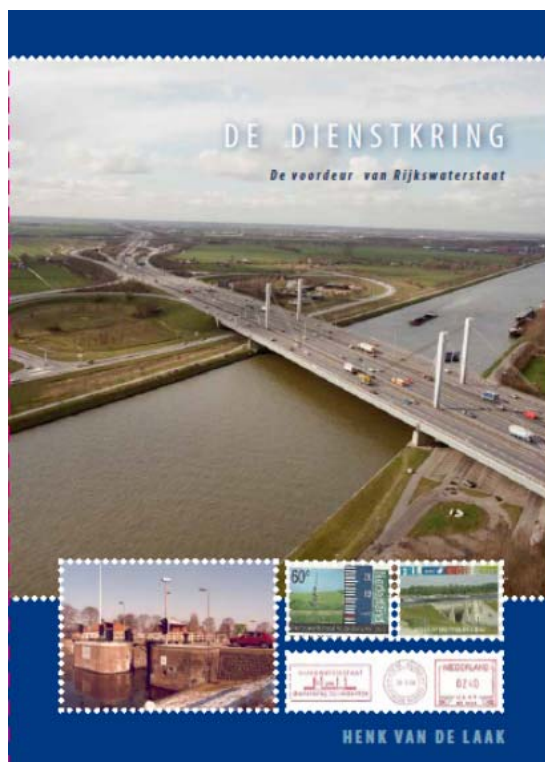


# ***Bijlage 4a: de dienstkringen van de Rotterdamse Waterweg (Hoek van Holland)***

**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 4a:

# DE DIENSTKRINGEN VAN DE ROTTERDAMSE WATERWEG (HOEK VAN HOLLAND)



*Machinestempel 'Nieuwe Waterweg 1866-1936  
BRUG NOCH SLUIS' 23-9-1936*

### 1. De start van de rivierdienst

Door de aanleg van grote werken als de Nieuwe Merwede en de Rotterdamse Waterweg en de ontwikkeling van de scheepvaart op de grote rivieren, die in einde 19e eeuw in een stroomversnelling kwam door de overgang van houten zeilschepen op ijzeren stoomschepen, groeide waarschijnlijk het besef, dat het rivierbeheer een specialisatie was, die centralisatie van de aandacht en kennis vereiste. Met ingang van 1 april 1873 werd door de Minister van Binnenlandse Zaken dan ook 'het technisch beheer der rivieren' ingesteld onder leiding van de inspecteur in algemene dienst P. Caland. Aan deze inspecteur werd de hoofdingenieur H.S.J. Rose toegevoegd, die met de voorbereiding van de werkzaamheden verbonden aan dit beheer, was belast. De uitvoering van de werken bleef voorlopig nog een taak van de hoofdingenieurs in de districten<sup>1</sup>. Op 1 januari 1875 trad een nadere regeling in werking voor het beheer van de grote rivieren<sup>2</sup> en per die datum werd ook H.S.J. Rose aangewezen als hoofdingenieur voor de rivieren<sup>3</sup>. Deze MB behelsde de instelling van het rivierbeheer, die was belast met zowel de voorbereiding als de uitvoering van de werkzaamheden, verbonden aan het beheer van de grote rivieren, met inbegrip van de uiterwaarden, platen en kribben. Het beheer van de waterkerende werken langs de rivier bleef berusten bij de districten. Onder Rose ressorteerden de ingenieurs van de vijf nieuw ingestelde rivierarrondissementen.

#### ***De zeeweg naar Rotterdam via de Nieuwe Waterweg***

De zeeweg naar Rotterdam was in de 18<sup>e</sup> eeuw problematisch. De Rijn mondde wel uit in de Noordzee, maar deze watergang, Het Scheur genaamd, was niet bevaarbaar voor zeeschepen. Deze zeeschepen met enige diepgang waren sinds de 18<sup>e</sup> eeuw gedwongen om een lange omweg te maken langs de Zuid-Hollandse en Zeeuwse eilanden, via het Haringvliet of de Grevelingen naar de Oude Maas. Die reis duurde meerdere dagen. Het kanaal door Voorne (1830) van Hellevoetsluis naar Nieuwesluis bij Rotterdam bekortte de reis aanmerkelijk, maar bood geen structurele oplossing, temeer daar het kanaal in eerste instantie vooral een militaire functie had.

De toenmalige Minister van Binnenlandse Zaken, J.R. Thorbecke, zette echter al zijn gezag en retorische vaardigheden in om de Kamer te overtuigen. In een emotionele rede wees hij op het nationale belang van zowel het Noordzeekanaal als de nieuwe waterweg en speelde hij in op de verbeelding van de Kamerleden ("ik ben hier gekomen met de spade op de schouder"). Daarnaast zette hij uitvoerig uiteen dat beide ook geld zouden opleveren in plaats van alleen kosten. Bovendien wist hij zowel de Amsterdamse als Rotterdamse belangen achter zich te krijgen door beide waterwegen in één wetsontwerp te koppelen. De afloop van zijn oproep is bekend. Tweede en Eerste Kamer stemden in met het wetsvoorstel voor de aanleg van het Noordzeekanaal en de Nieuwe Waterweg. Op 24 januari 1863 trad de wet in werking<sup>1</sup>.

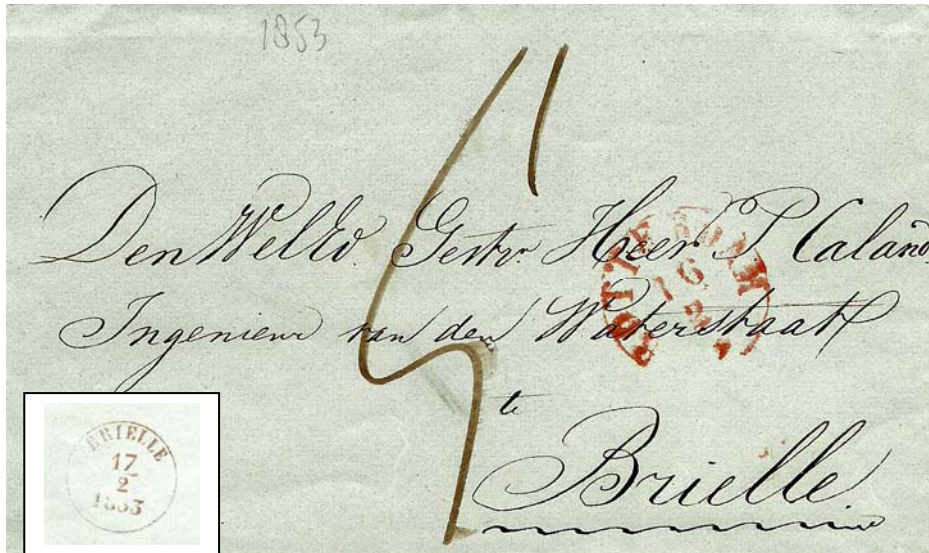
In de wet van 1863 was bepaald dat de Staat zorg zou dragen voor de kosten van de Nieuwe Waterweg. Dit was in die tijd de gangbare manier van financiering voor waterwegen. In 1858 werd het plan, dat in 1731 al door de waterbouwkundige Nicolaas Cruquius (1678-1754) was ontworpen, door ir. Pieter Caland voor-gesteld, waardoor zijn naam er mee verbonden werd. 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. Pieter Caland was met ingang van 1 mei

<sup>1</sup> KB van 28 februari 1873 nr. 2, Stbl. 14 en circulaire van 24 maart 1873, nr.179, 3e afdeling Waterstaat

