COLOFON

Uitgave
Provinciaal Bestuur van Zuid-Holland
Postbus 90602
2509 LP 's-Gravenhage
telefoon 070-4416611

Samenstelling/Productie
mw. J. Chabinath
mw. I. Ender
mw. drs. M. Höfkens
M. van Ingen
mw. drs. S.R. Jonkergouw
drs. M. Koenders
mw. drs. L.A. Nizet
mw. drs. C. Scheffer
drs. A. Schuurman
ir. M. Verwey

Begeleidingscommissie
D. Brouwer de Koning
W. de Jong
drs. W.B.J. Polman
ir. D. van der Veen
ir. J. G. Wegner

Vormgeving
Facilitaire Dienst, Bureau Vormgeving

Druk
Rooduyn vorm & druk

's-Gravenhage, september 1995

A. **HISTORISCH-GEOGRAFISCHE BESCHRIJVING**
M.H.J. Koenders
juni 1991

B. **GEBIEDEN MET BIJZONDERE WAARDEN**
C. Scheffer
1993

C. **INVENTARISATIE**
C. Scheffer
M. Verwey
1990

INHOUDSOPGAVE

A. HISTORISCHE-GEOGRAFISCHE BESCHRIJVING

1. INLEIDING

2. FYSISCHE GESTELDHEID
   2.1. Bodem
   2.2. Afwatering

3. GRONDGEBRUIK
   3.1. Agrarisch grondgebruik
   3.2. Niet-agrarisch grondgebruik
   3.3. Visuele karakteristiek

4. INFRASTRUCTUUR
   4.1. Landwegen
   4.2. Wateren
   4.3. Dijken en dammen
   4.4. Tramwegen
   4.5. Militaire infrastructuur
   4.6. Nutsvoorzieningen

5. NEDERZETTINGEN
   5.1. Algemeen
   5.2. Kernen
      5.2.1. Dirksland
      5.2.2. Melissant
      5.2.3. Herkingen
   5.3. Verspreide bebouwing

LITERATUURLIJST

GEBRUIKTE KAARTEN

BIJLAGEN

B. GEBIEDEN MET BIJZONDERE WAARDEN

C. INVENTARISATIE

A. HISTORISCHE-GEOGRAFISCHE BESCHRIJVING

1. INLEIDING

De gemeente Dirksland is gelegen in het zuidwesten van de provincie Zuid-Holland (regio Zuid-Holland-Zuid) op het eiland Goeree-Overflakkee. Deze gemeente ontstond in 1966 toen bij een gemeentelijke herindeling de voormalige gemeenten Dirksland, Melissant en Herkingen werden samengevoegd. Ook kreeg Dirksland een gedeelte van het oostelijk gelegen Sommelsdijk erbij.
Dirksland bevindt zich tussen Middelharnis (in het oosten) en Goedereede (in het westen). Het beloop van de grenzen met deze buurgemeenten wordt bepaald door polderdijken, perceelsscheidingen en een enkel kreekrestant. Ten noorden en ten zuiden liggen de afgedamde getijdewateren van het Haringvliet en de Grevelingen. De begrenzing van de gemeente Dirksland is derhalve grotendeels landschappelijk van aard.

Dirksland heeft een oppervlak van 7.416 ha, waarvan 1.845 ha binnenwater. De gemeente telde op 1 januari 1990 7.407 inwoners. Daarbij bedroeg de bevolkingsdichtheid 133 personen per km^2 landoppervlak. Het merendeel der inwoners is gehuisvest in de hoofdkern Dirksland. Verder bevat de gemeente nog de dorpen Melissant en Herkingen.

In de hierna volgende beschrijving komen, naast de nederzettingsontwikkeling (hoofdstuk 5), de fysische gesteldheid (hoofdstuk 2), grondgebruik (hoofdstuk 3) en infrastructuur (hoofdstuk 4) aan bod. Wat de laatste drie onderwerpen betreft is, vanwege de sterke samenhang met de gemeenten Middelharnis en Oostflakkee, gekozen voor een overkoepelende beschrijving van het eilanddeel Overflakkee. Hoofdstuk 5 (Nederzettingen) betreft weer alleen de gemeente Dirksland.

2. FYSISCHE GESTELDHEID

2.1. Bodem

Het ontstaan van het (voormalig) eiland Overflakkee is, geologisch gezien, een recente gebeurtenis. Hoewel er in de ondergrond afzettingen voorkomen uit oudere perioden dateert het sediment dat aan de oppervlakte ligt - de zogenaamde jonge zeeklei - uit het jongste geologische tijdvak, dat van het Holoceen (vanaf 10.000 jaar geleden). Voordat deze zeeklei hier door getijdestromen werd afgezet maakte Overflakkee deel uit van een omvangrijk veengebied dat zich over grote delen van Zuid-Holland en Noord-Brabant uitstrekte. In de laatste fase van het Holoceen, het Subatlanticum (vanaf circa 700 voor Christus), kreeg de zee vat op de randen van dit gebied. De veengronden in de omgeving van Overflakkee bleken niet bestand tegen deze eroderende krachten en werden in de loop van de Middeleeuwen praktisch geheel weggeslagen.
Als gevolg van de toenemende zee-invloed ontwikkelden de wateren van het Haringvliet, de Grevelingen en het Volkerak zich tot brede stromen. Hiertussen bleven enkele veeneilandjes over. Deze werden tijdens latere overstromingen - zeer ingrijpend was de Sint-Elisabethsvloed van 1421 - verder aangetast en overdekt met een laag jonge zeeklei. Deze klei is kalkhoudend en tamelijk zandig. Dat geldt met name voor afzettingen die ontstaan zijn te midden van stromend water (opwassen). Sedimenten die tegen reeds eerder gevormd land zijn opgeslibd (aanwassen) hebben veelal een wat zwaardere samenstelling. De op- en aanwassen van Overflakkee zijn vanaf de 15e eeuw bedijkt. Buiten dit ingepolderde gebied vindt men de buitendijkse gronden. Langs het Haringvliet bestaan deze uit kleiïge riet- en weidegorzen, langs het Grevelingenmeer onder meer uit slibarme onbegroeide platen (Slikken van Flakkee).

De jonge zeeklei-afzettingen worden gekenmerkt door een vlakke ligging. Het maaiveld van het ingepolderde land bevindt zich tussen de -1m en +1,5m NAP. Daar de eerst bedijkte polders het langst aan inklinking onderhevig zijn geweest liggen deze het laagst (polder Dirksland). De jongere polders (Halspolder, Kroningspolder) hebben een wat hogere ligging. De buitendijkse gronden zijn plaatselijk opgeslibd tot boven +1,5 meter NAP.

2.2. Afwatering

De afwatering van Overflakkee geschiedt zowel in noordelijke als in zuidelijke richting. Zo lozen binnen de gemeente Dirksland de polders Oude Plaat, Oud-Herkingen op de Grevelingen en de polders Dirksland, Oud-Melissant en Kraaijenisse op het Zuiderdiep/Haringvliet. Alle polders op het eiland maken deel uit van het overkoepelend waterschap "Goeree-Overflakkee". Dit waterschap ontstond na de tweede Wereldoorlog door samenvoeging van het waterschap "De Dijkring van Flakkee" en de westelijk daarvan gelegen waterstaatkundige eenheden in de Hals en op Goeree.

De polders wateren af door middel van gegraven waterlopen (sloten, weteringen) en overblijfselen van natuurlijke kreken (Zwarte Gat, Manezee. Klaasjeswater). De oude binnenhavens op het eiland, waaronder de Haven van Dirksland, vervullen de functie van boezemberging. Vandaar wordt geloosd op het buitenwater. Dit gebeurt met behulp van motorgemalen. Binnen de gemeente Dirksland zijn deze inmiddels alle geëlectrificeerd.

Na de bedijking van de zeekleigronden vond de uitwatering lange tijd plaats zonder hulp van kunstmatige opwerking. Dat was mogelijk omdat de polders een vrij gunstige hoogteligging hadden. Het volstond om op gezette tijden de uitwateringsgeulen te verbreden/verdiepen en/of de capaciteit van de sluizen aan te passen. Overflakkee is derhalve nooit rijkelijk bedeeld geweest met poldermolens. Slechts in twee van de oudere polders (polder Dirksland en polder Het Oudeland van Oude-Tonge) werd in de 18e eeuw windmolenbemaling ingevoerd. In Dirksland gebeurde dat in 1731 toen ten westen van het dorp een stenen poldermolen werd opgericht. In 1915 werd in de deels gesloopte romp van deze molen een dieselmotorgemaal ondergebracht (geëlectrificeerd in 1942). Kunstmatige uitwatering werd pas in de eerste helft van de 20e eeuw meer algemeen. Op meerdere plaatsen werden toen motorgemalen gebouwd (b.v. een elektrisch gemaal in polder De Oude Plaat in 1930). Al eerder had men voor (onder-)bemaling van de polder Klinkerland in 1912 een Amerikaanse windvijzelmotor opgericht. Deze werd in de jaren '30 afgebroken.

