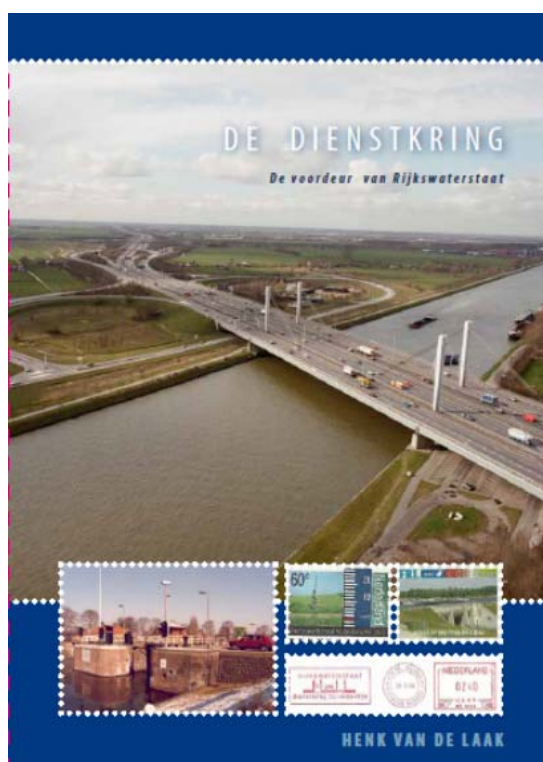


***Bijlage 5n:
De organisatie en beheersobjecten van de
directie Bovenrivieren van Rijkswaterstaat
van 1 augustus 1933 tot 1 oktober 1986***

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 5n: Bovenrivieren¹



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 onder meer de instelling van de directie Boven- en Benedenrivieren².

De directie Bovenrivieren omvatte:

- *De Rijn met zijn vertakkingen begrenst benedenwaarts:*
- *Voor de IJssel door de uitmondingen van het Keteldiep, het Ganzediep, de Goot en het Rechterdiep in het IJsselmeer;*
- *Voor de Lek door de scheidingslijn met de Nieuwe Maas door de kop van de separatiedam met de Noord op 180 m beneden kmr. 131;*
- *Voor de Noord door de lijn, die de kop van de separatiedam met de Lek verbindt met hoekpunt 282 van de rivierkaart;*
- *Voor de Beneden-Merwede door de scheidingslijn met de Oude Maas op 300 m beneden kmr. 118;*
- *Voor het Hollandsch Diep door de lijn getrokken van de kop van de oostelijke havendam van de veerhaven te Willemsdorp naar de kop van de oostelijke havendam van de haven te Moerdijk;*
- *De Afdamde Maas en het Heusdensch kanaal;*
- *De Amer beneden kmr. 54 boven de mond van de Donge;*
- *De Killen in de Biessbosch;*
- *Een en ander voor zover betreft haar zomerbed en het toezicht als gevolg van de Rivierenwet.*

De directie Bovenrivieren kreeg hierbij de bovenloop van de grote rivieren onder haar beheer, dat wil zeggen het gedeelte van deze rivieren tot aan het punt, waar verschillen tussen eb en vloed merkbaar worden.

Naast de Arrondissementen Rijn en IJssel & Waal maakte bovendien een gedeelte van het arrondissement Dordrecht deel uit van de directie Bovenrivieren³ en betrof de dienstkringen Gorinchem en Geertruidenberg, die begin 1933 opnieuw waren vastgesteld⁴.

Met ingang van 1 maart 1934 werden de standplaatsen van deze dienstkringen Gorinchem en Geertruidenberg van de directie Bovenrivieren gewijzigd in Dordrecht, zonder wijziging van de dienstkringbenamingen⁵.

Per 1 juni 1934 werd de dienstkring Kampen opgeheven en herverdeeld tussen dienstkringen Rheden en Deventer⁶.

In verband met de oorlogsomstandigheden nam de hoofdingenieur-directeur in de directie Benedenrivieren van oktober 1944 tot juli 1945 de dienst waar voor het onder de directie vallende deel van het arrondissement Dordrecht en de dienstkring Schoonhoven.

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

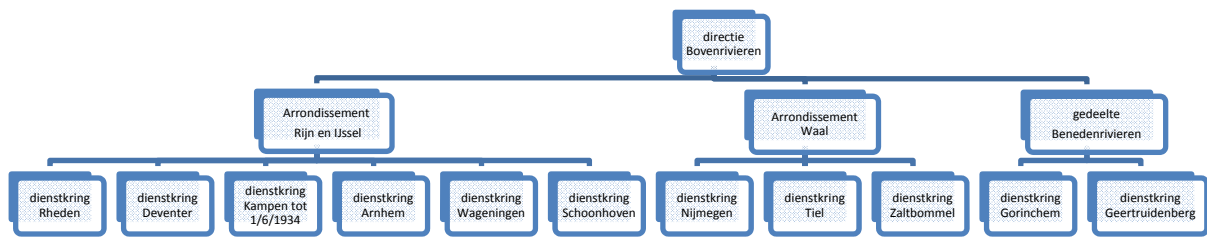
² MB van 12 april 1933, La. N., Directie van de Waterstaat

