwen stroomde het Maaswater vanuit Heusden niet omhoog naar Woudrichem maar naar het westen, waar de Bergsche Maas verderop samen met de Donge achter Geertruidenberg de Amer ontmoette.

<sup>32</sup> Wet 26 januari 1883, Stbl. nr. 4

<sup>33</sup> MB van 25 januari 1892, nr. La. B., afd. Waterstaat, 3e onderafd. b

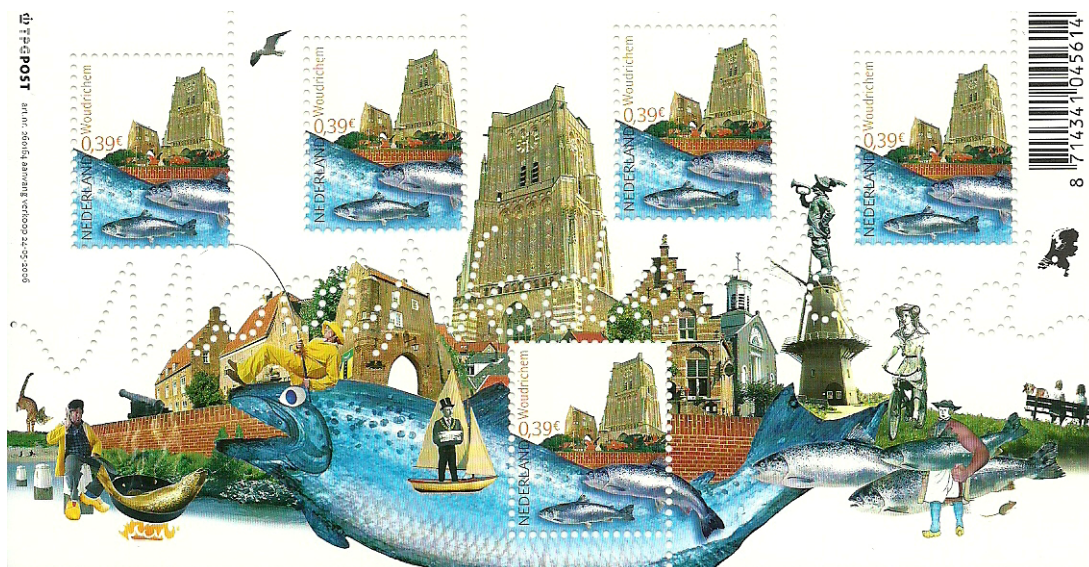




POEDEROIJEN (GLD.). SLOT (KASTELO) „LOEVESTEIN”. KASTEELENSERIE N <sup>o</sup> 6    NADRIK VERBODEN	BRIEFKAART CARTE POSTALE	
--	-----------------------------	--

Geïllustreerde briefkaart Slot Loevestein

Uit het bovenstaande wordt ook duidelijk waarom arrondissement- c.q. dienstkringgrenzen samenvallen met Well, Woudrichem etc.



Postzegelvelletje 'Mooi Nederland' Woudrichem



### ***Dordtse waterwegen (Merweden, Oude Maas etc.)***

Het 4<sup>e</sup> arrondissement omvatte in 1898 de Boven-, Beneden- en Nieuwe Merwede, de Oude Maas, het Mallegat en de Dordtsche Kil, de Krabbe, het Hollandsch Diep en Haringvliet en een deel van het Volkerak en het Spui met het Beeregat. Tot 1915 bleef dit gehandhaafd toen het toenmalige 5<sup>e</sup> arrondissement (behandeld onder de 'Brabantse' Maas) samengevoegd werd tot een nieuw Vierde arrondissement. Vanaf 16 december 1929 werd de naam veranderd in Derde arrondissement, omdat het Tweede en Derde arrondissement waren samengevoegd<sup>34</sup>.

In het 4<sup>e</sup> arrondissement waren eind 19<sup>e</sup> eeuw een viertal dienstkringen (Gorinchem, Dordrecht, Werkendam en Willemsdorp)<sup>35</sup>. Per 1 maart 1900 werd het werkgebied van opzichter W.J.L. Chevalier in Willemsdorp enigszins aangepast door het toezicht op de aanleg van de werken Hollandsch Diep en de standplaats gewijzigd in Dordrecht<sup>36</sup>. Medio 1901 werd een gedeelte van deze laatste dienstkring (gedeelte Nieuwe Merwede/Biesbosch) gebracht onder de andere dienstkring Dordrecht<sup>37</sup>. Met ingang van 1 november 1921 werd de dienstkring in Dordrecht (voorheen Willemsdorp met Hollandsch Diep, Hellegat en Haringvliet) gevoegd bij de andere dienstkring Dordrecht en deze dienstkring opnieuw vastgesteld<sup>38</sup>.