Omstreeks 1945 loosden vrij veel polders hun water nog steeds zonder hulpmiddelen. Tegenwoordig behoren alle gronden binnen de Flakkeese ringdijk tot een of andere bemalingseenheid.

3. GRONDGEBRUIK

Bodemgesteldheid, afwatering en hoogteligging zijn sterk bepalend voor het gebruik dat van een gebied kan worden gemaakt en de wijze waarop dat gebeurt. Voordat de zeekleigronden van Oostflakkee in cultuur konden worden gebracht diende men deze eerst van overstroming te vrijwaren door bedijking. Alvorens het grondgebruik te bespreken wordt daarom ingegaan op het proces van dijkaanleg en de inrichting van het aangewonnen land.

3.1. Bedijking en verkaveling

Aan het einde van het middeleeuwen waren tussen het sterk verbrede Haringvliet - het westelijk deel van deze zeeboezem heette vroeger Vlakkee of Flakkee - en de Grevelingen kleiïge platen opgeslibd over en tegen de restanten van een nagenoeg verdwenen veengebied. Sommige van deze platen of opwassen kenden al een vorm van bewoning vóór de eerste bedijking. Vissers en schapenhoeders hadden er vluchtheuvels en veekaden opgeworpen. Verder waren er zogenaamde moerdijken aangelegd door veendelvers die hier onder de kleilaag het overgebleven veen (moer) weggroeven om daar vervolgens zout uit te winnen.

Permanente bedijking en bewoning vonden op Overflakkee voor het eerst plaats in de 15e eeuw. De eerste bedijking was die van de polder Dirksland, voltooid in 1416. Ook de polder Oud-Herkingen (gemeente Dirksland) werd nog vóór de Sint-Elisabethsvloed van 1421 bedijkt. Eveneens uit de 15e eeuw dateren de polders het Oudeland van Oude-Tonge (1438) en van Ooltgensplaat (1483) binnen de gemeente Oostflakkee en de polders Duivenwaard, het Oudeland van Middelharnis en Sommelsdijk (alledrie uit 1465) binnen de gemeente Middelharnis (zie **fig. 2**). Aanvankelijk waren deze bedijkingen van elkaar gescheiden door brede geulen. Vóór 1500 werden de oude kernen van Dirksland, Sommelsdijk/Middelharnis en Oude-Tonge echter met elkaar verbonden door bedijking van een aantal kleinere aanwassen waaronder de polders de Oude Plaat (Dirksland), Oostmoer (Middelharnis) en het Noordland (Oostflakkee). In de loop van de 16e eeuw werden de opwassen van Herkingen en Ooltgensplaat hiermee verenigd door dijkaanleg op daartussen opgeslibde aanwassen (polders Sint-Elisabeth, Klinkerland, de Oude Stad, de Tille, Den Bommel, Galathee). Tussen 1600 en 1700 volgenden enkele kleinere polders in de gemeente Middelharnis (Diederik, Roxenisse) en grotere polders in de gemeente Oostflakkee (Krammer, Den Grooten Blok) (**fig. 2**).

In de 18e eeuw kwam een verbinding tot stand tussen Goeree (voormalig Westvoorne) en Overflakkee (voormalig Oostvoorne) door aanleg van de Statendam (1751) tussen Melissant (gemeente Dirksland) en Goedereede. Ten noorden van deze dam, gerealiseerd in opdracht van de Staten van Holland, werd in 1780 een langgerekte strook land ingepolderd (Eendragtspolder).
In de eerste helft van de 19e eeuw kwamen bedijkingen tot stand van buitengronden langs het Haringvliet en het Volkerak. Hiermee had Overflakkee min of meer zijn huidige vorm gekregen. Na 1850 concentreerden de landaanwinningswerken zich rond de Statendam (gemeente Goedereede) waardoor Oostflakkee en Goeree nog steviger aan elkaar verankerd werden.

Na bedijking werden de polders ontsloten en ingericht. Binnen een overwegend rechtlijning stelsel van polderwegen paste men verkaveling toe van blokken en rechthoeken. De oudere polders onderscheidden zich tot voor kort van de jongere door een minder strakke indeling met vrij veel onregelmatige perceelsgrenzen. Na-oorlogse ruilverkavelingen hebben daar echter verandering in gebracht door een sterke rationalisering (samenvoeging, rechttrekken van grenzen). Plaatselijk bepalen oude kreekrestanten nog steeds de kavelvorm.

3.2. Agrarisch grondgebruik

De voornaamste vorm van bodemgebruik op Overflakkee was (en is) de landbouw. Deze bestond aanvankelijk uit een vorm van gemengd bedrijf waarbij veehouderij (voornamelijk schapen) in dienst stond van de akkerbouw. De stalmest werd gebruikt om de vruchtbaarheid van de akkers te verhogen. Voor het zware landwerk hield men paarden (trekkracht). De teelt was ingesteld op granen (tarwe, gerst), aardappelen en verhandelbare gewassen (vlas, koolzaad). Verder verbouwden de boeren ook meekrap. De wortels van deze plant leverden de grondstof voor een purperrode kleurstof die gebruikt werd bij het verven van textiel. De bewerking van de meekrap geschiedde in meestoven. Rond de boerderijen waren veelal enkele percelen in gebruik voor tuinbouw en fruitteelt.

Akkerland zal altijd wel het merendeel van de zeekleipolders in beslag hebben genomen. Omstreeks 1850 bedroeg het aandeel bouwland circa 80 procent. Grasland kon men vooral aantreffen langs kreken en in de minder goed ontwaterde delen. Ook dienden buitendijks gelegen gorzen als weidegebied. De oppervlakte tuinbouwgrond en boomgaarden bedroeg rond het midden van de vorige eeuw nog maar enkele procenten van het totaal areaal cultuurland. Binnen de gemeente Dirksland kwam ten slotte ook vrij veel geriefbos voor, met name in de polder De Oude Plaat (**fig. 4a**).

In de periode 1850-1945 bleef het agrarisch bedrijf sterk gericht op akkerbouw, zij het dat het bouwplan veranderingen onderging.
Zo kwam al snel een eind aan de meekrapteelt toen in 1860 een synthetische verfstof werd ontwikkeld uit koolteer. Daarmee verdwenen ook de meestoven (omstreeks 1850 nog 14 stuks op Overflakkee) uit het landschap. De teelt van koolzaad en vlas nam eveneens af. Na 1865 schakelde men op grote schaal over op de verbouw van suikerbieten. Deze ontwikkeling werd gesteund door de overheid die subsidies verleende voor suikerfabrikage uit beetwortels. De lage prijzen voor graan tijdens de landbouwcrisis van de jaren '80 van de 19e eeuw droegen bij aan de snelle opkomst van de suikerbiet. Voor verwerking werden de bieten verscheept naar de suikerfabrieken van Puttershoek (Hoeksche Waard) en Dinteloord (West-Brabant). Een ander nieuw gewas was de cichorei. De wortels van deze plant dien(d)en na branden als koffiesurrogaat. Toen bleek dat de bladeren van de cichoreiplant (witlof) een hoge consumptieve waarde hadden kwam in de loop van de 20e eeuw het trekken van witlof in zwang. Aangezien dit in duisternis diende te gebeuren verschenen in het landschap plaatselijk grote loodsen. In de eerste helft van deze eeuw legde men zich ook toe op de uienteelt. Dit bleek zo succesvol dat omstreeks 1950 35 à 40 procent van de in Nederland geproduceerde uien op Goeree-Overflakkee werd verbouwd. Het merendeel hiervan werd geëxporteerd.

Al met al bleven granen en aardappelen echter de belangrijkste akkerbouwprodukten. Nog niet genoemde, minder belangrijke produkten waren peulvruchten, veevoedergewassen en tuinbouwzaden.