³ MB van 25 juli 1933, La. N., Directie van de Waterstaat

⁴ DG van 2 maart 1933, nr. 384

⁵ MB 20 januari 1934, La. P., Directie van de Waterstaat

⁶ DG van 26 februari 1934, nr. 380



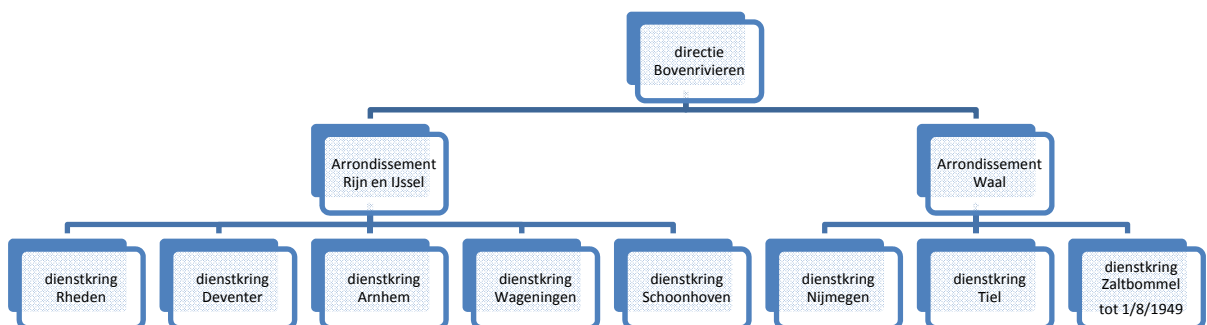
b. Periode van 1 januari 1946 tot 1 april 1965

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 behoorden⁷.

Met ingang van 1 augustus 1949 werd de dienstkring Zaltbommel opgeheven en de werken herverdeeld tussen de dienstkringen Nijmegen en Tiel.



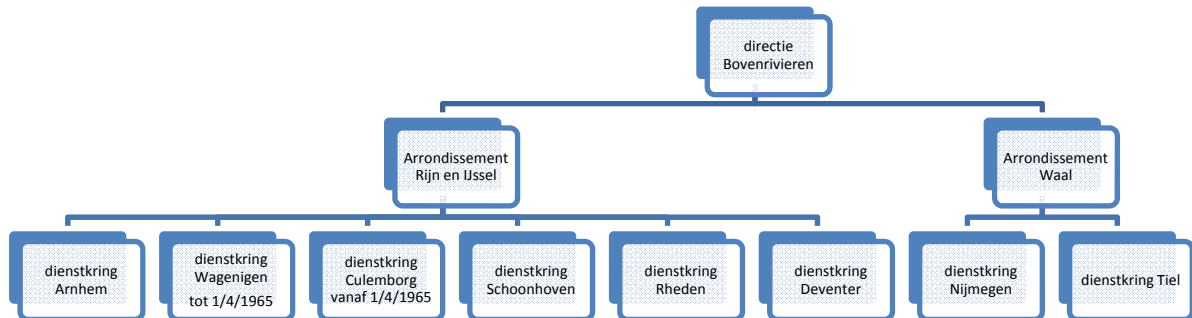
Postzegelvelletje "Mooi Nederland" Nijmegen



⁷ MB van 11 februari 1946, La. A., Directie van de Waterstaat

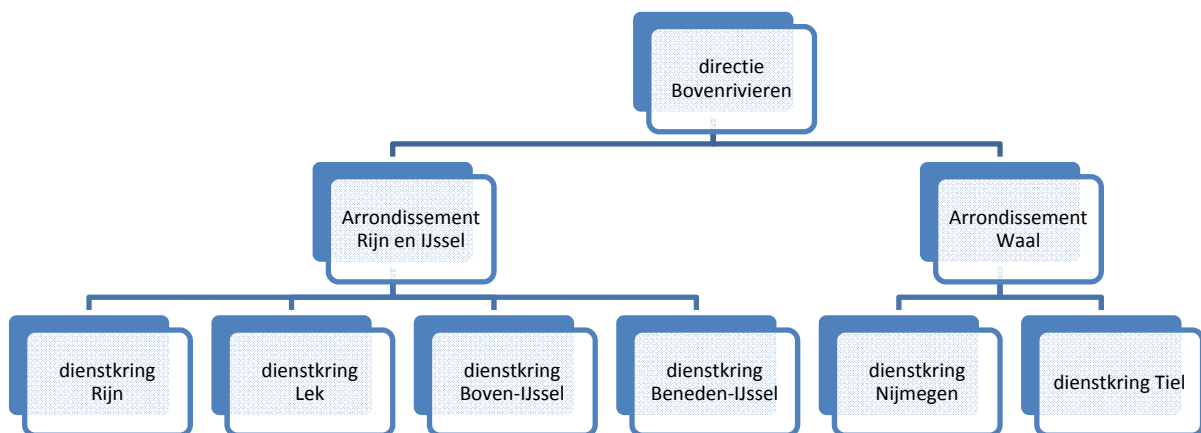
c. Periode van 1 april 1965 tot 1 juli 1968

In verband met de Rijnkanalisatie vond er met ingang van 1 januari 1958 een herschikking van de dienstkringen plaats tussen de dienstkringen Arnhem, Wageningen en Schoonhoven⁸. Na het gereedkomen van de Rijnkanalisatie werd dit met ingang van 1 april 1965 opnieuw gewijzigd in dienstkring Arnhem (inclusief stuw Driel), dienstkring Culemborg (inclusief stuw Amerongen en Hagestein) en de dienstkring Schoonhoven en het besluit van 4 juli 1957 ingetrokken⁹.