Deze nieuwe dienstkring Dordrecht beheerde vanaf dat moment de Dordtse waterwegen, het Hollandsch Diep en het Haringvliet; de dienstkring Gorinchem (Boven- en Beneden Merwede van Woudrichem tot Dordrecht en een gedeelte van de Biesbosch); de dienstkring Werkendam (Nieuwe Merwede tot Hollandsch Diep en gedeelte Biesbosch); de dienstkring Geertruidenberg (Bergsche Maas van 100 m beneden kmr 35 tot de mond van de Donge bij kmr 55 en de Amer); de dienstkring Heusden (Bergsche Maas van de bovenmond in kmr. 29 tot 100 m beneden kmr. 35, het Heusdensche Kanaal en Afgedamde Maas tot slot Loevestein).

Evenals Rotterdam kreeg Dordrecht, Nederlands oudste havenstad, in de tweede helft van de 19<sup>e</sup> eeuw problemen met de bereikbaarheid vanuit zee. De oorzaken hiervoor lagen bij de zeescheepvaart zelf, die schepen met een steeds grotere diepgang ging gebruiken en in de twee meest gebruikte toegangswegen, het Goereese en het Brouwershavense Gat. Deze hadden last van bochtige, veranderlijke vaargeulen en toenemende ondiepten. De Minister van Waterstaat besliste in 1918 ten gunste van het plan van 1897, waarbij de Oude Maas als beste verbinding met de zee was aangewezen. Het Rijk nam bij wet<sup>39</sup> de verplichting op zich om een zeeweg naar Dordrecht te maken met een diepte van 8,50 meter onder gemiddeld hoogwater. Over de in deze wet verlangde bijdrage van 10% van de aanlegkosten van de belanghebbenden kwam pas in 1924 een overeenkomst met de gemeente Dordrecht tot stand. In 1921 was al, ter verbetering van de stromingstoestand op de Rotterdamse Waterweg, aan het benedeneinde van de Oude Maas een korte diepe geul, de Westgeul, door het oostpunt van Rozenburg gemaakt, die vanuit de Rotterdamse Waterweg een goede toegang op de Oude Maas gaf. In maart 1925 werd begonnen met de werkzaamheden aan de Oude Maas zelf.

<sup>34</sup> MB van 4 januari 1930, La. A, afd. Waterstaat T

<sup>35</sup> MB van 31 januari 1895, nr. 140, afd. Waterstaat, 3<sup>e</sup> onderafd. b

<sup>36</sup> MB van 16 februari 1900, nr. 180, afd. Waterstaat 3<sup>e</sup> onderafd. b

<sup>37</sup> MB van 18 juni 1901, nr. 148, afd. Waterstaat T

<sup>38</sup> MB van 23 augustus 1922, nr. 2457

<sup>39</sup> Wet 26 april 1918, Stbl. 275



In de periode 1925-1934 werd de Oude Maas verbeterd als zeeweg naar Dordrecht. De bereikbaarheid van deze oude havenstad langs verschillende zeegaten en stromen was steeds moeilijker geworden door de toenemende diepgang van de zeeschepen. De Oude Maas werd gekozen als meest geschikte zeeweg en daartoe door het Rijk verdiept. De trambruggen bij Barendrecht en Spijkenisse werden aangepast (hefbruggen in plaats van draaibruggen). Door het aanleggen van de Krabbegeul werd de vaarweg in verbinding gebracht met het Mallegat en de daaraan gelegen Dordrechtse zeehaven. Tegelijkertijd werd de rivier zelf op grotere diepte gebracht door zandwinning, waardoor de zeeweg bevaarbaar werd voor schepen van 18.000 DWT<sup>40</sup> met een diepgang van 31 voet (9,45 m).

Ook in het zuidoostelijke gedeelte van de benedenrivieren gebeurde veel. Eind 19e eeuw was de loop van de Boven-Merwede genormaliseerd door de aanleg van kribben en strekdammen. De Boven-Merwede, in het verlengde van de Waal, begint vanaf de monding van de Afgedamde Maas, even voorbij kasteel Loevestein, waar de Waal en de Maas vroeger samenkwamen. Door de normalisatie bleef de rivier bevaarbaar, aangezien deze maatregelen een vrij constante vaargeul op een vaste plek opleverden. Door de normalisatie verdwenen de eilanden tussen Woudrichem en Gorinchem uit de rivier. De rivier verliest voorbij Werkendam het grootste deel van haar water aan de (kunstmatig tot stand gekomen) Nieuwe Merwede. Hier splitst zich de Boven-Merwede in de (noordelijke) Beneden-Merwede en de (zuidwestelijke) Nieuwe Merwede.