Na de eeuwwisseling werd de veeteelt op Overflakkee nog verder ingeperkt ten gunste van de akkerbouw. Dat kon mede door invoering van kunstmest. In de 19e eeuw had men ook wel gebruik gemaakt van stadsbeer en straatvuil uit Delft en Rotterdam. Na verbetering van de waterhuishouding in het eerste kwart van de 20e eeuw kon nog meer grasland worden gescheurd en omgezet in bouwland. Heden ten dage vind men slechts op de buitendijkse gronden nog aaneengesloten percelen weiland.
In de loop van deze eeuw verdwenen ook de bospercelen met hak- en geriefhout. Datzelfde gebeurde met een deel van de rond boerderijen staande erfbeplantingen. Dit was een gevolg van de overschakeling van hout op fossiele brandstoffen (steenkool, olie) en de schaalvergroting in de landbouw. Daar de tuinbouw van beperkte betekenis bleef kon de oppervlakte akkerland toenemen tot circa 90 procent van het totaal areaal cultuurland.
Binnen de akkerbouw vond een sterke mechanisatie en rationalisatie plaats. Zodoende kon het aantal arbeidskrachten in deze sector dalen bij een stijgende produktiviteit. Het paard werd vervangen door de tractor.

Na de Tweede Wereldoorlog onderging het grondgebruik op Overflakkee geen opvallende veranderingen. Het aantal in de landbouw werkzame personen (omstreeks 1945 nog ruim 50 procent) daalde in een versneld tempo door voortschrijdende mechanisatie en rationalisatie.
De (grove) tuinbouw won aan belang, evenals de fruitteelt. Hier en daar ging men over op bollenteelt. Akkerbouw bleef echter sterk dominant.
Tijdens de stormvloed van februari 1953 raakte het grootste deel van de landbouwgronden op Overflakkee overstroomd. De opgelopen schade (met name verzilting van de bodem) bleek gelukkig van tijdelijke aard. Na een herstelperiode van circa 5 jaar werd er een ruilverkavelingsproces in gang gezet waardoor de indeling van het landelijk gebied een opvallende schaalvergroting onderging. Percelen werden samengevoegd en onregelmatige grenzen zoveel mogelijk rechtgetrokken. Een nieuwe, momenteel in uitvoering zijnde landinrichting zal deze effecten versterken. De huidige verkavelingsstructuur bestaat overwegend uit regelmatige rechthoeken.

3.3. Niet-agrarisch grondgebruik

Een belangrijke vorm van bodemgebruik die vooral vóór de eerste bedijkingen in deze regio werd uitgeoefend was de moernering. Bij moer- of selnering groef men het zouthoudende veen onder de daarop afgezette zeeklei weg met als doel om, na verbranding van het veen, het zout te kunnen winnen. De te exploiteren veengronden werden provisorisch bedijkt met zogenaamde moerdijken. Na afloop van de moernering werden deze weer opgegeven. Veelal overstroomde zo'n poldertje dan weer. In de 15e eeuw werd de moernering sterk ingeperkt omdat er te veel land vernield en verloren ging. Karel V zou deze wijze van zoutwinning in de 16e eeuw zelfs geheel verbieden. Op enkele plaatsen zijn de gevolgen van deze activiteit nog aan het oppervlak zichtbaar in de vorm van een licht onregelmatig micro-reliëf.

Een andere vorm van niet-agrarisch "grondgebruik" was de visserij. Vanuit een aantal havens (waaronder Middelharnis, Sommelsdijk, Dirksland, Oude-Tonge, Den Bommel, Ooltgensplaat) werd gevist op de getijdestromen van Haringvliet, Grevelingen en Volkerak waar men zalm, elft en steur ving. Op de Noordzee bestonden de vangsten uit kabeljauw, haring, tarbot en schelvis. De visserij beleefde haar grootste bloei in de 16e en 17e eeuw. Na een terugval tijdens de Franse overheersing herstelde de bedrijfstak zich nog wel in het begin van de 19e eeuw maar na het verlies in 1830 van de Zuidelijke Nederlanden als afzetgebied zette de definitieve neergang in. In 1856 werd de visafslag van Middelharnis gesloten. De visserij concentreerde zich op Goeree. De havens op Overflakkee raakten na 1920 hun vissersvloot zelfs geheel kwijt. Tegenwoordig vervullen deze havens een belangrijke recreatieve functie.
De garnalenvisserij en de mossel- en oesterteelt hebben voor Overflakkee nooit een belangrijke rol gespeeld. Wel voorzagen arme lieden vroeger tijdens de winter in hun onderhoud door het rapen van mosselen en oesters op slikken en platen in de Grevelingen.

In de periode 1800-1945 bleef het ruimtebeslag door nederzettingsgroei beperkt. Sterkste groeier op Overflakkee was de dubbelkern Middelharnis-Sommelsdijk. Veel minder opvallend was de toename van de hoofdkernen binnen de andere twee gemeenten.

3.4. Visuele karakteristiek

Evenals de andere twee gemeenten op het voormalig eiland bestaat ook Middelharnis voor het overgrote deel uit een open polderlandschap dat bijna geheel in gebruik is als bouwland. De percelen - overwegend grote, tamelijk regelmatige rechthoeken - worden onderling gescheiden door sloten en kreekrestanten. De polders worden begrensd door dijken die over het algemeen slechts schaars beplant zijn. Langs de dijken en polderwegen komt verspreide bebouwing voor (boerderijen, schuren, loodsen). De oudere boerderijen vormen met hun zware erfbeplanting als het ware "eilanden" in de open ruimte. Een enkele boomgaard zorgt voor wat verdichting.
In het open landschap zijn de meeste kernen opvallend aanwezig. Kerktorens en molens dienen als oriëntatiepunten, evenals de watertorens van Kralingen (Dirksland) en Zuidzijde (Oostflakkee). De meeste polderwegen zijn onbeplant. Langs de belangrijkste doorgaande verbinding op Overflakkee (de N215 van Oude-Tonge langs Middelharnis naar Stellendam) komen transparante bomensingels voor.

4. INFRASTRUCTUUR

4.1. Landwegen

Landwegen hebben op Overflakkee lange tijd een ondergeschikte rol gespeeld ten opzichte van de waterwegen. Voor het meeste vervoer - met name dat van agrarische produkten - werd gebruik gemaakt van bevaarbare waterlopen. Er bestond weliswaar een net van verbindingen over land dat grotendeels samenviel met het dijkenpatroon, maar dit was tot in de 19e eeuw nog praktisch onverhard. Dat gold in nog sterkere mate voor hierop aangesloten stelsels van polderwegen. Het wegdek bestond over het algemeen uit klei (soms zand) en was derhalve in natte tijden (regen, dooi) met name voor het zwaardere verkeer moeilijk begaanbaar. In de dorpskommen waren de wegen doorgaans bestraat.

Afgezien van de weg tussen de havens van Middelharnis en Herkingen (gemeente Dirksland) - deze weg maakte deel uit van de route Maassluis-Zierikzee - kende Overflakkee geen belangrijke doorgaande (inter)regionale verbindingen. De verschillende interlokale verbindingen bleven tot halverwege de 19e eeuw onverhard. Pas nadat er in 1841 een particuliere stoombootdienst was geopend tussen Middelharnis en Rotterdam werden de eerste wegverhardingen uitgevoerd. In 1844 voorzag men de toegangswegen naar de haven van Middelharnis vanuit Dirksland/Sommelsdijk en Nieuwe-Tonge/Oude-Tonge van een schelpenlaag. Vanaf Sommelsdijk werd in de jaren 1851-'52 een grindweg aangelegd over Dirksland en Melissant naar Ouddorp. In 1857 volgde een grindweg van Middelharnis via Stad aan 't Haringvliet en Den Bommel naar Ooltgensplaat. Zo werden de grotere kernen op het voormalig eiland door redelijk begaanbare wegen met elkaar verbonden. In tegenstelling tot wat men zou verwachten volgden de verharde interlokale wegen niet overal het dijkenpatroon maar over grote delen de centrale ontsluitingsassen van de polders (b.v. de route Middelharnis - Nieuwe-Tonge - Oude-Tonge).
Verharding van het lokale wegenstelsel vond plaats vanaf circa 1870. Omstreeks de eeuwwisseling was al ruim twee derde deel hiervan verhard en hadden ook de kleinere kernen de beschikking over een goede landverbinding.