d. Periode van 1 juli 1968 tot 16 oktober 1975

Per 1 juli 1968 kwam er opnieuw verandering in de beheerssituatie op de Neder-Rijn en Lek, waardoor er twee dienstkringen op dit riviervak kwamen, de dienstkring Rijn (inclusief de stuwcomplexen Driel en Amerongen) en de dienstkring Lek vanaf benedenstrooms Amerongen en inclusief stuwcomplex Hagestein¹⁰. Bij hetzelfde besluit van de DG werden ook de dienstkringen Rheden en Deventer opgeheven en ingesteld de dienstkringen IJssel-Zuid en IJssel-Noord.



e. Periode van 16 oktober 1975 tot 1 oktober 1986

De behoefte om de Rijkswaterstaatsdienst te maken tot een onder alle omstandigheden slagvaardig optredende dienst leidde er toe, dat men in de periode 1965-1975 de gelaagde structuur van de dienst kritisch ging bezien. De aanwezigheid van het arrondissementsniveau tussen het niveau van de regionale directie en dat van de dienstkringen werd als ondoelmatig en overbodig ervaren. 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 Bovenrivieren werden met ingang van 16 oktober 1975 de arrondissementen opgeheven en de dienstkringen per die datum heringericht. De taak van de afdeling Studiedienst ging over naar het district Zuid-Oost van de directie Waterhuishouding en Waterbeweging. Per deze datum werden ook de dienstkringen Nijmegen en Tiel opgeheven en ingesteld de dienstkringen Waal-Oost en Waal-West.

⁸ DG van 4 juni 1957, nr. 34001, afd. P

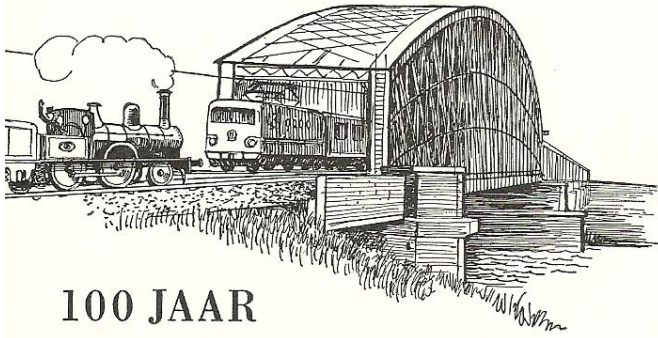
⁹ DG van 1 april 1965, nr. 19256, afd. P (GA 077 inv. nr. 23)

¹⁰ DG van 17 juni 1968, nr. 3876

trein 614
nr 1324 S

TREINBRIEF

1868 1 NOVEMBER 1968

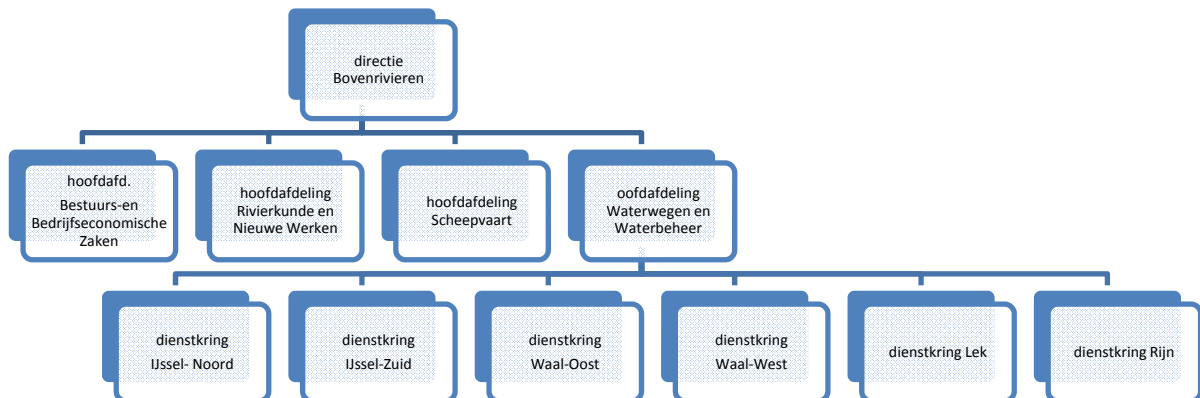


100 JAAR
SPOORBRUG CULEMBORG



Bond van Spoorweg Ontspanningsverenigingen
in Nederland „B. S. O.“
Secretariaat: Stationsstraat 20
UTRECHT

*Treinbrief NS 154, halte Culemborg, 1 november 1968.
Rijkswaterstaat bouwde tussen 1863 en 1868 de toendertijd grootste overspanning ter wereld: de
spoorbrug over de Lek bij Culemborg. In de periode dat de auteur hoofd van de dienstkring Lek was,
werd deze brug in 1983 gesloopt en vervangen door een moderne stalen boogbrug, met aanbruggen
van beton.*



Per 1 oktober 1986 werden de directies Bovenrivieren en Gelderland samengevoegd tot een nieuwe directie Gelderland. Zie hiervoor verder bijlage 5e.