<sup>2</sup> Koninklijke Kabinetbrief van 17 december 1874, nr. 9

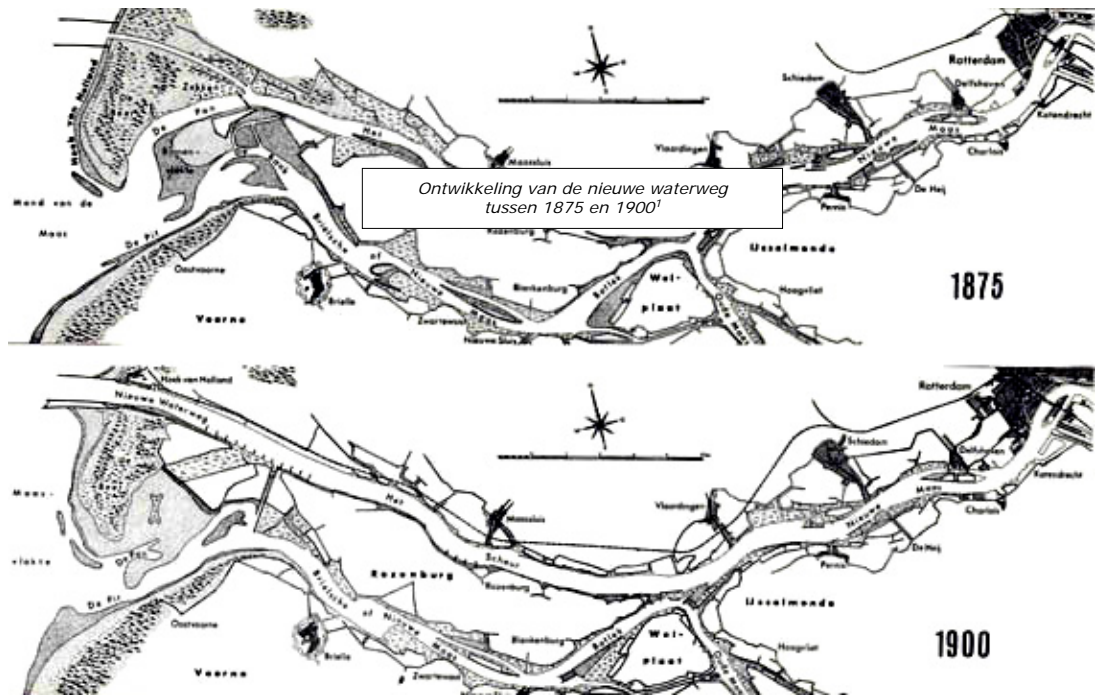
<sup>3</sup> ingevolge artikel 4 van de beschikking Minister van Binnenlandse Zaken van 19 december 1874, Litt. F, 3e afdeling

1863 overgeplaatst naar Rotterdam om daar dienst te doen als ingenieur-directeur, belast met de uitvoering van de werken tot doorgraving van de Hoek van Holland. Ook bij zijn verplaatsing naar Delft (1 augustus 1865) en zijn bevordering tot hoofdingenieur van de Waterstaat in Algemene Dienst op 1 oktober 1867, bleef hij belast met de uitvoering van de werken te Hoek van Holland. Ook na zijn bevordering tot Inspecteur van de Waterstaat op 1 april 1873 veranderde dat niet. Op 1 oktober 1877 werd Calland op zijn verzoek ontslagen van de dienst van de werken tot aanleg van de Nieuwe Waterweg en werd deze dienst tijdelijk opgedragen aan ir. J. Kluit. Op 1 augustus 1878 werd de leiding in handen gesteld van ir. W.F. Leemans, die vanaf 1 oktober 1878 werd belast met de gewone onderhoudswerken van de rivier beneden het Mallegat, welke dienst op 1 november 1881 werd uitgebreid tot aan het boveinde van de Nieuwe Maas te Krimpen aan de Lek.



Briefomslag uit Rotterdam (16/2/1853 naar de ingenieur van de Waterstaat, P. Calland naar Brielle (17/2/1853, stempel achterzijde) geschreven port 5 cent te betalen.

De uitvoering van de werken begonnen op 23 januari 1864 met het buitenwerk op het strand en in de zee. Met de landzijdige doorgraving kon vanwege de nodige onteigeningen pas in 1865 worden begonnen. De start van de doorgraving werd plechtig gesymboliseerd toen op 31 oktober 1866 de Prins van Oranje de 'eerste spa' ter verbetering van de waterweg van Rotterdam naar zee in de grond stak. Om het vrijgekomen materiaal af te kunnen voeren werd het kanaal door Rozenburg gegraven, waarna de specie op het Brielsche Meer werd gelost.

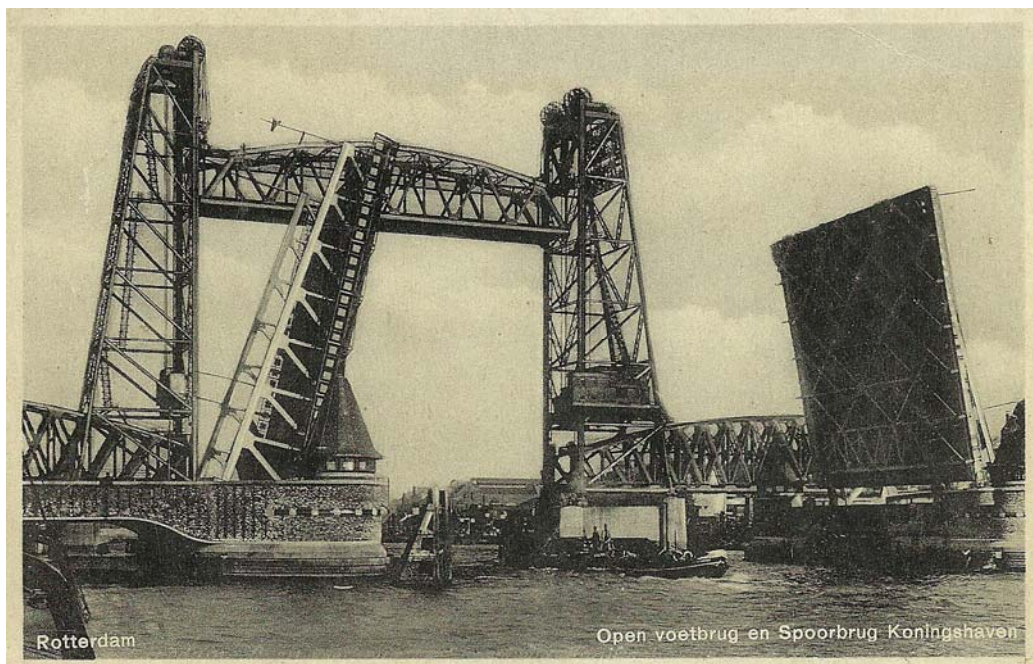


De doorsteek werd in 1868 voltooid, maar in en voor de Nieuwe Waterweg vormde zich een bank, die een verdieping tegenhield. Caland had gerekend op het uitschuren van de geul door de stroom van het rivierwater, maar niet op de dicht langs de kust van de onderzeese oever stromende zandmassa's. In het bijzonder had hij de aanwezigheid van de naastliggende ondiepe zandplaat 'Maasvlakte' onderschat. Op 9 maart 1872 maakte voor het eerst een handelsstoomschip, de Harwich-stoomboot 'Richard Young' gebruik van de nieuwe levensader van ons land. De aanvankelijke diepte van 5,50 meter beneden laagwater werd in verband met de toenemende grootte van de schepen achtereenvolgens in 1877 op 6,50 meter, in 1908 op 8 meter, in 1917 op 10 meter, in de jaren '50 op 11,60 meter en in het begin van de jaren '70 uiteindelijk op 23 meter gebracht. In 1880 werd de doorgraving verbreed, omdat de werking van het getij de nieuwe riviermond niet op diepte bleek te kunnen houden en er dus van veel baggerwerk met de daarbij behorende kosten sprake was.