Tot 1940 onderging het wegennet nog verdere verbetering. Structurele uitbreidingen deden zich echter niet voor. De belangrijkste doorgaande verbinding over Goeree-Overflakkee (de weg Ouddorp - Dirksland - Middelharnis - Stad aan 't Haringvliet - Ooltgensplaat) kwam in 1927 in beheer bij de provincie. In 1918 had deze ook al de weg Middelharnis - Nieuwe-Tonge - Oude-Tonge - Achthuizen overgenomen. Deze twee wegen werden vanaf 1929 in delen gereconstrueerd en voorzien van een nieuw wegdek (teer, beton). In 1939 begon men met de aanleg van een vrijliggend rijwielpad langs de provinciale weg Ouddorp - Ooltgensplaat. Ingrijpende gevolgen voor de ruimtelijke ontwikkeling van de op het eiland gelegen kernen had dit alles echter niet.

Tot ver in de 20e eeuw zorgden veerdiensten voor verbinding van Goeree-Overflakkee met het omliggende gebied. Al vanaf de eerste inpolderingen in de 15e eeuw bestonden er veren. Omstreeks 1800 kon men over het Haringvliet worden overgezet naar Voorne (Middelharnis/Dirksland - Hellevoetsluis) en de Hoeksche Waard (Middelharnis - Nieuw-Beijerland, Ooltgensplaat - Numansdorp). Over het Volkerak lagen veren naar West-Brabant (Ooltgensplaat - Willemstad/Dinteloord) en over de Grevelingen naar Schouwen-Duiveland (Herkingen/Oude-Tonge - Bruinisse). Hoewel de meeste van deze veerdiensten in de

periode 1800-1940 werden verbeterd door snellere overvaarten (eerst stoom-, later motorbootveren) en hogere frequenties bleef Goeree-Overflakkee matig bereikbaar.
De bereikbaarheid verbeterde pas na de Tweede Wereldoorlog met de totstandkoming van de Deltawerken. De aanleg van de Grevelingendam (1965) naar Duiveland, de Haringvlietbrug en Volkerakdam (1964/1969) naar de Hoeksche Waard, de Haringvlietdam (1970) naar Voorne en de Brouwersdam (1971) naar Schouwen verlosten het eiland uit zijn isolement. De veren konden toen worden opgeheven.

Na 1945 werd Overflakkee opgenomen in het rijkswegennet door aanleg van de autoweg Rotterdam-Zeeland (A59) over de Haringvlietbrug/Volkerakdam en de Grevelingendam. De provinciale weg Ooltgensplaat-Middelharnis-Ouddorp (N215) werd gereconstrueerd. Van deze naoorlogse infrastructurele verbeteringen profiteerden niet alleen handel, industrie en landbouw maar ook het toerisme. De toegenomen mobiliteit werkte forensisme in de hand van personen uit de zuidelijke Randstad die op de Zuidhollandse eilanden een rustiger woonklimaat zochten.

4.2. Wateren

Overflakkee zit in het westen vast aan Goeree maar wordt aan de overige drie zijden begrensd door water. Ten zuiden liggen de Grevelingen en de Krammer. Deze vormen de grens tussen Zuid-Holland en Zeeland. In het oosten scheidt het Volkerak Overflakkee van West-Brabant. Langs de noordkant van het eiland vindt men het Haringvliet. De genoemde wateren ontstonden in de loop der Middeleeuwen toen door een reeks van overstromingen een uitgestrekte getijddelta werd gevormd. Na inpoldering van de hierin ontstane op- en aanwassen kregen ze hun huidige afmetingen.

De betekenis van rondom Overflakkee gelegen (voormalige) getijdestromen voor de afwatering en de visserij is reeds ter sprake gekomen. Daarnaast hebben ze ook een rol gespeeld voor de scheepvaart. Zo is het Haringvliet tot de aanleg van de Nieuwe Waterweg (voltooid in 1872) lange tijd een belangrijke schakel geweest in de vaarweg voor zeeschepen naar Rotterdam en Dordrecht. Een deel van de scheepvaart op Zuid-Holland maakte gebruik van de Grevelingen. Na opening van de Nieuwe-Waterweg behielden de verschillende wateren een functie voor de binnenschipperij, beurtvaarten en veerdiensten.
Bijna alle dorpen op Overflakkee waren door middel van een binnen- of buitenhaven aangesloten op het Haringvliet, de Grevelingen of het Volkerak. Tot halverwege deze eeuw waren die havens nog in gebruik bij de binnenvaart. Van hieruit werden goederen getransporteerd naar de verschillende afzetgebieden (onder andere graan en meekrap naar Rotterdam en vis naar Brabant en België). Vanaf de eeuwwisseling zou het vervoer per as (tram/vrachtauto in combinatie met veerdienst) echter een steeds groter deel van het goederentransport voor zijn rekening gaan nemen.

Door de totstandkoming van de Deltawerken verloren de kustwateren rond Goeree-Overflakkee hun functie voor de beroepsvaart. De tot binnenmeren geworden zee-armen kregen wel een belangrijke betekenis voor de pleziervaart en andere vormen van waterrecreatie (vis- en zwemsport). De binnenhavens op Overflakkee werden ingericht als jachthaven.

Binnendijks treft men op Overflakkee een stelsel van waterlopen aan, bestaande uit sloten, kreken, vlieten en andere gegraven watergangen. Deze dragen zorg voor de afwatering van de polders. De verschillende binnenhavens vervullen een functie als boezemwater. Verscheidene oude kreekrestanten zijn door verlanding steeds smaller geworden. Andere watergangen heeft men kunstmatig verbreed ten behoeve van de afwatering.

4.3. Dijken en dammen

Overflakkee heeft zijn ontstaan te danken aan een proces van landaanwinning door bedijking. Dijken en kaden vormen de onroerende overblijfselen van deze inpolderingsgeschiedenis. De oudste dijken (**fig. 2**) dateren uit de 15e eeuw. Bij latere inpolderingen verloren deze oudere dijken veelal hun zeewaterkerende functie. Ze werden dan tot slaper- c.q. binnendijken en deden vervolgens eventueel nog dienst als secundaire of tertiaire waterkering. Dijken deden (en doen) verder bijna overal dienst als verbindingsas, Praktisch alle dijklichamen zijn derhalve voorzien van een weg.

De in een vroeg stadium ingepolderde opwassen onderscheiden zich van de jongere aanwassen door een ringvormige doorgaande dijk. De aanwassen hebben in vele gevallen een schilvorm. Dit komt omdat deze bedijkingen aan konden sluiten op oudere polders. Afgezien van een enkele bedijking uit de eerste helft van deze eeuw kan men stellen dat Overflakkee reeds aan het einde van de 19e eeuw zijn huidige vorm had.

De buitenwaterkerende dijken langs Haringvliet, Grevelingen en Volkerak hebben door de na-oorlogse verzwaringen een hoogte gekregen van gemiddeld ruim 6m +NAP. Hoewel de binnendijken met een kruinhoogte van 2 tot 4m +NAP beduidend lager zijn vormen ook zij opvallende elementen in het landschap. De buitengronden langs het Haringvliet en de Grevelingen worden beschermd door lage kaden (lager dan +3m NAP).

In het verleden is Overflakkee verscheidene malen getroffen door stormvloeden. Een beruchte watervloed van die van januari 1682 toen een groot aantal polders onder water liep. Ook in de 18e en 19e eeuw (1717, 1825, 1894) vonden dijkdoorbraken plaats. Deze werden steeds hersteld zodat daarvan bijna niets meer te zien is. Alleen binnen de gemeente Oostflakkee resteren twee waterplassen langs de dijk van de polder Het Oudeland van Ooltgensplaat (Het Groote Gat en De Weel) als overblijfselen van dijkdoorbraken in 1717. Het voormalig eiland werd voor het laatst zwaar getroffen tijdens de watersnoodramp van februari 1953. Er vielen toen op Overflakkee ruim 400 slachtoffers waaronder alleen al 305 te Oude-Tonge (gemeente Oostflakkee). Slechts de polders rond Dirksland en Melissant bleven gespaard. Bij de herstelwerkzaamheden ging men, naast het dichten van de doorbraakgaten, ook over tot het leggen van geheel nieuwe dijkvakken zoals langs de zuidoever van Overflakkee tussen Herkingen (gemeente Dirksland) en Ooltgensplaat (gemeente Oostflakkee). Tevens nam men het besluit een aantal zeegaten af te sluiten. Overflakkee werd zelfs geheel afgesloten van directe zee-invloeden door respectievelijk de Grevelingendam (1965), Haringvlietdam (1970), Brouwersdam (1971) en Philipsdam (1987). Deze Deltawerken maakten de voormalige zee-armen tot binnenwateren.