2. Beheersobjecten.

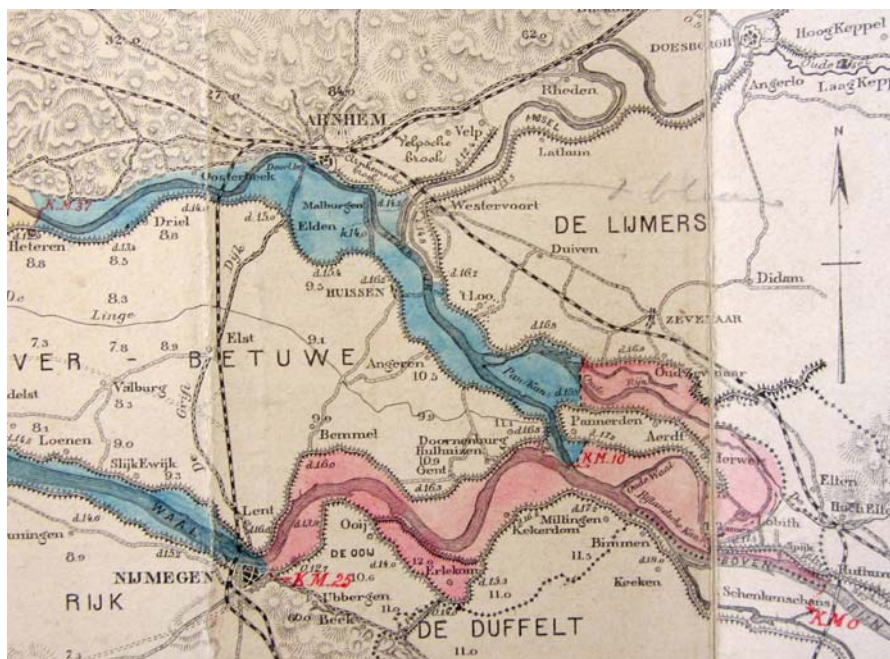
Inleiding

Zoals in bijlage 5I (Rivieren) is vermeld, wordt voor de duidelijkheid het beheersgebied van het bovenrivierengebied vanaf het einde van de 19^e eeuw opgenomen in deze bijlage en in bijlage 5n voor het benedenrivierengebied.

Zoals in 1a is vermeld, werd met ingang van 1 augustus 1933 de rivierendienst gesplitst in de directie Bovenrivieren en de directie Benedenrivieren¹¹, waarbij ook een gedeelte van het arrondissement Dordrecht (directie Benedenrivieren) deel uitmaakte van de directie Bovenrivieren (Merweden, Oude Maas, Amer etc)¹². In 1937 vond er een geringe wijziging plaats¹³ en vanaf 1 februari 1946 omvatte de directie Benedenrivieren weer het volledige benedenrivierengebied¹⁴.

Boven-Rijn en Waal

De Rijn, in Duitsland Niederrhein, werd in het verre verleden ook Neder-Rijn genoemd. Door het graven van het Pannerdensch Kanaal was de Oude Rijn, die voorheen de Rijn langs de noordkant met de Neder-Rijn verbond, niet langer de hoofdgeul richting Neder-Rijn. Maar het oude aansluitpunt van de Oude Rijn op de hoofdriever, die bij Spijk ons land binnenkomt, lag er nog gewoon. Bij hoogwater ging die Oude Rijn weer lekker meestromen en in combinatie met het Pannerdensch Kanaal ging er te veel water richting Neder-Rijn en de IJssel. Een simpele oplossing zou zijn om de opening van de Oude Rijn af te dammen, maar dat lag politiek heel moeilijk bij onze oosterburen. Het zou nog tot 1959 duren voordat de dijk in de mond van de Oude Rijn net zo hoog werd als de omliggende dijken. Tot die tijd was er sprake van een compromis, waarbij de Nederlanders een lage dam mochten bouwen, zodat het grootste deel van het jaar de Oude Rijn geen water kreeg. Dit noemen wij een overlaat, die we op vele plaatsen in het rivierenland hebben.



Kaart situatie 1894 met o.a. de dienstkring Lobith

Nu komt de rivier ons land binnen bij Spijk (in de volksmond komt de Rijn bij Lobith Nederland binnen) en krijgt de naam Boven-Rijn. De Boven-Rijn is echter een gekanaliseerd stuk Rijn tussen de grens met Duitsland en de Pannerdensch kop. In dit gedeelte is opgenomen het Bijlandsch Kanaal, de doorgegraven eerste meander tussen Tolkamer en Gendt en vanaf 1784 hoofdstroom. Het gedeelte tussen Tolkamer en Pannerden wordt ook wel Boven-Waal genoemd. Zoals gezegd lag de splitsing van de Boven-Rijn vanouds bij Tolkamer.

¹¹ MB van 12 april 1933, La. N., Directie van de Waterstaat

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

¹³ MB van 20 april 1937, La. N¹, Directie van de Waterstaat

¹⁴ MB van 11 februari 1976, La. A., Directie van de Waterstaat



Poststuk uit Lobith-Tolkamer 30 juni 1917 naar Hamburg
(beiden namen danken hun bestaan aan de Lobithse tol)¹⁵

In de 18^e eeuw werd enige kilometers stroomafwaarts langs de Waal een vervangend splitsingspunt aangelegd: de 'Pannerdensch Kop' bij Pannerden.

De Waal is de grootste arm van de Rijn en wordt vooral gebruikt door de scheepvaart. Ook in het Bovenrivierengebied werden normalisatiewerken uitgevoerd. De gevolge van hoge waterstanden kunnen worden beperkt door de aanleg van dijken. Anders gezegd, men accepteert de waterstanden maar bestrijdt de gevolgen. Echter kan men ook proberen om hoge waterstanden te voorkomen door het opruimen van stroombelemmeringen.