<sup>1</sup> uit peilbesluit zoetwaterboezem van het Waterschap de Brielse Dijkkring, vastgesteld op 24 september 2004, nr. 24.08.148

## 2. De dienstkringen van de Rotterdamse Waterweg tot circa 1905

Per 1 april 1881 viel de waterweg van Rotterdam onder het 5<sup>e</sup> rivierarrondissement<sup>4</sup> en vormde per 1 juni 1881 samen met het 4<sup>e</sup> arrondissement het 2e rivierdistrict<sup>5</sup>. Met ingang van 15 juli 1883 werd het 5e arrondissement gesplitst in twee afzonderlijke arrondissementen<sup>6</sup>, waarbij het 6<sup>e</sup> rivierarrondissement omvatte de Nieuwe Maas en het Scheur langs Maassluis en Brielle van de Lek tot in zee<sup>7</sup>. Per 1 oktober 1886 werd met het beheer van de werken behorende tot het 6<sup>e</sup> arrondissement, waartoe ook behoren de werken tot verbetering van de waterweg langs Rotterdam naar zee, tijdelijk onder leiding van de inspecteur van de Tweede inspectie, een ingenieur, belast met de titel 'Eerstaanwend ingenieur'<sup>8</sup>. Vanaf 1 juni 1888 werd het 6<sup>e</sup> rivierarrondissement, waaronder de verbetering van de vaarweg langs Rotterdam naar zee, weer ondergebracht tot het beheer van de grote rivieren<sup>9</sup>. Met ingang van 16 mei 1898 kwam er een nieuwe grensregeling voor de arrondissementen<sup>10</sup>. Tot het 6<sup>e</sup> arrondissement behoorde de Nieuwe Maas en Het Scheur van de Lek langs Maassluis en Brielle tot in zee met inbegrip van de Koningshaven te Rotterdam en van de werken aan de Hoek van Holland. Tot het arrondissement behoorde ook het winterbed langs het eiland Rozenburg en de Welplaat, terwijl het winterbed aan de Nieuwe Maas eindigde aan Zeeburg.



Ansichtkaart bruggen Koningshaven

<sup>4</sup> Koninklijke Kabinetsbrief van 18 maart 1881, nr. 18

<sup>5</sup> MB van 22 maart 1881, Litt. P afd. Waterstaat A

<sup>6</sup> Koninklijke Kabinetsbrief van 20 juni 1883

<sup>7</sup> MB van 14 juli 1883, nr. 6, afd. Waterstaat A

<sup>8</sup> Koninklijke Kabinetsbrief van 27 juni 1886, nr. 6

<sup>9</sup> Koninklijke Kabinetsbrief van 7 mei 1886, nr. 15

<sup>10</sup> MB van 16 mei 1898, La. E., afd. Waterstaat, 3<sup>o</sup> onderafd. b

Zoals in hoofdstuk 3.2 is vermeld, is uit de conduxtestaat van vaste opzichters uit 1884<sup>11</sup> te concluderen, dat er binnen het Rotterdamse waterweggebied (onderdeel van het 2e rivierdistrict) opzichters waren te:

- Hoek van Holland (opzichter 4<sup>e</sup> klasse M van Bloois voor de oeververdediging langs de Doorgraving);
- Westpunt van Rozenburg (opzichter 4<sup>e</sup> klasse J. Bouterse voor het toezicht op de schutsluis en op de werken van het benedeneind van het Scheur, per 1 april 1894 overgeplaatst naar de dienstkring Veenhuizen);
- Oostpunt van Rozenburg (opzichter 4<sup>e</sup> klasse J.G. Thämer voor het toezicht op de rijs- en baggerwerken voor het bovendee van het Scheur, per 1 oktober 1888 overgeplaatst naar de dienstkring Tiel);
- Rotterdam (opzichter 4<sup>e</sup> klasse W. ten Bosch voor de baggerwerken in de Koningshaven, per 1 mei 1893 overgeplaatst naar de dienstkring Zwolle I);
- Verder bleek uit de Staat van permanent bij Rijkswaterstaat in dienst zijnde buitengewone opzichters 1887<sup>12</sup>, dat er in het 6<sup>e</sup> rivierarrondissement te Hoek van Holland nog werkzaam waren:
  - J. Lokker Jr. (toezicht onderhouden hoofden in zee);
  - J.D. Staal (toezicht werken langs de doorgraving en handhaving vergunningen).



Kaart dienstkringen 6<sup>e</sup> rivierarrondissement oktober 1894 (met rechtsonder dienstkring<sup>13</sup>)

Of deze werkgebieden al direct als een dienstkring beschouwd konden worden, is volgens mij twijfelachtig. Bij brief van 27 oktober 1894, nr. 5323H<sup>14</sup> deed de hoofdgenieur voor de rivieren een voorstel voor zijn dienstkringen. Voor het 6<sup>e</sup> arrondissement betrof dit:

- Rotterdam (licht blauw), opzichter 2<sup>e</sup> klasse C.M. Ritmeester;
- Maassluis (rood), opzichter 3<sup>e</sup> klasse J.J. Bulkens;
- Hoek van Holland (groen), opzichter 4<sup>e</sup> klasse P. Schotel;
- Nieuwesluis (geel), opzichter 4<sup>e</sup> klasse J.N.O. Mink;

<sup>11</sup> Brief van de hoofdinspecteur van 18 februari 1885, nr. 108 Kabinet (NA 2.16.01 inv. nr. 1718A)

<sup>12</sup> Brief van 5 september 1887 (NA 2.16.07 inv. nr. 460)

<sup>13</sup> NA 3.07.07 INV. NR. 514

<sup>14</sup> NA 3.07.07 inv. nr. 514

- Rozenburg (donker blauw), opzichter 4<sup>e</sup> klasse C.E. Enthoven).  
 Bij het MB van 30 januari 1895, nr. 140, afd. Waterstaat, 3<sup>de</sup> onderafd. b werden deze dienstkringen van het 6<sup>e</sup> rivierarrondissement vastgesteld.

Bij het KB van 1 mei 1894, nr. 34 werden 40 buitengewone opzichters tot adjunct-opzichters benoemd, waaronder in het 6<sup>e</sup> arrondissement J. Lokker Jr., D.J. Staal en nog zes anderen (C.J. Durieux, J.P. Larnoes, J.v.d. Velde, J. Lokker Mz, A. Versteeg en F. Westhoeve).

De volgende wijziging bij de dienstkringen vond in mei 1896 plaats.<sup>15</sup> Dit betrof het vertrek van opzichter Schotel en zijn opvolging door adjunct-opzichter J. Lokker Jz. Jr. Op 12 juli 1898 overleed J. Lokker Jzn Sr., die zich zeer verdienstelijk had gemaakt bij de aanleg van de dammen in de Noordzee en belast was geweest met de Berghaven, die in de periode 1880-1884 in Hoek van Holland was gegraven voor de vaartuigen van het loodswezen, waterstaat en voor de dienst in- en uitgaande rechten. Deze haven aan de rechteroever van de waterweg werd gevoegd bij het werkgebied van zijn zoon in Hoek van Holland<sup>16</sup>.

De situatie in oktober 1898 was:

<b>DIENSTKRING</b>	<b>HOOFD</b>	<b>OMSCHRIJVING WERKGEBIED</b>
Rotterdam	C.M. Ritmeester	De Nieuwe Maas van Krimpen tot aan de oostpunt van Rozenburg, naast de Koningshaven te Rotterdam. Riviervak lang 23 km.
Maassluis	J.J. Bulkens	Het Scheur van de oostpunt van Rozenburg (bedoeld is de benedengrens) tussen Maassluis en Maasland. Riviervak 8 km.
Rozenburg Vanaf 15 juli 1897 Hoek van Holland	J.C. van Eendenburg	Het Scheur beneden de grens (bedoeld is de benedengrens) tussen Maassluis en Maasland; het bovineinde van de Doorgraving van den Hoek van Holland (tot aan de Krimslot); het kanaal door het benedeneinde van Rozenburg met bijbehorende schutsluis en voorhaven. Riviervak 8 km.
Hoek van Holland	Adj. opz. J. Lokker Jz	De Doorgraving aan Hoek van Holland beneden de Krimslot tot zee; de haven voor rijksvaartuigen te Hoek van Holland. Riviervak lang 4,5 km
Hoek van Holland	Adj. opz. J. D. Staal	De terreinen, wegen en gebouwen aan de Hoek van Holland
Nieuwesluis	J.O.N. Mink	De Noordgeul, de Botlek, het Hartelsche Gat en de Nieuwe Maas langs Brielle tot zee. Riviervak lang 22 km.