4.4. Tramwegen

In het begin van deze eeuw (1909) werd de ontsluiting van Overflakkee verbeterd door de opening van een tramdienst vanuit Rotterdam. Aanleg en exploitatie van het tramlijnnet werden verzorgd door de Rotterdamsche Tramweg-Maatschappij (RTM). De aansluiting van het eiland geschiedde vanuit Hellevoetsluis. Dit vestingstadje op Voorne-Putten had in 1905 een tramverbinding met Rotterdam gekregen. Om het Haringvliet te "overbruggen" werd van hieruit door de RTM een stoombootdienst ingesteld op de Buitenhaven van Middelharnis. Daarvandaan werden vervolgens twee lijnen aangelegd; één in noordwestelijke richting over Middelharnis, Sommelsdijk, Dirksland, Melissant en Stellendam naar Ouddorp en één in zuidoostelijke richting over Middelharnis, Nieuwe-Tonge en Oude-Tonge naar Ooltgensplaat. In 1909 werden beide tramlijnen in gebruik genomen. Bij genoemde dorpen waren haltes. Verder stopte de tram nog op een aantal tussengelegen plaatsen. Ten zuiden van het tramknooppunt Middelharnis was ter hoogte van de samenkomst van de twee lijnen een tramstation gebouwd annex remise, goederenloods en werkplaats. Een speciaal watertorentje voorzag de stoomlocomotieven van ketelwater. Naast de tramdiensten stelde de RTM in 1909 op Overflakkee ook een busdienst in vanuit Middelharnis op Den Bommel.

De tram volgde op Overflakkee lang niet overal het bestaande wegenpatroon. Voor het baanvak Middelharnis-Ooltgensplaat werd nog wel over grote stukken gebruik gemaakt van bestaande polderwegen maar de lijn Middelharnis-Ouddorp kreeg een grotendeels eigen tracé (vrije baan).
Bijna een halve eeuw heeft de tram goede diensten bewezen in het vervoer van personen en goederen (suikerbieten, aardappelen). Voor de oversteek van het Haringvliet tussen Middelharnis en Hellevoetsluis ontwikkelde de RTM een speciaal sleepschip. Dit vaartuig was voorzien van rails voor het overbrengen van trammaterieel zodat men niet telkenmale de goederen hoefde over te laden. Ook maakte het trambedrijf gebruik van speciale laadbakken/containers die van hun onderstellen op schepen konden worden getakeld.
Reeds vóór de Tweede Wereldoorlog werd de RTM geconfronteerd met de concurrentie van bus en vrachtwagen. Ondanks modernisering van het materieel bleek de tram op den duur niet opgewassen tegen het meer efficiënte wegverkeer. Na de watersnoodramp van 1953 werden de tramlijnen op Overflakkee nog wel (provisorisch) hersteld maar niet lang daarna moest men erkennen dat de exploitatie niet meer verantwoord was.

In 1956 werd het personenverkeer gestaakt, in 1957 gevolgd door het goederenvervoer. De rails en halteplaatsen werden afgebroken. Alleen het baanvak Middelharnis-Middelharnis Haven bleef tot 1965 in gebruik voor het vervoer van goederen. Het voormalig tramtracé is op enkele plaatsen nog herkenbaar aan een niet afgegraven dijklichaam (bijvoorbeeld bij Melissant; gemeente Dirksland) of een langgerekt smal perceel met afwijkend grondgebruik (tussen Oude-Tonge en Achthuizen; gemeente Oostflakkee).

De tramlijnen op Goeree-Overflakkee hadden min of meer het karakter van lokaal- of buurtspoorwegen. Zowel het tracé (rechte, veelal vrije baanvakken) als de aard van de hierover uitgevoerde diensten (personen- en goederentransport met vrij hoge snelheden) roepen die vergelijking op. Het is dan ook niet verwonderlijk dat de aanleg van tramlijnen op Goeree-Overflakkee, net als die van spoorwegen elders, invloed gehad heeft - zij het op beperkte schaal - op de ruimtelijke ontwikkeling van enkele dorpen op het eiland. Dit geldt met name voor Oude-Tonge (gemeente Oostflakkee) en in mindere mate ook voor Middelharnis en Melissant (gemeente Dirksland). De wijze van aansluiting op het

tramlijnennet is hier medebepalend geweest voor de gekozen uitbreidingsrichting in de eerste helft van deze eeuw.

4.5. Militaire infrastructuur

Bij een zestal dorpen op Overflakke (Middelharnis, Stad aan 't Haringvliet, Melissant, Den Bommel, Oude-Tonge en Ooltgensplaat/ Galatheese haven) zijn tijdens de Tachtigjarige Oorlog (1568-1648) redouten gebouwd. Deze eenvoudige verdedigingswerken maakten geen onderdeel uit van een linie of stelling. Het waren op zichzelf staande wachthuizen die de toegang tot dorp of haven moesten bewaken c.q. afschermen. Na functieverlies raakten de meeste van deze redouten/wachtposten in verval waarna afbraak volgde. In één geval (Stad aan 't Haringvliet) werd een nieuwe functie gevonden zodat het bouwwerk kon worden behouden.

Bij Ooltgensplaat (gemeente Oostflakkee) zijn nog restanten aanwezig van voormalige militaire werken, te weten een aarden wal, drie redouten en een fort. Het fort ligt ten oosten van het dorp, bij de uitmonding van de plaatselijke haven in het Volkerak. Op deze plek hadden de Spanjaarden in 1571 al een schans laten bouwen ter bewaking van de waterweg tussen Holland en Zeeland. In 1793 werd bij de inmiddels vervallen schans een batterij aangelegd. Napoleon gaf later opdracht om deze batterij te vervangen door een vierhoekig aarden gebastionneerd werk met een gemetseld reduit, fort Dunesque genaamd (later Prins Frederik). Volgens de Vestingwet van 1874 behoorde dit fort (voltooid in 1811) samen met verdedigingswerken aan de overzijde van het Volkerak in West-Brabant (Willemstad) en aan de andere kant van het Hollands Diep in de Hoeksche Waard (Numansdorp) tot de "Stelling van het Hollands Diep en het Volkerak". Fort Prins Frederik, in 1859/1860 nog verbeterd, werd in 1928 opgeheven als vestingwerk. Thans is het in gebruik als camping.

Ten westen van Ooltgensplaat zijn eveneens onder Frans bewind in 1811 drie aarden redouten aangelegd langs toegangswegen naar fort Dunesque/Prins Hendrik. Deze kwamen respectievelijk aan de noordelijke dijk van de polder Het Oude Land (de Nieuwe Dijk), aan de zuidelijke dijk van diezelfde polder en de nog iets zuidelijker gelegen Hooidijk. Rond dezelfde tijd werd aan de Lange Weg, op circa 1,5 kilometer buiten de dorpskern een kleine batterij gebouwd. Ooltgensplaat werd aan de landzijde afgesloten door een aarden wal met gracht langs de bebouwde kom.
In 1926 werden deze militaire objecten van hun defensieve functie "ontdaan". De twee noordelijke redouten (nu in gebruik als kerkhof, respectievelijk woningbouwterrein) zijn nog als verhogingen in het terrein waarneembaar.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog kwamen delen van Goeree-Overflakkee binnen de door de Duitse bezetter aangelegde Atlantikwall te liggen. Op Overflakkee werd de oostpunt van het eiland van zodanig strategisch belang geacht dat Ooltgensplaat werd aangemerkt als "Stützpunktgruppe". Dit ging gepaard met de bouw van diverse typen bunkers, elk voorzien van het nodige geschut. Deze werken werden afgegrendeld door prikkeldraad en tankhindernissen.

4.6. Nutsvoorzieningen

Omstreeks 1875 begon een particuliere onderneming in Sommelsdijk met de exploitatie van een gasbedrijf. Deze fabriek werd in 1907 overgenomen door de toenmalige gemeenten Middelharnis en Sommelsdijk. Ook de gemeenten Dirksland en Oostflakkee hebben enige tijd een eigen gasfabriek bezeten. De afzonderlijke bedrijven gingen in 1948 een fusie aan waaruit de Gascentrale Flakkee ontstond.

In 1934 werd op Goeree-Overflakkee een waterleidingbedrijf gesticht. Het hoofdkantoor kwam in Middelharnis. Dit bedrijf zorgde zelf voor waterwinning en wel in de duinen van Goeree bij Ouddorp. Voor de distributie werden er bij de gehuchten Kralingen (gemeente Dirksland) en Zuidzijde (gemeente Oostflakkee) watertorens gebouwd. Deze staan er nog. Het duinwaterleidingbedrijf van Goeree-Overflakkee is later opgegaan in de NV Watermaatschappij Zuid-West-Nederland. Het verzorgingsgebied van deze maatschappij beslaat ook de provincie Zeeland en enkele West-Brabantse gemeenten.