In maart 1876 was er opnieuw een watersnood in het rivierengebied met dijkdoorbraken. De burgemeester van Amsterdam was voorzitter van Algemene Watersnoodcommissie in Nederland, waar giften konden binnenkomen.

¹⁵ De naam van het dorp Tolkamer komt voort uit de tijd dat de schippers die vracht uit Duitsland naar Nederland vervoerden voor de passage tol moesten betalen. Ze betaalden de tol aan de zgn. Tol Kamer, Al in 1222 gaf Keizer Frederik toestemming om bij Lobith op het toenmalige splitsingspunt van de Rijn en de Waal een tot te vestigen. Toen later het splitsingspunt werd verlegd, kwam de tol in Tolkamer terecht.



Bedrukte enveloppe van de 'Algemene Vereenigde Commissie Watersnood' van Amsterdam (31/8/1876) naar Grave (1/9/1876)

In 1880 werd een oud idee van Chr. Brunings uit 1804 ('ga niet werken met overlaten, maar ga over tot systematische verbetering van de riviervakken') goed opgepakt en een begin gemaakt met de normalisering. Normalisatie wil zeggen dat elke riviervak zijn eigen bedding krijgt, waarbij het laagwaterbed in één geul van min of meer constante bedding wordt gefixeerd. Voor het vastleggen van de rivier wordt gebruik gemaakt van bedreguleringswerken als kribben, strekdammen en oeververdedigingen die tegenwoordig zo kenmerkend zijn voor de grote rivieren.

Bij de eerste normalisatie werd de loop van de Waal slechts op een beperkt aantal punten vastgelegd, waarbij werd gestreefd naar een breedte van 360 m tot Zaltbommel en daarna 400 m. In de jaren 1880-1893 werd een tweede normalisatie uitgevoerd en in 1910-1916 bij de derde normalisatie werd de Waal opnieuw versmald met maar liefst 100 m. Dit keer niet om de redenen van hoogwaterbeveiliging, maar om een vergroting van de vaardiepte voor de scheepvaart te realiseren. Aan het eind van de vorige eeuw werden ook nog belangrijke werken uitgevoerd om de nautische situatie tussen Nijmegen en de Pannerdensch Kop te verbeteren. Door uitschuring van de vaargeul waren kribben hoger komen te liggen, waardoor zij onnodig hoge obstakels voor de afvoer waren. De komende jaren werden tussen Nijmegen en Gorinchem de kribben aan beide zijden van de rivier met een meter verlaagd. Tussen Wamel en Ophemert werden als alternatief van kribverlaging twee langsdammen met oevergeul aangelegd. De kribben achter de dammen werden verwijderd. De kribben tegenover de dammen bleven ongewijzigd. De rivierbeheerder moest inspanningen blijven doen om de Rijntakken goed te laten functioneren.

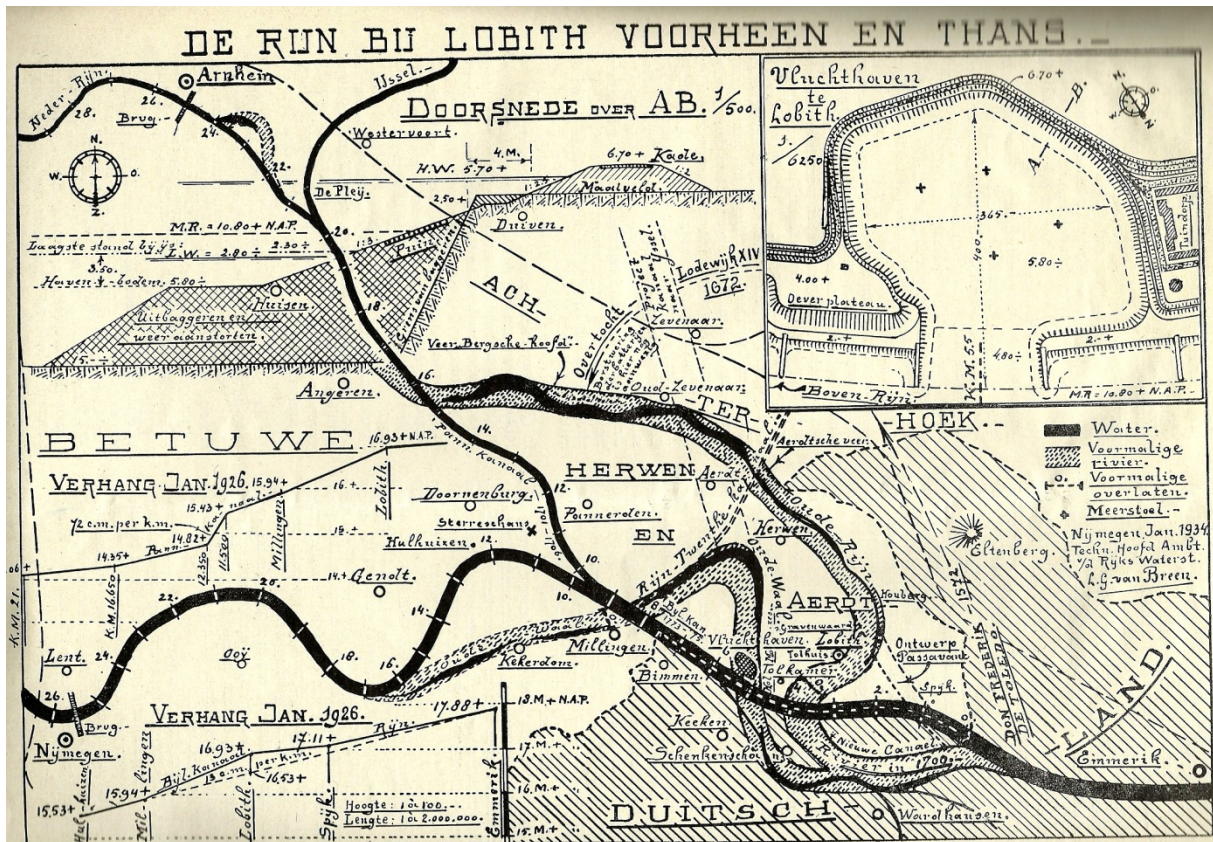
De dienstkring Zaltbommel van de directie Grote Rivieren werd per 1 augustus 1924 gecombineerd met de dienstkring Zaltbommel van de directie Gelderland (en Overijssel). Het leverde wel eens problemen op wie nu de zeggenschap over het dienstkringhoofd had. Bij waarneming van de dienst geschiedde dit telkens door een collega van de rivieren en een collega van de regionale dienst, elk voor het desbetreffende beheersgebied (zie bijlage 3e en 3l).