Dienstbriefkaart van Rotterdam 25/3/1883 aan de buitengewoon opzichter J.D. Staal te Hoek van Holland 28/5/1881

<sup>15</sup> MB van 12 mei 1896, nr. 146, afd. Waterstaat, 3e onderafd. b  
<sup>16</sup> brief aan inspecteur van 12 september 1895, nr. 3180 (NA 3.07.07, inv. nr. 514)

Als de opvolger van opzichter C.E. Enthoven (per 1/6/1896 naar de dienstkring Crèvecoeur) werd per 15 juli 1897 benoemd J. C. van Eendenburg en per die datum werd de standplaats van Rozenburg gewijzigd in Hoek van Holland<sup>17</sup>. Met ingang van 1 april 1901 werd de standplaats Rotterdam gewijzigd in standplaats Schiedam<sup>18</sup> en werd C.M. Ritmeester opgevolgd door A. van Bloois. Voorts had A. Vreugdenhil per 1 oktober 1900 opzichter Bulkens in Maassluis opgevolgd. In de dienstkring Nieuwesluis werd J.O.N. Mink opgevolgd door adjunct opzichter G.C. Lodder<sup>19</sup>.

Bij brief van 5 november 1901 werd een nieuw voorstel van de hoofdingenieur voor de rivieren ingediend voor de dienstkringen in het 6<sup>e</sup> rivierarrondissement en in januari 1902 goedgekeurd<sup>20</sup>. In het voorstel was opgenomen de dienstregeling van 1898 in te trekken, waarbij Eendenburg, Lokker en Staal onder de bevelen van de adjunct-ingenieur voor de verbetering van de Rotterdamse Waterweg stonden. Verder werd gemeld dat de werken aan de Nieuwe Waterweg volgens de Staatscommissie van 1878 waren voltooid en daarom volstaan kon worden met vier dienstkringen in het 6e arrondissement onder opmerking dat de functie van de op dat moment 63-jarige Staal (sinds 1863) voorlopig werd gehandhaafd.

De dienstkring van J.C. van Eendenburg (Hoek van Holland voorheen Rozenburg) werd opgeheven en verdeeld over de dienstkringen Maassluis en Hoek van Holland. Er ontstond dan de volgende situatie:

<b>DIENSTKRING</b>	<b>HOOFD</b>	<b>OMSCHRIJVING WERKGEBIED</b>
Schiedam	A.van Bloois	De Nieuwe Maas van Krimpen tot aan de oostpunt van Rozenburg, naast de Koningshaven te Rotterdam. Riviervak lang 23 km.
Maassluis	A.Vreugdenhil	Het Scheur van de oostpunt van Rozenburg tot aan het Ranbol door het benedeneinde van Rozenburg. Riviervak lang 13 km.
Hoek van Holland	Adj. opz. J. Lokker Jr	Het Scheur beneden het kanaal van Rozenburg, de Doorgraving aan Hoek van Holland van het Scheur tot zee; het kanaal door het benedeneinde van Rozenburg met bijbehorende schutsluis en voorhaven; de haven voor rijksvaartuigen te Hoek van Holland. Riviervak lang 7,5 km.
Hoek van Holland	Adj. opz. J. D. Staal	De terreinen, wegen en gebouwen aan de Hoek van Holland.
Nieuwesluis	Adj. opz. G.C. Lodder	De Noordgeul, de Botlek, het Hartelsche Gat en de Nieuwe Maas langs Brielle tot zee. Riviervak lang 22 km.

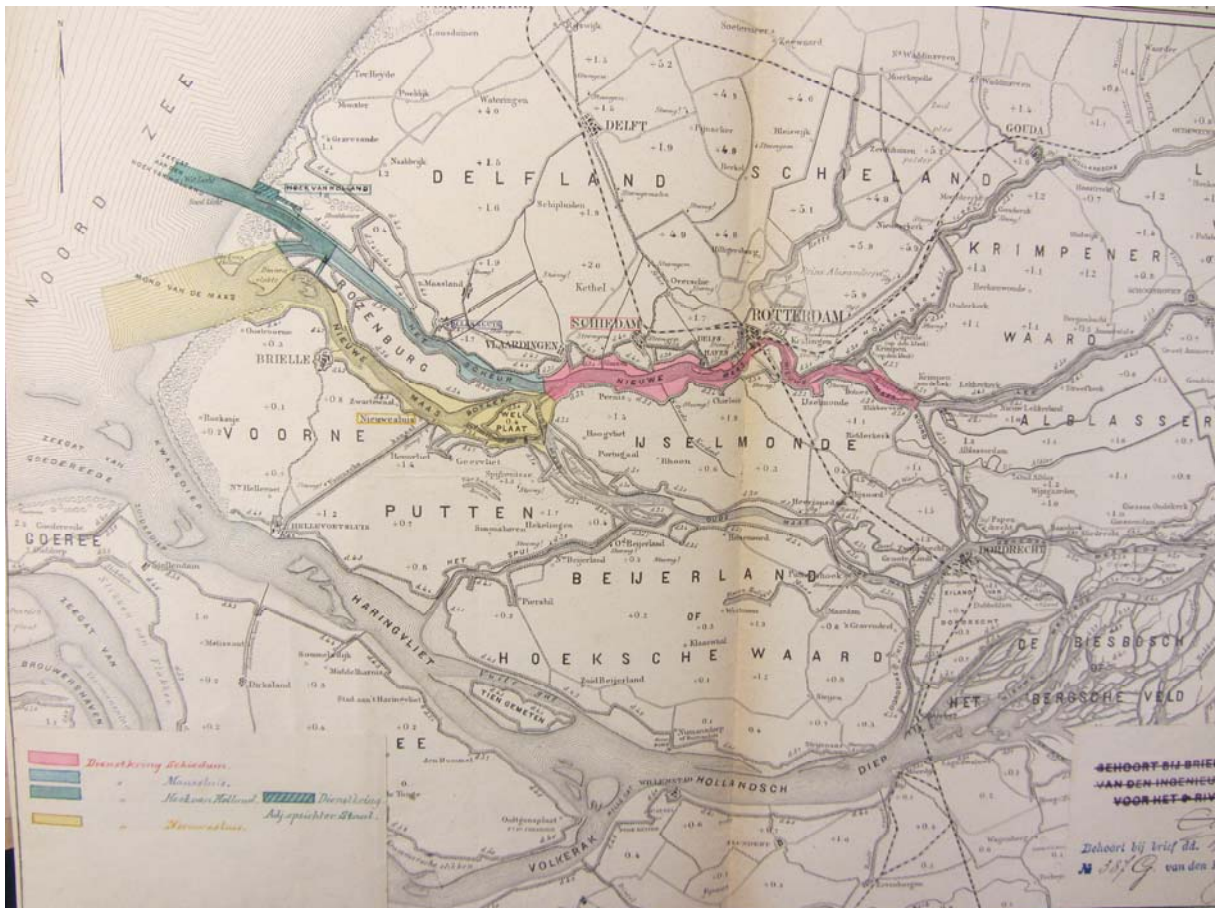
De bovenvermelde dienstkringen staan op de volgende kaart aangegeven.