Een deel van de bewoners van Overflakkee kon vanaf 1930 beschikken over elektrische stroom nadat de in dat jaar opgerichte Electriciteits-Maatschappij Goeree-Overflakkee een toeleveringscontract had afgesloten met de opwekkingscentrale in Dordrecht. Vooralsnog profiteerde alleen het westelijk deel van het eiland hiervan. Het oostelijk deel van Overflakkee (Stad aan 't Haringvliet, Den Bommel, Ooltgensplaat, Nieuwe- en Oude-Tonge) kreeg pas in 1950 aansluiting op het elektriciteitsnet.

5. NEDERZETTINGEN

5.1. Algemeen

De gemeente Dirksland bevat drie kernen. Naast de hoofdkern Dirksland zijn dat de dorpen Melissant en Herkingen. De drie nederzettingen werden al snel na de bedijking van de gelijknamige polders in de 15e eeuw gesticht. Bij Dirksland gebeurde dit volgens het stedebouwkundig concept van het zogenaamde "voorstraatdorp", een specifieke planmatige nederzettingsvorm die veelvuldig voorkomt binnen het zuidwestelijk zeekleigebied. Dit dorpstype dankt zijn benaming aan de "voorstraat", de hoofdas van de nederzetting die over het algemeen haaks op de polderdijk is geprojecteerd. De voorstraat - in de regel aan beide zijden begeleid door een achterstraat - ligt meestal dichtbij de plek waar men tijdens de bedijking een kreek heeft afgedamd. De zandige oeverwallen van zo'n kreek boden namelijk een stevige ondergrond voor de eerste bebouwing. Het buitendijkse deel van de kreek kon men benutten voor de aanleg van een haven. Tussen haven en voorstraat ontstond door verbreding van de polderdijk de "kaai", een rechthoekige ruimte die plaats bood aan havenactiviteiten. Een vierde traditioneel stedebouwkundig element van het voorstraattype is de "kerkring". De kerk, veelal gesitueerd op het einde van de voorstraat, werd namelijk vaak omgeven door een ringvormige weg met gracht.
Behalve Dirksland vertoont ook Melissant kenmerken van genoemd dorpstype. De nederzettingsstructuur van laatstgenoemde plaats is in dit opzicht echter te "onvolledig" om als een zuiver voorbeeld te worden aangemerkt. Herkingen kan, ondanks het bezit van een haven en een kaai, beter worden aangeduid als "dijkdorp".

Dirksland is altijd de grootste geweest van de drie kernen. Melissant en Herkingen bleven vanaf hun stichting achter in omvang bij dit dorp. Uit gegevens over huistellingen die in de eerste helft van de 17e eeuw in deze voormalige ambachten/gemeenten zijn gehouden kan worden afgeleid dat in de drie dorpen te zamen toen circa 1.600 personen woonachtig waren. Dirksland (circa 1.350 inwoners) werd op ruime afstand gevolgd door Melissant (circa 130) en Herkingen (circa 120). Een eeuw later blijkt Dirksland vrij sterk in omvang te zijn afgenomen. Melissant en Herkingen vertoonden in diezelfde periode weliswaar een duidelijke groei maar het inwonersaantal in de drie ambachten lag medio 18e eeuw toch wat lager (op circa 1.500) dan honderd jaar daarvoor. Vanaf circa 1800 zijn meer nauwkeurige gegevens bekend over het bevolkingsverloop dankzij regelmatig gehouden volkstellingen. Deze zijn verwerkt in tabel 1 (p.15).

Uit deze bevolkingscijfers blijkt dat de dorpen in de periode 1800-1940 alle drie in omvang zijn toegenomen, zij het in verschillende mate en in verschillend tempo. Dirksland kende absoluut gezien de sterkste groei maar de relatieve toename van Melissant (een verzesvoudiging van het inwonersaantal) was veel groter. Herkingen neemt wat dit betreft een tussenpositie in.
Het hoogste groeitempo kende Dirksland in de jaren 1822-1840 en 1900-1920. Het tijdvak 1840-1900 was er een van stagnatie. In de laatste periode nam ook Herkingen nauwelijks in omvang toe. Melissant kende een veel regelmatiger groei zonder uitgesproken pieken of dalen.
Tot de jaren '60 van deze eeuw zal het bevolkingsverloop vooral zijn bepaald door natuurlijke aanwas/afname (geboorte- en sterfte-overschot), al of niet versterkt/getemperd door een positief/negatief vestigingssaldo. Pas na verbetering van de ontsluiting van

Overflakkee door de totstandkoming van de Deltawerken kwamen de eilandgemeenten binnen het bereik van woningzoekenden uit de Randstad. De hoofdkern van de gemeente

Tabel 1. Bevolkingsontwikkeling.

jaar	aantal inwoners			
	DIRKSLAND	MELISSANT	HERKINGEN	totaal 1)
1798	1.151	333	366	
1822	1.563	430	492	
1840	2.183	677	628	
1860	2.144	1.038	665	
1880	2.226	1.257	659	
1900	2.205	1.572	723	
1920	2.737	1.821	820	
1940	2.835	1.906	1.022	
1960	2.952	1.916	1.067	
1980				6.682
1990				7.407

1) In 1966 werden de voormalige gemeenten Dirksland, Melissant en Herekingen samengevoegd tot de nieuwe gemeente Dirksland.

Middelharnis (Middelharnis/Sommelsdijk) trok verreweg het grootste deel van deze woonforensen naar zich toe waardoor Dirksland nauwelijks van deze ontwikkeling profiteerde.

5.2. Kernen

Hierna worden de drie genoemde dorpen binnen de gemeente Dirksland besproken. De volgorde van bespreking is gebaseerd op een rangschikking naar omvang. Dirksland, Melissant en Herkingen worden verder ook nog kort behandeld in de achter deze beschrijving gevoegde bebouwingskarakteristiek. Daar komen met name de visuele aspecten van de vooroorlogse bebouwing ter sprake.

5.2.1. Dirksland

Het dorp Dirksland heeft een centrale ligging binnen de gelijknamige gemeente. De stichting van deze plaats geschiedde waarschijnlijk direct na de totstandkoming van de polder Dirksland (1415-1416), de eerste permanente bedijking van Overflakkee. Daarmee is Dirksland het oudste dorp op dit voormalige eiland. Hier werd voor de eerste maal op Overflakkee het stedebouwkundig concept van het voorstraatdorp toegepast. Alle vier de traditionele elementen (par. 5.1.) zijn aanwezig. De Voorstraat ligt hier opmerkelijk schuin op de polderdijk. Dat vindt zijn oorzaak in het feit dat men de dorpsplattegrond heeft willen inpassen tussen twee oude kreken. Het Heul verbindt de Voorstraat met de polderdijk (Straatdijk/ Westhavendijk). Het kaai-element is bij Dirksland niet zo duidelijk meer te onderscheiden omdat deze ruimte in de loop van de tijd bebouwd is geraakt. De naam bestaat nog. Op de straatnamenkaart komen wij de Kaai tegen ten noorden van de Heul aan de westzijde van de haven **(fig. 5a)**. De Voorstraat werd oorspronkelijk alleen aan de oostkant begeleid door een achterweg (Tuinstraat). Deze weg raakte pas vrij laat bebouwd. De twee parallelstraten aan de westkant (Nieuwstraat en Achterdorp) zijn van recenter

datum. Ten zuiden van de Voorstraat ligt de Ring rond de kerk. Reeds in 1423 was sprake van een kerkgebouw in Dirksland. Eind 15e eeuw werd begonnen met de bouw van de huidige kerk. Toren en koor dateren nog van die periode. Het driebeukig schip (het enige op Overflakkee) is 16e eeuws. De kerkring - in dit geval meer een afgeronde vierhoek - werd en wordt nog steeds begeleid door een gracht.