Pannerdensch Kanaal, Nederrijn en Lek

Het Pannerdensch Kanaal ligt tussen de Boven-Rijn en de Neder-Rijn. Bij Millingen (Pannerden) splitst de Boven-Rijn zich in de Waal en het Pannerdensch Kanaal. Dit punt heet de Pannerdense Kop. Vanaf deze splitsing tot aan Angeren ligt het gegraven riviergedeelte van het Pannerdensch Kanaal, waarna deze weer overgaat in de oorspronkelijke loop van de Neder-Rijn. Vlakbij gemaal Kandia, waar de Keel in het kanaal uitmondt, gaat het kanaal weer over in de oude 18^e eeuwse stroombedding van de Rijn. Bij Huissen splitst de Rijn zich dan af in de IJssel en de Neder-Rijn. De splitsing wordt de IJsselkop genoemd en is tevens het einde van het Pannerdensch Kanaal.

Het Pannerdensch Kanaal is ongeveer zes kilometer lang en aangelegd in een tijd van militaire conflicten tussen Nederland en Frankrijk. In de 16^e en 17^e eeuw vormden de Neder-Rijn en de IJssel zwakke plekken in de verdediging van Nederland. In 1672 kon het Franse leger, onder

aanwezigheid van Lodewijk XIV, gemakkelijk vanuit het oosten de Republiek der Verenigen Nederlanden binnen vallen. Uit vrees voor herhaling van een dergelijke inval door de Spanjaarden, besloot men in 1701 tot de aanleg van een retranchement tussen de Waal en de Neder-Rijn ten westen van Pannerden. Deze gracht werd vijf jaar later verbreed en in open verbinding gebracht met de beide Rijntakken.



Oude overzichtskaart over de Rijn bij Lobith voorheen en in 1936

Het Pannerdensch Kanaal werd daarom gegraven als verdedigingslinie, aanvankelijk zonder verbinding met de Rijn en de Waal. Een paar jaar later werd deze verbinding alsnog aangelegd om de watertoevoer naar de IJssel en de Neder-Rijn veilig te stellen. Het kanaal behield zijn sleutelpositie voor de landsverdediging nog tot en met de Koude Oorlog. Het Pannerdensch Kanaal, op 14 november 1707 tot stand gekomen, is cruciaal voor de verdeling van de waterafvoer in Nederland. Het kanaal wordt dan ook wel een van de 'hoofdkranen' van Nederland genoemd. De afspraken rond de verdeling van de waterafvoer gaan terug tot het einde van de 18^e eeuw. Tijdens de conventie van 4 juli 1771 in Arnhem tekende de koning van Pruisen en de Staten van Holland en West-Friesland en van Gelderland een verdrag waarin de nu nog geldende waterafvoerdeling is afgesproken. Ook de doorsnijding van Bijland was in deze conventie afgesproken. De geschiedenis van Rijkswaterstaat is nauw verbonden met het kanaal. In 1798, bijna een eeuw na de aanleg, werd Rijkswaterstaat opgericht voor onder meer het beheer en onderhoud van het kanaal en er voor te zorgen dat de verdeling van de waterafvoer over het kanaal volgens gemaakte afspraken verliep. Er ontstond een stabiele afvoerdeling die vandaag de dag nog steeds hetzelfde is: 2/3 deel van het Rijnwater gaat via de Waal en 1/3 deel via het Pannerdensch Kanaal. Op het tweede splitsingspunt gaat vervolgens 2/9 deel naar de Neder-Rijn en 1/9 deel naar de IJssel.

Eind 2007 is een speciaal jubileumboek over het Pannerdensch Kanaal verschenen¹⁶. Het is geschreven door Gerard van de Ven, bijzonder hoogleraar Waterstaatsgeschiedenis aan de Universiteit van Amsterdam en lezenswaardig voor een ieder die meer over de achtergronden van dit kanaal wil weten (in 1976 was zijn proefschrift 'Aan de wieg van Rijkswaterstaat. Wordingsgeschiedenis van het Pannerdensch Kanaal').