<sup>17</sup> MB van 7 juli 1897, La. M.m afd. Waterstaat, 3<sup>o</sup> onderafd. b

<sup>18</sup> MB van 5 februari 1901, La. G., afd. Waterstaat T

<sup>19</sup> MB van 19 april 1901, La. A., afd. Waterstaat T (NA 3.07.07 inv. nr. 514)

<sup>20</sup> MB van 24 januari 1902, La U., afd. Waterstaat T



21

Dienstkringen 6<sup>e</sup> rivierarrondissement 1902<sup>21</sup>

Door het ontslag van J.D. Staal per 1 januari 1905 werden diens werkzaamheden in Hoek van Holland toegevoegd aan de dienstkring van J. Lokker Jr, terwijl het Kanaal van Rozenburg van de dienstkring Hoek van Holland overging naar de dienstkring Nieuwesluis. Samenvattend was er per 1 januari 1905 nog maar één dienstkring over met als standplaats Hoek van Holland.

### 3. De dienstkringen van de Rotterdamse Waterweg (1905-1933)

Bij de reorganisatie van 1903 werden de centrale districten opgeheven en er werden directies gevormd, waarbij de arrondissementen bleven bestaan als onderdelen van die directies<sup>22</sup>. De rivierdienst werd dan 'Tweede en Derde directiën' en het 6<sup>e</sup> arrondissement bleef ongewijzigd. Eind 1909 werd er op de Vondelingenplaat een nieuwe grens vastgesteld voor de dienstkringen Schiedam en Nieuwesluis. Bij een nieuwe grensregeling van 1912<sup>23</sup> werd het 6<sup>e</sup> arrondissement omschreven als omvattende de Nieuwe Maas van Krimpen tot Rozenburg, Het Scheur en de Doorgraving bij Hoek van Holland met de werken daar, de Noordgeul, de Botlek en de Brielsche Nieuwe Maas. Inmiddels was de standplaats van de dienstkring Nieuwesluis gewijzigd in Brielle. Bij de grensregeling van 1915<sup>24</sup> werd het 4<sup>e</sup> en 5<sup>e</sup> arrondissement samengevoegd tot het nieuwe 4<sup>e</sup> arrondissement, met het gevolg dat het arrondissement voor de Rotterdamse Waterweg nu het 5<sup>e</sup> rivierarrondissement werd. Kort daarop in 1917<sup>25</sup> werd de naam de 'Tweede en Derde directiën' gewijzigd in 'directiën Grote Rivieren', die verdeeld bleef in vijf arrondissementen.

Op 16 januari 1921 overleed adj. opzichter G.C. Lodder in Brielle en zijn dienst werd tot 1 maart 1921 waargenomen door opzichter N. Hoogeboom. Daarna werd het dienstkringhoofd van de dienstkring Maassluis tevens belast met de dienstkring Brielle<sup>26</sup>.

<sup>21</sup> NA 3.07.07 inv. nr. 514

<sup>22</sup> MB van 24 augustus 1903, nr. 188, afd. Waterstaat

<sup>23</sup> MB van 7 november 1912, nr. 242, afd. Waterstaat

<sup>24</sup> MB van 3 augustus 1915, nr. 228, afd. Waterstaat

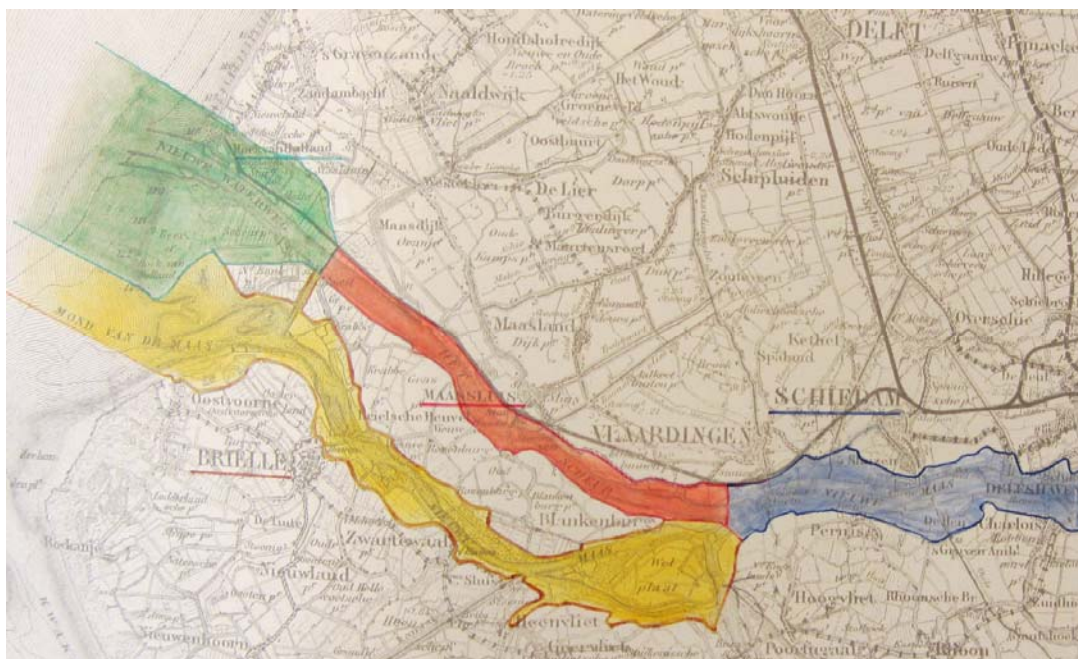
<sup>25</sup> KB van 5 november 1917, nr. 29 en MB van 15 november 1917, nr. 252, afd. Waterstaat

<sup>26</sup> MB van 28 februari 1921, nr. 252, afd. Waterstaat T



In 1924 vroeg de Inspecteur-generaal in Algemene Dienst<sup>27</sup> aan alle directies om een overzicht toe te zenden van alle dienstkringen ten behoeve van de commissie voor de reorganisatie. Uit de indiening door de directie Grote Rivieren voor het Vijfde Arrondissement bleek, dat er nog steeds vier dienstkringen waren met de volgende omschrijvingen:

<b>DIENSTKRING</b>	<b>HOOFD</b>	<b>OMSCHRIJVING WERKGEBIED</b>
Schiedam	W.F.A. Hagethorn	Nieuwe Maas van Krimpen (km. 131,150) tot de oostpunt van Rozenburg (km. 154,450).
Maassluis	A. van Oosterom	Het Scheur van de oostpunt van Rozenburg (km 154,450) tot de oostelijke boord van het kanaal door het benedeneinde van Rozenburg (km. 167,600).
Hoek van Holland	P.J.J. Dormaar Jr	Doorgraving te Hoek van Holland van de oostelijke boord van het kanaal door het benedeneinde van Rozenburg (km. 167,600).
Brielle	Waarneming door A. van Oosterom (dienstkring Maassluis)	De Noordgeul, Westgeul, Oude Maas, de Botlek, het Hartelsche Gat en Brielsche Maas langs Brielle tot in zee; kanaal door het benedeneinde van Rozenburg met schutsluis en voorhaven.



Dienstkringen 5<sup>e</sup> rivierarrondissement 1924<sup>28</sup>

De Hollandsche IJssel, voor zover deze niet was gekanaliseerd, werd eind 1928 van de directie Zuid-Holland en Utrecht gevoegd bij het Vijfde rivierarrondissement<sup>29</sup> en werd onderdeel van de dienstkring Schiedam. Vanaf 16 december 1929 werd door de samenvoeging van het Tweede en Derde arrondissement, het voornoemde Vijfde arrondissement het Vierde arrondissement, waarbij de omschrijving gehandhaafd bleef. Wel werd toegevoegd dat tot de dienst van dit rondissement behoorde het opruimen van wrakken in de Noordzee, voor zover dit moest geschieden in het belang van de scheepvaart naar de Rotterdamse Waterweg.