Dirksland was van meet af aan sterk gericht op de landbouw. Akkerbouw nam binnen het gemengd bedrijf een dominante positie in. De boerderijen lagen vooral rond de kerk. Aan de Voorstraat hadden zich de notabelen gevestigd. Hun woonhuizen, alsmede raadhuis en rechthuis, verleenden de dorpsas een stedelijk aanzien. In het havenkwartier waren arbeiders en vissers gehuisvest. Vanuit de haven bedreef men visvangst en werden akkerbouwproducten geëxporteerd (meekrap, vlas). Als gevolg van latere inpolderingen kwam de haven van Dirksland steeds verder van open water (Zuiderdiep/Haringvliet) te liggen. De daaruit voortvloeiende dichtslibbing bedreigde zowel scheepvaart als afwatering. Men besloot daarom in de eerste helft van de 16e eeuw tot aanleg van een spuikolk ten oosten van het dorp om haven en havenkanaal op diepte te houden. Halverwege de 17e eeuw werd de spuisluis geheel vernieuwd.
In 1731 werd de uitwatering verbeterd door de ingebruikname van een poldermolen ten westen van de bebouwde kom. Deze molen - in 1915 gedeeltelijk gesloopt en vervangen door een motorgemaal - stond via een boezemwater en een sluis in verbinding met de haven van Dirksland. Door de voortgaande inpoldering ten noorden van Dirksland bleek de capaciteit van de spuikolk en -sluis op den duur onvoldoende om verzanding tegen te gaan. In 1790 werd de haven daarom van het buitenwater afgesloten door een schutsluis op ruim 3 kilometer ten noorden van de dorpskern (Sas van Dirksland). De oude spuikolk werd buiten gebruik gesteld en niet lang daarna gedempt.

Volgens een verpondingscohier uit 1632 telde het ambacht van Dirksland 277 huizen (woningen/boerderijen). Het merendeel daarvan stond in het dorp. De bebouwing was nog steeds geconcentreerd rond Voorstraat, Ring, Nieuwstraat en de polderdijk. Toen de visvangst in de 18e eeuw aan betekenis inboette richtte de lokale economie zich praktisch geheel op de landbouw. Voor de verwerking van meekrap waren er drie meestoven. Aan de Westhavendijk stond eind 17e eeuw al een korenmolen (gesloopt in de eerste helft van de 20e eeuw). Naast een eigen kerk, raad- en rechthuis had Dirksland medio 18e eeuw ook een waaggebouw en een school. Toch was er sprake van stagnatie in de ruimtelijke ontwikkeling van de nederzetting. Dat blijkt duidelijk uit de afname van het aantal huizen (225 stuks in 1732).
Het raadhuis aan de Voorstraat werd in 1835 geheel nieuw opgetrokken. Een jaar later onderging het daarnaast gelegen rechthuis een ingrijpende verbouwing. In 1846 kreeg Dirksland een tweede korenmolen, een gemetselde stellingmolen aan de Vroonweg ten westen van de dorpskern.

Omstreeks 1850 telde Dirksland circa 270 huizen. De ruimtelijke structuur was nog maar weinig veranderd in vergelijking met de situatie kort na de dorpsstichting. Wel waren de Nieuwstraat en het Achterdorp inmiddels bebouwd geraakt. Datzelfde gold voor de Winterstraat - de noordelijke afsluiting van de dorpskern - en voor de Noordspuidijk aan de oostkant van de haven. De lintbebouwing langs de polderdijk (Kaai/Westhavendijk, Schelpenpad/Straatdijk) was wat toegenomen. De Tuinstraat was nog steeds niet bebouwd. Tussen Tuinstraat en Ring lagen twee kleine dwarsstraatjes; Gasthuissteeg en Kapoenstraat

(zie fig. 5a). Ten zuiden van de kom bevond zich de algemene begraafplaats, ten noorden (aan de overzijde van de haven) een begraafplaats voor Joden.

De ruim 2.100 inwoners vonden nog steeds hoofdzakelijk een bestaan in de akkerbouw (graan, meekrap, aardappelen). Rondom de kern lag een gordel met moestuinen en een enkele boomgaard. De bevolking vertoonde tot 1900 nauwelijks groei. Zodoende was er in de tweede helft van de 19e eeuw geen aanleiding tot uitbreiding. Het bleef bij enige verdichting. De in 1867 opgerichte Gereformeerde Gemeente te Dirksland kreeg in 1868 de beschikking over een eigen kerkgebouw in het buurtschap Kralingen aan de oostkant van het dorp. In datzelfde jaar werd aan de Ring een weeshuis in gebruik genomen. Naast de bestaande openbare school werd in 1895 een christelijke school gesticht.

Na 1900 steeg het inwonertal van Dirksland vrij snel (van 2.205 in 1900 naar ruim 2.700 anno 1920). Toch kwam het in deze periode nog niet tot planmatige uitbreidingen. Langs het Polderweegje verscheen nieuwe lintbebouwing, alsook langs de Zuidspuidijk. Verder raakten de Boomvlietstraat en het Korteweegje bebouwd en werden er woningen/bedrijfspanden opgericht aan de Gelderse Dijk en de Westhavendijk. De in 1909 geopende tramlijn ten noorden van het dorp had vooralsnog geen invloed op de ruimtelijke ontwikkeling van de nederzetting.

In het tweede kwart van de 20e eeuw ging men daadwerkelijk over tot uitleg van het stratenpatroon. Nog weinig doordacht waren de kleinschalige uitbreidingen ten zuiden (verlenging van de Tuinstraat en aanleg van enkele dwarsstraatjes daarop) en ten oosten van de dorpskern (Onwaardsedijk/Kralingseweg). Het betrof hier voornamelijk huisvesting van arbeidersgezinnen. Duidelijk beter overwogen en meer planmatig van opzet was een noordwestelijk gerichte uitbreiding tussen Tramweg en dorpskom **(zie fig. 6)**. Deze rechthoekige woonwijk bestond uit twee oost-west georiënteerde wegen (Tramweg/Secretaris Rooijlaan en Burgemeester C. Zaaijerlaan), verbonden door een drietal dwarsstraten (Emmalaan, Wilhelminalaan, Julianalaan)**(fig. 5a)**. Hier kwamen huizen (vrijstaand/half vrijstaand) voor de wat beter gesitueerden tot stand. De aansluiting op de oude kern geschiedde middels Stationsweg en Burgemeester C. Zaaijerlaan. De Stationsweg vormde ook de verbinding tussen dorp en tramhalte. De eerste westwaartse uitbreiding werd nog vóór 1940 gevolgd door een tweede, wat kleinere uitbreiding ten zuidwesten ervan. Dit wijkje, begrensd door Burgemeester C. Zaaijerlaan, Oude Wiel, Philips Hoofjesweg en Wernerlaan, kreeg eveneens een rechthoekige structuur **(fig. 5a)**. Ook hier verscheen voornamelijk vrijstaande bebouwing voor meer welgestelden. De ruimte binnen deze stratenrechthoek werd na de Tweede Wereldoorlog opgevuld met vier hofjes (Lijsterbes-, Esdoorn-, Linden- en Berkenhof).
Ten noorden van de tramlijn kwam in de jaren '20-'30 langs de Boezemweg nog nieuwe lintbebouwing (voornamelijk villa's) tot stand.

De gemeente Dirksland bleef in de periode 1850-1945 sterk agrarisch. Rond 1945 werkte nog de helft van de beroepsbevolking in de landbouw. Industrievestigingen van betekenis deden zich niet voor. Wel werd in 1932 ten noorden van de dorpskom een ziekenhuis in gebruik genomen. Dit streekziekenhuis (het Van Weel-Bethesda-ziekenhuis, gelegen binnen de stratendriehoek Stationsweg-Boezemweg-Secretarieweg) werd in de jaren '50 nog uitgebreid met een kinderafdeling. Er is tevens een opleiding voor verpleegkundigen aan verbonden.

De uit 1868 daterende Gereformeerde kerk in het buurtschap Kralingen werd in 1927 door brand verwoest. In 1928 kon men echter al weer beschikken over een nieuw kerkgebouw aan de Boomvlietstraat, niet ver van de oude locatie.
Het inwonertal van Dirksland anno 1940 bedroeg slechts weinig meer dan een tweetal decennia daarvoor (2.835 t.o.v. 2.737). Tijdens de periode van de na-oorlogse wederopbouw zou er weinig verandering komen in dit langzame groeitempo.

Na 1945 ging men eerst over tot opvulling van de resterende open ruimte tussen de vooroorlogse westelijke uitbreidingen **(vgl. fig. 4b en c)**. Dit ging ten koste van de laatste percelen tuinbouwgrond rond de kern. De oude gedempte spuikom ten zuidoosten van de haven werd ingericht als industrie- en opslagterrein. Tijdens de stormvloedramp van 1953 bleef Dirksland als één van de weinige dorpen op Overflakkee gevrijwaard van overstroming. Zeer recent zijn er nieuwe woonwijken verschenen aan de zuidkant en westzijde van de bebouwde kom.