¹⁶ Verdeel en beheers! 300 jaar Pannerdensch Kanaal, 2007, G.v.d.Ven

Tot 1930 werden normalisatiewerkzaamheden aan het Pannerdensch kanaal, de Neder-Rijn, de Lek en de IJssel verricht. Omdat de gewenste vaardiepte niet was bereikt en verdere versmalling van het zomerbed van de genoemde Rijntakken met het oog op de scheepvaart niet mogelijk was, werd in 1951 besloten tot de kanalisatie van de Neder-Rijn en de Lek (zie kader).

RIJNKANALISATIE

In de jaren '30 werd een plan ontwikkeld voor de kanalisatie van de IJssel met een drietal stuwen te Doesburg, Gorssel en Windesheim. Het werd in maart 1940 bij de Staten-Generaal als wetsontwerp ingediend en na de oorlog weer teruggenomen. In de oorlog werd namelijk het plan voor de IJsselkanalisatie vervangen door een plan voor de kanalisatie van de Neder-Rijn en Lek. In 1951 werd het besluit genomen.

Er zijn twee redenen, die tot de Rijnkanalisatie hebben geleid: vergroting van de bevaarbaarheid van de Neder-Rijn en Lek en verbetering van de waterhuishoudkundige toestand van Nederland benoorden de grote rivieren.

De IJssel kan gedurende maanden aaneen een vaardiepte hebben, die veel te klein is voor grote binnenschepen, die gebruik maken van het op de IJssel aansluitende Twentekanaal. Daarom is het noodzakelijk dat de vaarwaterdiepte op de IJssel, maar ook op de Neder-Rijn belangrijk worden opgehoogd. Door de kiezen voor opstuwing van de waterstanden (kanalisatie) kan dit probleem hier opgelost worden, waarbij rekening wordt gehouden met de belangen van de waterhuishouding en zo beide belangen samen gelijkelijk te dienen. Ook is het van belang dat de afvoeren van de Rijntakken niet te veranderen en op de Waal, de drukst bevaren rivier van Europa, voldoende vaardiepte te houden. In tijden van geringe afvoer kan men niet zonder meer water aan de Neder-Rijn en Lek onttrekken om de waterstand op de IJssel op peil te houden en het IJsselmeer van voldoende zoet water te voorzien. Dit houdt het gevaar in, dat de verzilting op de Nieuwe Maas zal toenemen. De Rijnkanalisatie zou dan ook nooit volledig kunnen slagen als niet – in het kader van het Deltaplan – een dam met spuisluis door het Haringvliet en een dam door het Volkerak waren aangelegd. Nu deze dammen er wel zijn is het mogelijk, bij geringe afvoer van de Rijn, het van boven komend water via de Noord en de Oude Maas langs de Nieuwe Waterweg te leiden en op deze manier de verzilting in dit open zeegat te bestrijden. Er zijn nog meer voorwaarden te stellen aan de Rijnkanalisatie (schade visstand, hinder scheepvaart, wijzigingen op lange duur houdbaar, kruising Amsterdam-Rijnkanaal met de Lek). Het uiteindelijke plan voorzag in de bouw van een drietal stuwen (Driel, Amerongen en Hagestein), het uitdiepen over een bepaalde lengte van de IJssel en bochtafsnijdingen bij Rheden en De Steeg en bij Doesburg, waardoor het zogenaamd afzuigend vermogen van de IJssel wordt vergroot.

De bochtafsnijding bij Doesburg kwam gereed in 1954 en bij Rheden in 1969. Het bovenste stuw- en sluiscomplex Driel werd voltooid in 1970 en eind 1966 werd het stuwcomplex Amerongen in gebruik genomen. Het benedenste sluis- en stuwcomplex Hagestein, niet ver bovenstrooms van Vreeswijk kwam in 1958 klaar.



Ansichtkaart stuw bij Hagestein

¹⁷ MB van 25 januari 1892, nr. La. A

De (Gelderse) IJssel

De IJssel (of Gelderse IJssel), om verwarring te voorkomen met de Hollandsche IJssel is zoals eerder vermeld een aftakking van de Rijn. De rivier buigt bij Westervoort (dichtbij Arnhem) af van de Rijn en stroomt via het Ketelmeer naar het IJsselmeer. De rivier is ongeveer 125 km lang en is zowel geschikt voor de beroepsvaart als de recreatievaart.

Per 1 februari 1892¹⁸ werd Het Zwarte Water en Het Zwolsche Diep van de rivierendienst gebracht tot de waterstaatsdienst in het 4^e district, waardoor de dienstkring Genemuiden werd ingesteld. De dienstkring Kampen van het 3^e arrondissement werd met dit riviervak verkort.



K.L.M. Foto Copyright

Ansichtkaart overstroomde uiterwaarden langs de IJssel bij Zutphen

Voordat de Rijnkanalisatie werd uitgevoerd, was al eerder getracht de IJssel beter bevaarbaar te maken door de rivier te normaliseren. In 1924 was de normalisatie gereed. Verder versmalling van de IJssel was onmogelijk om nu al de bovenloop nauwelijks breed genoeg is om de riviervaart met grotere schepen mogelijk te maken.