Bij Werkendam begint de Nieuwe-Merwede, die de natuurlijke grens vormt tussen Zuid-Holland en Noord-Brabant. Aan de rechteroever ligt de Brabantse Biesbosch met bovenstrooms het landbouwgebied de Noordwaard en benedenstrooms het Nationaal Park De Biesbosch. De rivier is hier een kunstmatige rivier, die tussen 1861 en 1874 uitgegraven is om het water van de Boven-Merwede sneller af te voeren. De Nieuwe Merwede is 18,2 km lang en werd gedurende de 19<sup>e</sup> en 20<sup>e</sup> eeuw driemaal genormaliseerd. Daarbij werd in fasen de breedte van het zomerbed

<sup>40</sup> een maat om de inhoud van schepen te meten: Deadweight tonnage

teruggebracht van 360 naar 260 m. De rivier heeft geen bruggen of tunnels en slechts één veerpont voor alle verkeer. Vóór de aanleg van de Nieuwe Merwede werd het water afgevoerd via een fijnmazig netwerk van rivierarmen, kreken en killen (Biesbosch), die bij hoge waterstanden en/of bij vorming van ijs op de rivier konden verstoppelen. Dit kon dan weer ergens anders leiden tot dijkdoorbraken en overstromingen.

De zeeweg naar Dordrecht werd in de jaren 1974 - 1979 nog verder doorgetrokken. Rond 1970 werd een sterke groei van de zeehavens en de zeehavenindustriegebieden verwacht. De vrees bestond, dat er op Rozenburg en op de Maasvlakte ruimtegebrek zou ontstaan. Mede uit een oogpunt van spreidingsbeleid werden er in Groningen, Zeeland en Brabant nieuwe zeehavengebieden ontwikkeld met havenschappen als bestuur. Tot de infrastructurele voorzieningen behoorde het verruimen en verdiepen van de Dordtse Kil, die in het kader van het Deltaplan toch al moest worden verbeterd. Hiermede werd een zeevaartverbinding verkregen naar het haven- en industriegebied Moerdijk voor schepen van 25 voet 6" (7,80 m) met een tonnage van 20.000 DWT bij 70% aflading.

In de loop van de tijd werd de vaarweg Bergsche Maas – Amer verder verbeterd en aangepast aan de moderne scheepvaartseisen. In 1971 en 1972 werd de rivier verlegd bij Heusden over een lengte van ongeveer 2,5 km. Het getij had altijd veel invloed op de Bergsche Maas. Sinds de afsluiting van het Volkerak (1969) en het Haringvliet (1970) werd deze invloed sterk verminderd. De 24,5 km lange vaarweg is nu geschikt voor zeskakduwstellen (scheepvaartklasse VIc).

### ***Rotterdamse Waterweg***

De Rotterdamse Waterweg werd in de jaren 1866-1868 gegraven om Rotterdam, na een toenemende verslechtering van de bereikbaarheid uit zee eerder in deze eeuw, alsnog een goede toegang tot de zee te verschaffen. Het betrof een doorgraving van de Zuid-Hollandse duinenrij bij Hoek van Holland, om het Scheur een nieuwe mond in zee te geven, waarbij de oude mond werd afgedamd (zie ook beschrijving geschiedenis dienstkringen Nieuwe Waterweg, bijlage 4a).

### ***Kleine rivieren***

#### ***De (gekanaliseerde) Hollandse IJssel***

De Hollandse IJssel was oorspronkelijk een zijrivier van de Lek. Op last van Graaf Floris V werd de rivier in 1285 bij boerderij Het Klaphek in Vreeswijk afgesloten met een dam. Omdat de rivier vanaf dat moment geen water meer aangevoerd kreeg vanuit de Lek (nabij Vreeswijk), was het een onbelangrijke, ondiepe en smalle rivier geworden. Op aangeven in 1810 door de toenmalige Inspecteur van de Waterstaat, Jan Blanken, werden plannen uitgewerkt voor kanalisatie. In de jaren 1851-1862 werd deze vaarweg al verbreed en verdiept. In de jaren 1854-1856 werd ook een dam bij Gouda in de rivier gelegd met daarin een spuisluis en een schutsluis (Waaiersluis). De dam met het sluisencomplex vormt dus de scheiding tussen het getijdengedeelte van de Hollandse IJssel en de gekanaliseerde Hollandse IJssel. Het gekanaliseerde gedeelte behoorde tot de directie Utrecht (zie bijlage 5h)

De rivier de Hollandse IJssel viel onder het beheersgebied van het district Zuid-Holland en vanaf de grensregeling van 1898 tot het noordelijk arrondissement<sup>41</sup>. In een latere grensregeling van 1912<sup>42</sup> stond vermeld dat aan het bovineinde van de Hollandse 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 Hollandse IJssel behoort tot de 6<sup>e</sup> directie (Gelderland en Utrecht).