<sup>27</sup> brief van 28 april 1924, nr. 6286

<sup>28</sup> NA 3.07.07 inv. nr. 514

<sup>29</sup> KB van 15 september 1928, nr. 27 en MB van 17 oktober 1928, nr. 321, afd. Waterstaat T

#### 4. De dienstkringen van de Rotterdamse Waterweg (1933-heden)



*Geïllustreerd postwaardestuk: een mooi Maasgezicht van de Rotterdamse haven*

Met ingang van 1 augustus 1933 werd de directie Grote Rivieren opgeheven en werden de directies Bovenrivieren en Benedenrivieren ingesteld<sup>30</sup>. De directie Benedenrivieren kende slechts een arrondissement, namelijk het arrondissement Dordrecht<sup>31</sup> en werden de nieuwe omschrijvingen van de directie en het arrondissement vastgesteld. Het Vierde arrondissement van de Grote Rivieren bestond dus niet meer en werd als afdeling rechtstreeks onder de hoofdingenieur-directeur in de directie Benedenrivieren opgenomen. De dienstkring Schiedam werd per 1 mei 1933 opgeheven en samengevoegd met de dienstkring Maassluis<sup>32</sup>. In 1934 werden onder meer de dienstkringen Maassluis en Hoek van Holland opnieuw vastgesteld<sup>33</sup>. De dienstkring Hoek van Holland had als beheersgebied de Doorgraving te Hoek van Holland van de oostzijde van het kanaal door het benedeneinde van Rozenburg tot in zee, het afgedamde Scheur en de werken, wegen, terreinen en gebouwen te Hoek van Holland.

Op 16 mei 1935 werd M.D. Kroon als opvolger van P.J.J. Dormaar Jr. benoemd tot dienstkringhoofd in Hoek van Holland. Er ontstonden moeilijkheden omdat de hoofdingenieur-directeur (HID) van de directie Benedenrivieren bij brief van 30 juli 1935, nr. 1975a aan de Directeur-Generaal (DG) voorstelde om de technisch ambtenaar Kroon te 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

<sup>30</sup> MB van 12 april 1933, La. N., Directie van de Waterstaat

<sup>31</sup> MB van 25 juli 1933 La. N., Directie van de Waterstaat

<sup>32</sup> DG 31 januari 1933, La N<sup>2</sup>, Directie van de Waterstaat

<sup>33</sup> DG 7 maart 1934, nr. 377<sup>1</sup>, Directie van de Waterstaat

het voorstel van de HID<sup>34</sup>. De bedoeling van dit alles was om wijziging te brengen in de dienstverhoudingen in Hoek van Holland. Vroeger was de technisch ambtenaar, het dienstkringhoofd, zelfstandig werkzaam onder de arrondissementsingenieur, waarbij niet tot de werkzaamheden van de dienstkring werden gerekend het onderhoudswerk in de mond en het benedendeel van de Rotterdamse Waterweg. Dit gold ook voor nieuwe werken, die onder leiding stonden van de ingenieur in Hoek van Holland, die aan de arrondissementsingenieur was toegevoegd. In feite stonden de technisch ambtenaar en de ingenieur met gescheiden werkkringen naast elkaar. De HID vond dat er geen scheiding meer nodig was en wilde daarom geen zelfstandige dienst meer voor de technische ambtenaar, maar hem stellen onder de ingenieur in Hoek van Holland. Het gevolg was dat met ingang van 16 maart 1936 de dienstkring Hoek van Holland werd opgeheven<sup>35</sup> en de werkzaamheden werden overgenomen door de ingenieur ter plaatse.

In 1943 werd door de DG<sup>36</sup> aan alle directies gevraagd om nieuwe beschrijvingen van de dienstkringen. In dit verband was het voor mij verwonderlijk dat de HID in de directie Benedenrivieren<sup>37</sup> de beschrijvingen stuurde van de dienstkringen Dordrecht, Maassluis en ook (de dienst) Hoek van Holland (Het Scheur, onderhoudsbaggerwerk Rotterdamse Waterweg van Krimpen aan de Lek tot in zee, 3 km buiten de hoofden).

Na de Tweede Wereldoorlog werd per 1 januari 1946 een nieuwe grensregeling voor de arrondissementen vastgesteld<sup>38</sup>. In de directie Benedenrivieren werden twee arrondissementen ingesteld namelijk het arrondissement Dordrecht en het arrondissement Rotterdamsche Waterweg. Dit laatste arrondissement omvatte volgens die beschikking:

- *de Nieuwe Maas benedenwaarts van de grenzen tussen de directies Boven- en Benedenrivieren bij Krimpen aan de Lek en Slikkerveer, de Bakkerskil, de Sliksloot, de Hollandsche IJssel, voor zover deze in open verbinding staat met de Nieuwe Maas, het Zuiddiepje, het Scheur en de Nieuwe Waterweg tot zee;*
- *de Botlek, de Noordgeul en de Westgeul, alle voor zover gelegen benedenwaarts van de lijn.....;*
- *het Hartelsche Gat en de Brielsche Maas tot zee;*
- *de Welplaat en het materieel beheer van de Scheurpolder en de Beer tussen het Afgedamde Scheur en de zee;*
- *de rijkswerken te Hoek van Holland, het kanaal door het benedeneinde van Rozenburg en de Afgedamde Scheur;*
- *de beide aanlegplaatsen van het veer van Maassluis op Brielle, op het eiland Rozenburg;*
- *de opruiming van wrakken in de Noordzee in het belang van de scheepvaart naar de Rotterdamsche Waterweg.*

Na de instelling van het arrondissement Rotterdamsche Waterweg wilde de arrondissementsingenieur dat er opnieuw dienstkringen werden ingesteld in zijn dienst. Hij deed het verzoek de beschikking van 1934 (opnieuw vaststelling van de dienstkringen Maassluis en Hoek van Holland)<sup>39</sup> in te trekken en opnieuw in te stellen een tweetal dienstkringen namelijk Rotterdam en Hoek van Holland. Per 1 mei 1949 besliste de DG dat de bestaande dienst in Hoek van Holland en de dienstkring Maassluis kwamen te vervallen en werden er twee nieuwe dienstkringen ingesteld (Hoek van Holland en Rotterdam) met standplaats Rotterdam<sup>40</sup>. De waterbouwkundige te Rotterdam, F.B. Zeilstra was vanaf 16 november 1946 tevens belast met de leiding van de dienst Hoek van Holland en werd per 1 mei 1949 het dienstkringhoofd daar.



Frankeerstempel Rotterdam 'Where Europa begins'

<sup>34</sup> DG 26 april 1935, La O, Directie van de Waterstaat

<sup>35</sup> DG 6 maart 1936, nr. 373

<sup>36</sup> DG 7 maart 1943 nr. 622 afd. P, Directie van de Waterstaat (NA 2.16.22.01 inv. nr. 1167)

<sup>37</sup> 4 augustus 1943, nr. 3328C (NA 2.16.22.01 inv. nr. 1168)

<sup>38</sup> MB van 4 februari 1946, La. R, afd. P, Directie van de Waterstaat.