Vanaf 1933 vielen de desbetreffende dienstkringen op de IJssel onder het arrondissement Rijn en IJssel van de directie Bovenrivieren. Voorts werd per 1 juni 1934 de dienstkring Kampen opgeheven en werd deze dienst verdeeld onder de dienstkringen Rheden en Deventer.

Per 1 juli 1968 werden de namen van de dienstkringen Rheden en Deventer gewijzigd in respectievelijk dienstkring IJssel-Zuid en dienstkring IJssel-Noord. Zoals ook bij de andere dienstkringen van deze directie plaatsvond, werden deze IJseldienstkringen per 1 mei 1987 samengevoegd tot de dienstkring IJssel en per 1 januari 1999 samengevoegd met de dienstkring Twentekanalen tot de nieuwe dienstkring Twentekanalen – IJsseldelta.

De IJsselmond bij de IJsselkop, die in 1707 gereed was gekomen, heeft tot 2007 onveranderd gefunctioneerd. In het kader van het project Ruimte voor de Rivier kwam op 30 januari 2012 gereed de dijkverlegging Hondsbroeksche Pleij. Deze ligt bij Westervoort, precies bij de IJsselkop: het punt waar Rijn en IJssel splitsen. In de vroegere uiterwaard is de Pleidijk verlegd en zijn een hoogwatergeul, een laagwatergeul, een nieuw regelwerk en een waterpartij aangelegd. Deze ingrepen zorgen voor meer afvoercapaciteit op de IJssel en Nederrijn en het handhaven van de afvoerverdeling.

¹⁸ MB van 25 januari 1892, nr. La. A

Ruimte voor de Rivier



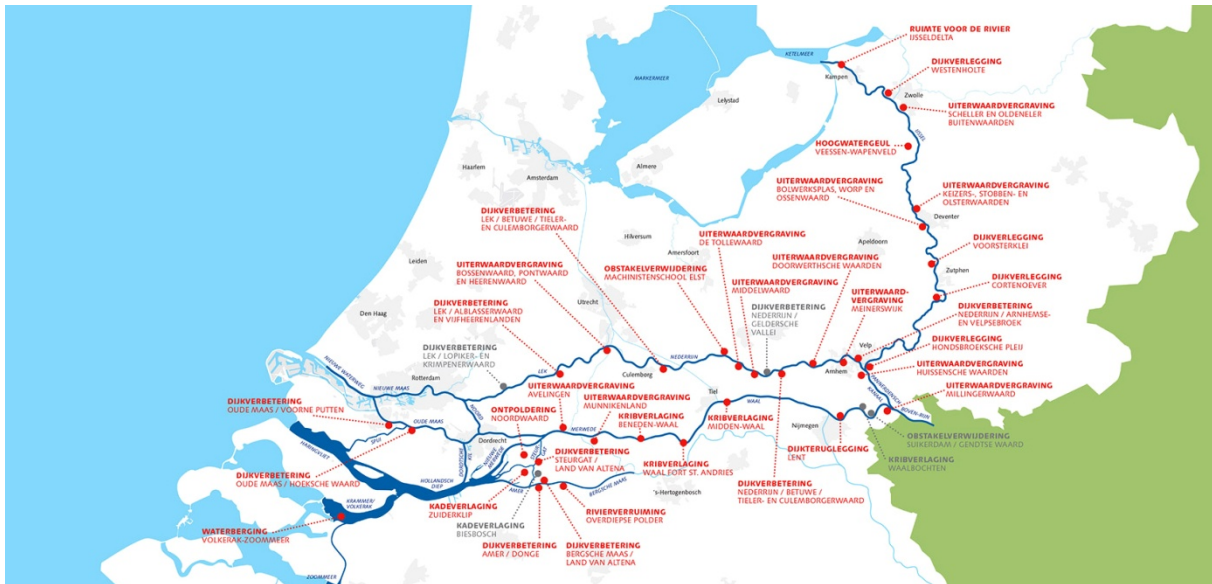
Projectorganisatie Ruimte voor de Rivier
Bureau Bovenrivieren
Postbus 9070
6800 ED Arnhem



Frankeerstempel Projectorganisatie Ruimte voor de Rivier, bureau Bovenrivieren

In 1993 en 1995 stond het water in de rivieren extreem hoog. In 1995 moesten zelfs 250.000 mensen worden geëvacueerd. Alleen dijkverhoging is onvoldoende om het toenemende overstromingsgevaar te keren. De waterstand moet omlaag. Daarom worden maatregelen genomen om in de toekomst het riviereengebied beter te beschermen tegen overstromingen. In dat kader worden vele werkzaamheden uitgevoerd. In het programma Ruimte voor de rivier (op 19 december 2006 unaniem door de beide Kamers vastgesteld) werkt Rijkswaterstaat samen met waterschappen, gemeenten en provincies samen om te zorgen voor een veilig en mooi riviereengebied. De doelstelling is om eind 2016 het vereiste veiligheidsniveau langs de Rijntakken en het benedenstrooms gedeelte van de Maas te realiseren. De werkzaamheden zijn zeer divers en betreft o.a. zomerbedverlaging, waterberging, dijkverlegging, dijkverbetering, ontpoldering, hoogwatergeul, kribverlaging, uiterwaardvergraving en het verwijderen van obstakels. In onderstaande afbeelding staat het plan aangegeven (juli 2012)

19



Kaart projecten Ruimte voor de Rivier¹⁹

Voor het benedenriviereengebied wordt verwezen naar bijlage 5m.

¹⁹ Rijkswaterstaat