In 1928<sup>43</sup> ging ondermeer de Hollandsche IJssel over van de 6<sup>e</sup> directie (arrondissement 's-Gravenhage, dienstkring Gouda) naar de directie Grote Rivieren, Vijfde rivierarrondissement en werd ondergebracht bij de dienstkring Schiedam. Bij de splitsing in de directies Boven- en Benedenrivieren<sup>44</sup> kwam de Hollandse IJssel, voor zover deze in open verbinding stond met de Nieuwe Maas onder de directie Benedenrivieren, dienstkring Maassluis.

In het kader van de verbetering van de vaarwegen tussen Rotterdam en Amsterdam werd de Hollandse IJssel in de jaren van 1938 tot 1943 verbeterd, terwijl tijdens de Tweede Wereldoorlog de afdamming werd voorbereid. Als gevolg van de watersnoodramp in 1953 en het daaropvolgende Deltaplan werd in een stormvloedkering bij Krimpen aan de IJssel aangelegd. Op 22 oktober 1958 werd deze stormvloedkering in de Hollandsche IJssel door de Minister van Verkeer en Waterstaat ad interim ir. H.B.J. Witte officieel in gebruik genomen. Daarbij werd tevens de over dit kunstwerk gebouwde brug voor het verkeer opengesteld. Deze brug heeft de naam van Algerabrug, als

<sup>41</sup> MB van 16 mei 1898, La. E., afd. Waterstaat, 3e onderafdeling b

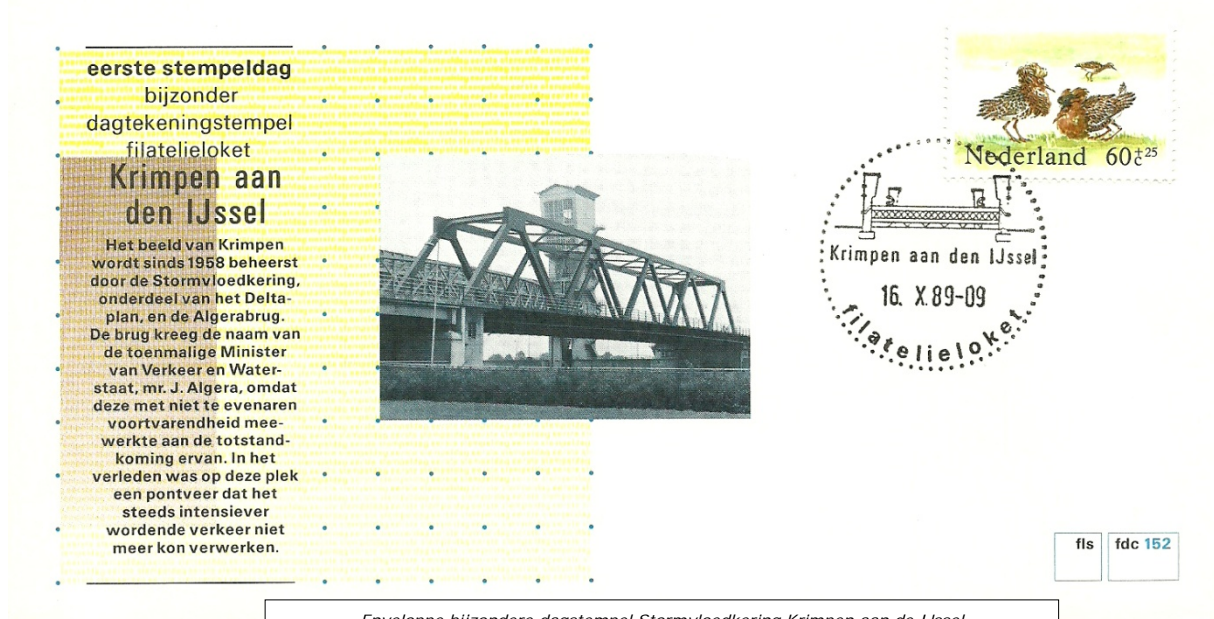
<sup>42</sup> MB van 7 november 1912, nr. 242, afd. Waterstaat

<sup>43</sup> KB van 15 september 1928, nr. 47

<sup>44</sup> MB van 12 april 1933, La. N. Directie van de Waterstaat en van 25 juli 1933, La. N. Directie van de Waterstaat



blijvende herinnering aan de twaalf dagen eerder om gezondheidsproblemen afgetreden Minister van Verkeer en Waterstaat mr. J. Algera.



### **De Linge**

De rivier de Linge is beschreven in bijlage 5g.

Voor verdere informatie over de bovenrivieren wordt verwezen naar bijlage 5n.