<sup>39</sup> DG 7 maart 1934, nr. 3771, Directie van de Waterstaat

<sup>40</sup> DG 16 maart 1949, nr. 655, Directie van de Waterstaat (NA 3.07.07, inv. nr. 665)

De dienstkring Rotterdam omvatte volgens deze brief:

- *Het gedeelte van de Rotterdamse Waterweg, genaamd de Nieuwe Maas beneden de Noord (kmr. 989,225) en de Lek (kmr. 989,075) tot het Kruiteland (kmr. 1012,600) met inbegrip van de Bakkerskil, het Zuiddiepje, de Koningshaven en de Noordgeul;*
- *De Hollandsche IJssel voor zover niet gekanaliseerd met in begrip van de Sliksloot e.e.a. met uitzondering van de bemoeiingen met:*
  - o *het periodiek lodingwerk op de Hollandsche IJssel en op de Nieuwe Maas van de Noordgeul tot de Westgeul;*
  - o *het zuig- en baggerwerk op de Nieuwe Maas benedenstrooms van de bruggen (kmr. 1000) te Rotterdam.*

De dienstkring Hoek van Holland:

- *Het gedeelte van de Rotterdamse Waterweg, genaamd Nieuwe Waterweg beneden het Kruiteland (kmr. 1012,600) tot in zee met:*
- *de aanlegplaatsen van de veerdienst Maassluis – Rozenburg;*
- *het kanaal door het benedeneinde van Rozenburg;*
- *De Berghaven, Rijksopslagplaatsen, wegen en gebouwen te Hoek van Holland;*
- *De hoofden in zee;*
- *De Westgeul beneden de Oude Maas (kmr. 1006,200), de Botlek, de Brielsche Maas en het Hartelsche Gat met de aanlegplaats Brielsche Veerheuvel op Rozenburg van de veerdienst Rozenburg – Brielle;*
- *De Welplaat, het Afgedamde Scheur, de Scheurpolder en de Beer op Rozenburg;*
- *De bemoeiingen met:*
  - o *het periodiek lodingwerk met inbegrip van dat van de dienstkring Rotterdam;*
  - o *het zuig- en baggerwerk met inbegrip van dat op de Nieuwe Maas benedenstrooms van de bruggen (kmr. 1000) te Rotterdam.*



Overzichtkaart van het plan Europoort en Botlekgebied

### *De uitvoering van het Botlekplan en Europoort*



Hoek v. Holland      Directiegebouw Rijkswaterstaat.

*Ansichtkaart directiekantoor Rijkswaterstaat Hoek van Holland*

Vlak na de oorlog, in 1947, werd een begin gemaakt met de uitvoering van het Botlekplan. In het kader van dit plan werden in 1950 de Brielse Maas en de noordoostelijke monding van de Botlek afgedamd. Naast de eigenlijke afdamming moest ook nagedacht worden over welke overige werken uitgevoerd moesten worden. Belangrijk hierbij was dat de materiaaltoevoer voor de afdamming van de Brielse Maas nabij Oostvoorne geen vertraging mocht ondervinden. Indien de afdamming van de Botlek namelijk vergoederd was moest er een nieuwe vaarweg beschikbaar zijn voor het aan te voeren materiaal. Hiertoe werd het scheepvaartkanaal door de voormalige bedding van de Hartel en de daarin te bouwen schutsluis geschikt gemaakt. In juni 1948 werd gestart met de aanleg van de schutsluis en in het voorjaar van 1949 met de baggerwerkzaamheden in dit kanaal. Mede door zijn ligging werd het voormalige Kanaal door Rozenburg nu nieuw leven ingeblazen en kreeg het bovenstaande havenfuncties toegekend. Om de getijdenwerking in het Kanaal door Rozenburg weg te nemen werd de oorspronkelijke schutsluis afgedamd en werd deze ingericht als bouwput voor een nieuwe spuisluis. De oplevering hiervan vond plaats in april 1949. Met de voltooiing van de afdammingen in 1950 was de Brielsche Maasboezem een feit. Hierbij vormden het Kanaal door Voorne en het Kanaal door Rozenburg de spuikanalen voor de boezem. Voor de voeding van de boezem moest gezocht worden naar een geschikte locatie om zoetwater van één van de benedenrivieren in te laten. Hiervoor werd het verlandde Hartelsche Gat geschikt bevonden. Deze had in vroegere tijden de open verbinding gevormd tussen de Oude Maas en de Brielsche Maas. Door het opnieuw openstellen van het Hartelsche Gat ontstond het zogenaamde voedingskanaal. Dit kanaal kon tevens gebruikt worden voor de scheepvaart vanuit Rotterdam nadat dit na de afdamming van de Botlek onmogelijk was. Door het verbreden en verdiepen van de Botlek en het uitgraven van een aantal steekhavens ontstond een havencomplex, dat in 1960 werd voltooid. Het Hartelkanaal dat bij Spijkenisse het westelijk havengebied met de Oude Maas verbindt kwam in 1969 tot stand. In dat jaar werd ook de zogenaamde grote Hartelsluis (281x24 m) in bedrijf genomen. Daarnaast had men al de beschikking over de in 1950 gereedgekomen kleine Hartelsluis (120x12 m).

Mede om meer indringing van zout water tegen te gaan, moest de haven zich zo ver mogelijk zeewaarts uitbreiden. De diepste schepen moesten ver ten westen van Rotterdam blijven, zodat de geulen landinwaarts ook niet zo diep hoefden te zijn en bleef het probleem van verzilting beheersbaar. In 1956 werd tot de eerste grote stap van deze uitbreiding naar zee besloten met de aanleg van een nieuw industriegebied op het ongeveer 19 km lange, tot dan agrarisch eiland Rozenburg, dat de naam 'Europoort' ontving.



*Frankeerstempel gemeente Rozenburg met Europoort en Botlek*

De Europoort is een havengebied ten zuiden van de Nieuwe Waterweg en ten noorden van het Hartelkanaal, ten oosten van de Maasvlakte en ten westen van de Botlek. Bij de werken voor het Europoortgebied verdween het Kanaal door Rozenburg. Er werd een nieuw kanaal gegraven om dit haventerrein te ontsluiten. Het kanaal werd vernoemd naar de grote man achter de Nieuwe Waterweg: het Calandkanaal. Al snel schoof de haven nog een stuk verder naar zee.

Met ingang van 1 januari 1956 werden de beide dienstkringen opnieuw vastgesteld<sup>41</sup>. Zo ook werd de standplaats van de dienstkring Hoek van Holland eind 1958 gewijzigd in Hoek van Holland<sup>42</sup>. Volledigheidshalve vermeld ik nog dat per 1 mei 1956 de directie Benedenrivieren onderdeel werd van de Deltadienst<sup>43</sup>. De directie Benedenrivieren behield de vanouds uitgeoefende beheersfunctie en functioneerde vanaf 1 mei 1965 weer als zelfstandige regionale directie<sup>44</sup>.

Nadat de werken van Europoort waren overgedragen aan het arrondissement, vond men dat daardoor de werkzaamheden voor de dienstkring Hoek van Holland te omvangrijk werden. Dit resulteerde in de instelling van een nieuwe dienstkring Rozenburg, waarbij ook het Hartelkanaal van de dienstkring Rotterdam aan deze nieuwe dienstkring werd overgedragen. Met ingang van 1 september 1962 was de herverdeling een feit<sup>45</sup>.

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 de werken 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>46</sup>.



*Frankeerstempel Waterschap Brielse Dijkkring*

<sup>41</sup> DG van 12 december 1955, nr. 82211, afd. P (NA 3.07.07 inv. nr. 665)

<sup>42</sup> DG van 3 oktober 1958, nr. 52520 afd. P

<sup>43</sup> brief minister van 8 september 1955, nr. 05993 Kabinet afd. P, gewijzigd door de minister bij brief van 3 mei 1956, nr. 27419 afd. P, Directie van de Waterstaat

<sup>44</sup> DG van 23 april 1965, nr. 23298, afd. P

<sup>45</sup> DG van 4 september 1961, nr. 50924 afd. P (NA 3.07.07 inv. nr. 2698)

<sup>46</sup> DG van 5 januari 1983, nr. O 00624 (NA 3.07.5019 inv. nr. 186)

### De Maasvlakte

In 1964 viel het besluit tot aanleg van de Maasvlakte, een opgespoten vlakte voor de Zuid-Hollandse kust. Hiervoor werd het natuurgebied De Beer opgeofferd. De werkzaamheden begonnen in 1966 en liepen tot 1975. Het werk werd uitgevoerd door de afdeling Havenmonden van de directie Benedenrivieren. Deze organisatie was ontstaan uit het op 1 oktober 1959 onder de directie Sluizen en Stuwen ingestelde Bouwbureau Havenmonden IJmuiden en het op 1 februari 1960, onder directie Benedenrivieren 'Vorbereiding Europoort' en per 1 mei 1960 toegevoegd aan het arrondissement Rotterdamse Waterweg. De afdeling Havenmonden werd op 1 juli 1966 officieel door de Minister van Verkeer en Waterstaat als Bouwdienst en tevens als Studie- en ontwikkelingsdienst ingesteld. Door de afdeling Havenmonden zijn in de perioden 1957-1976 achtereenvolgens de haventoeegangen IJmuiden, Den Helder, Hoek van Holland en Scheveningen voorbereid, ontworpen en gerealiseerd. Op 11 juni 1971 werd door de Koningin de definitieve toegangseul tot het havengebied van Europoort-Maasvlakte geopend, evenals de Rozenburgsluis, gelegen in de zeekeering tussen de zoute Eurohavens en het brakke Hartelkanaal, waardoor er een veilige afvoerweg voor de binnenvaart was gerealiseerd.



Frankeerstempel Rotterdam Mainport Europe

Vanaf 1 februari 1987 was Rotterdam officieel bij 75% van de hoogwaters bereikbaar voor schepen tot 74 voet. Dit was mogelijk geworden door een beter gebruik van de 72-voets Eurogeul door verbetering van de informatie over de waterstand en enig baggerwerk op enkele plaatsen in de geul en de havenmond. Een dag eerder, op vrijdag 30 januari 1987 was het grootste schip voor droog massagoed ter wereld, de 365.000 ton DWT metende 'Begse Stahl' vanuit Brazilië met erts in de haven van Rotterdam aangekomen.

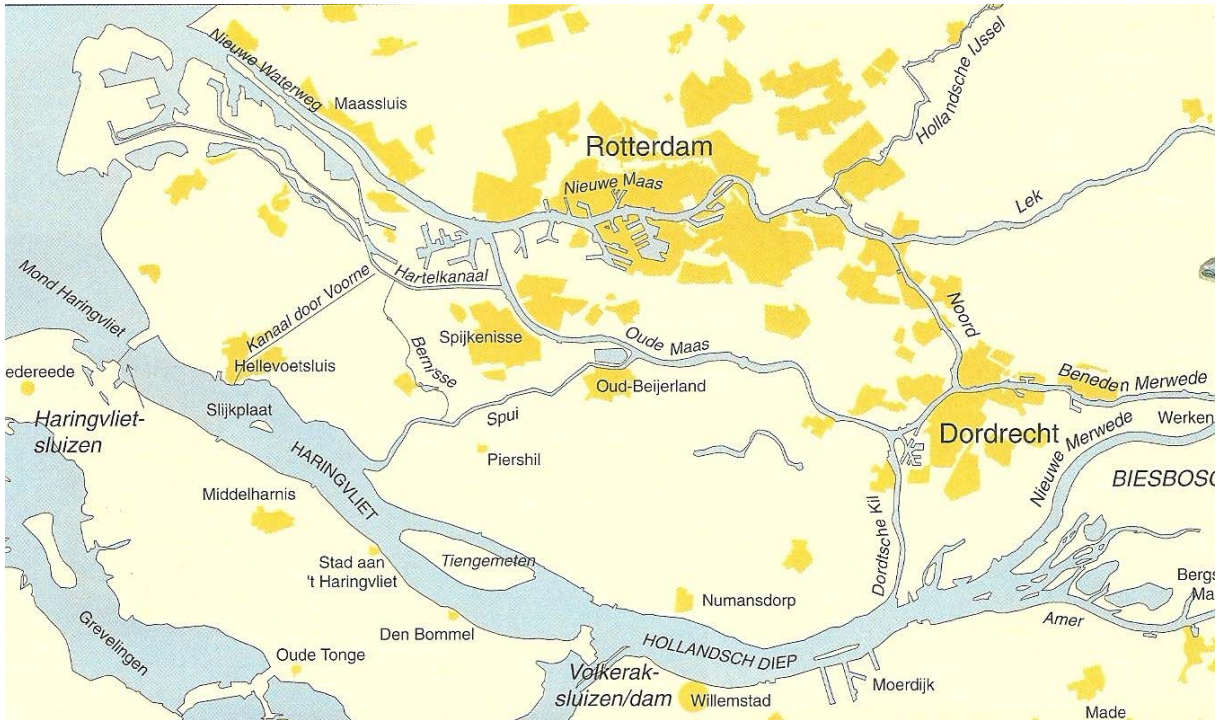


Frankeerstempel dienstkring Nieuwe Waterweg

De Hoofdingenieur-directeur van de directie Benedenrivieren maakte bij brief van 14 oktober 1987, RFI 9951 bekend, dat op 31 december 1987 de dienstkringen Dordrecht, Geertruidenberg (eerder samengegaan met Gorinchem), Stellendam, Hoek van Holland en Rotterdam werden opgeheven en dat er per 1 januari 1988 vier nieuwe dienstkringen kwamen namelijk de dienstkringen Nieuwe Waterweg, Haringvliet, Oude Maas en Bergsche Maas. Korte tijd later, op 1 mei 1989 werden de directie Zuid-Holland en Benedenrivieren samengevoegd tot een nieuwe directie Zuid-Holland.



Frankeerstempel baggerbedrijf met oude baggermolen



Postzegel Stormvloedkering Nieuwe Waterweg

Kaartje watersystemen rond Rotterdam



Een zeer belangrijk beheersobject van de dienstkring Nieuwe Waterweg is de Maeslantkering. In 1991 werd met de bouw van de Maeslantkering (een beweegbare kering, die bestaat uit twee enorme deuren; voor de scharnierpunten zijn de grootste kogelgewrichten [doorsnede 10 m] ter wereld gemaakt.) begonnen en op 10 mei 1997 werd de waterkering door koningin Beatrix officieel in gebruik gesteld. Ongeveer gelijktijdig was de Hartelkering bij Spijkenisse gebouwd om

te voorkomen dat bij sluiting van de Maeslantkering er te veel zeewater landinwaarts zou stromen en Zuid-Holland niet meer veilig was. De Hartelkering in het Hartelkanaal maakt samen met de Maeslantkering en een aantal dijkversterkingen in het benedenrivierengebied deel uit van de Europoortkering. De Europoortkering was het sluitstuk van de Deltawerken.

Per 15 november 2005 werd in het kader van het Ondernemingsplan 2004 de naam dienstkring Nieuwe Waterweg gewijzigd in waterdistrict Nieuwe Waterweg.

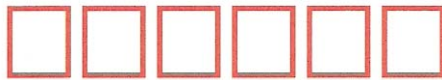
### Tweede Maasvlakte

Postzegel  
Tweede Maasvlakte

In 2004 is de goedkeuring gegeven voor de aanleg van een Tweede Maasvlakte, ten westen van de Maasvlakte die verder in zee komt te liggen. Door de uitbreiding van de huidige haven met een oppervlakte van 2000 tot 6000 ha wordt de capaciteit voor de overslag van containers verdrievoudigd. Op 1 september 2008 startte na jaren plannen, discussies en protesten de aanleg. In juli 2012 werd de Tweede Maasvlakte, toen het laatste gat in de 11 kilometer lange zeewering werd gesloten, officieel geopend door koningin Beatrix. In april 2013 leverden de aannemers de eerste fase van het werk op.



Inmiddels is Rotterdam niet langer de grootste haven ter wereld. In 2003 werd deze positie verloren aan Sjanghai en Singapore, maar Rotterdam is wel de grootste van Europa. Kilometers lange strekdammen grijpen als vangarmen in zee om de schepen veilig naar de haven te loodsen. Die haven begint eigenlijk al 50 km uit de kust van Hoek van Holland met een kunstmatige diepe vaargeul door de ondiepe Noordzee voor de Zuid-Hollandse kust. Deze geul wordt diep gehouden zodat de grote olietankers de Maasvlakte kunnen bereiken. Daarvoor moet veel gebaggerd worden.



中国邮政明信片

Postcard

The People's Republic of China



Postwaardestuk containerschip