5.2.2. Melissant

Melissant ligt noordelijk van Dirksland **(fig. 4c)**. Het dorpje is ontstaan in de polder Oud-Melissant die in 1480 werd aangedijkt tegen de reeds ingepolderde opwas van Dirksland **(fig. 2)**. De bewoning zal zich in het begin langs de noordelijke dijk van de aanwas hebben geconcentreerd. Loodrecht op deze dijk (Molendijk) werd een tweede bebouwingsas aangelegd (Voorstraat). Deze Voorstraat is het enige element in de dorpsplattegrond waaruit wij kunnen opmaken dat het wellicht in de bedoeling heeft gelegen om hier net als in het geval van Dirksland een nederzetting van het voorstraattype te stichten. Melissant heeft echter geen haven, kaai en/of kerkring zodat het hooguit als een onvolledige variant van deze dorpsvorm kan worden beschouwd. Het is niet duidelijk of er ooit een haven is geweest. Het kaai-element ontbreekt echter totaal. Vermoedelijk lag het wel in de bedoeling een kerkring aan te leggen. Begin 16e eeuw stond er namelijk op het eind van de Voorstraat een kapel, ter hoogte van het Plein **(fig. 5b)**. Na de Hervorming kreeg deze kapel echter een andere hoofdfunctie en verloor daarmee zijn invloed op de ruimtelijke ontwikkeling van het dorp.

Het sterk agrarische Melissant was lange tijd eigenlijk nauwelijks meer dan een gehucht. Halverwege de 17e eeuw telde men er slechts zo'n 20 huizen/boerderijen. Een eeuw later stonden er circa 30 stuks. Tussen 1750 en 1850 verdubbelde de bebouwing in omvang. In dat laatste jaar bedroeg het huizenbestand 68, het aantal inwoners circa 650. De voormalige kapel aan het Plein was in 1829 verbouwd tot school annex onderwijzerswoning. In 1858 kreeg Melissant een nieuw raadhuis naast dit schoolgebouw. De Voorstraat was inmiddels voorzien van bestrating. Aan de westkant van deze straat liep achter de huizen langs een niet verharde en onbebouwde parallelweg (Achterweg). Onderlangs de Molendijk lag de eveneens onverharde Beneden-Molendijk (later Julianaweg). Omstreeks 1850 werd aan de oostkant van het Plein een begraafplaats ingericht.
Uit tabel 1 (p.15) valt op te maken dat het inwonertal van de gemeente rond het midden van de 19e eeuw vrij sterk toenam. Dit was vooral het gevolg van een gemeentelijke herindeling uit 1857 waarbij twee kleine kernloze plattelandsgemeenten (Onwaard en Roxenisse) werden opgeheven en bij Melissant gevoegd. Daarnaast kende het dorp in die tijd ook een autonome groei die samen zal hebben gehangen met de gunstige agrarische conjunctuur in die tijd.

Hoewel Melissant in de tweede helft van de 19e eeuw vrij gestaag groeide leidde dit nog niet tot uitleg van de nederzetting. Het bleef voorlopig bij uitbreiding en verdichting van de lintbebouwing langs de Molendijk en de Voorstraat waarbij deze straten langzaam aan twee zijden bebouwd begonnen te raken. In 1863 verrees op de hoek Voorstraat/Julianaweg een nieuwe Hervormde kerk met pastorie. Nog vóór de eeuwwisseling kwam naast dit kerkje een nieuw schoolgebouw aan de Julianaweg tot stand.
Tijdens de eerste decennia van de 20e eeuw (1900-1920) bleef de oude nederzettingsstructuur, ondanks verdere bevolkingsgroei, nog steeds ongewijzigd. De lintbebouwing langs de Molendijk/Julianaweg werd uitgebreid, vooral oostwaarts richting halte aan de in 1909 in gebruik genomen tramlijn Middelharnis-Ouddorp. Vlakbij die tramhalte werd in het eerste kwart van deze eeuw een Rooms-katholiek kerkje annex pastorie opgetrokken. Aan de Julianaweg vond de Vrije Gereformeerde Gemeente een (tijdelijk) onderkomen. Een andere tak van de Gereformeerde Gemeente liet in het tweede kwart van de 20e eeuw een kerkje bouwen aan het einde van de Voorstraat. In die periode kwam ook een bescheiden uitbreiding van het stratenpatroon tot stand. Zo werd vanaf de Julianaweg aan de oostkant van de Voorstraat de Binnenweg aangelegd. Ter hoogte van het kerkhof maakte men een dwarsverbinding (Kerkhofweg). Voor 1940 werd er ook een eerste aanzet gegeven tot aanleg van de Bernhardstraat. Nieuwe bebouwing verscheen langs de Binnenweg, de Julianaweg, de Bouwdijk en met name ook langs de Nieuweweg (zuidelijke verlenging van de Voorstraat)**(vgl. fig. 5b en 7)**.

Hoofdmiddel van bestaan bleef de akkerbouw (granen, aardappelen). Verder hield men zich ook bezig met tuinbouw en paardenfokkerij. Omstreeks 1940 vond op een perceel halverwege de Julianaweg reeds teelt onder glas plaats. Aangezien de bevolking na 1920 nauwelijks toenam bleef Melissant steken op een inwonersaantal van nog geen 2.000 zielen (zie tabel 1).

Na 1945 ging men over tot opvulling van de nog onbebouwde ruimte ten oosten van de Binnenweg, voortbordurend op het bestaande stratenpatroon. Ten westen van de Nieuweweg kwam een tweede begraafplaats. Aan het begin van de Molendijk werd een fabrieksterreintje aangelegd. Verder kregen de dorpsbewoners de beschikking over een eigen sportaccommodatie aan het einde van de Binnenweg.

5.2.3. Herkingen

Het dijkdorpje Herkingen ligt ten zuiden van Dirksland aan het Grevelingenmeer **(fig. 4c)**. De nederzetting heeft zich hier ontwikkeld na bedijking van de polder Oud-Herkingen in/omstreeks 1420. De eerste tijd had men veelvuldig te kampen met tegenspoed. De polder raakte meerdere malen overstroomd. Ook het dorp had hiervan te lijden. Pas in 1604 kreeg de bedijking een meer permanent karakter. Vanaf die tijd verliep de ontwikkeling van Herkingen meer voorspoedig. Stonden er in 1632 nog maar 21 huizen, rond 1750 waren dat er al 50. Aan de noordkant van de dijknederzetting bevond zich toen reeds een korenmolen. Verder had men een eigen school. Herkingen beschikte al in de 15e eeuw over een kapel (later parochiekerk). Eind 17e eeuw blijken de godsdienstbijeenkomsten echter in een schuur te worden gehouden. In 1788 kregen de inwoners weer een eigen kerk. Deze bevindt zich aan de Scharloodijk **(fig. 5c)**.

Behalve van de landbouw, de belangrijkste bestaansbron, leefde men ook van de visvangst die bedreven werd vanuit de haven aan de Grevelingen. Tussen haven en Molendijk ontwikkelde zich een soort havenkade (Kaaidijk), dit mede dankzij de instelling van een veer over de Grevelingen naar Bruinisse op Schouwen-Duiveland.

Omstreeks 1850 telde Herkingen 85 huizen en circa 640 inwoners. Haaks op het bewoningslint Molendijk/Kaaidijk was bebouwing tot stand gekomen langs de Scharloodijk en de Peuterdijk. Zodoende had de nederzettingsstructuur een kruisvorm aangenomen **(fig. 4a)**. De visvangst was inmiddels bijna geheel verdwenen. De akkerbouw (graan, meekrap, aardappelen) had daarentegen nog meer aan belang gewonnen. De oude korenmolen aan de Molendijk was in 1841 vervangen door een nieuw exemplaar, een ronde stenen grondzeiler.

In de periode 1850-1900 stagneerde Herkingen in zijn ontwikkeling. De bevolking nam nauwelijks toe. Het dijkenkruis (Molendijk/Kaaijdijk-Scharloodijk/Peuterdijk) raakte dichter bebouwd - met name op het snijpunt - zonder dat zich komvorming voordeed. Haaks op de Peuterdijk werd een doodlopend straatje aangelegd (Sint Elisabethstraat)**(fig. 5c)**.
Gedurende de eerste helft van de 20e eeuw werden enkele bescheiden uitbreidingen gerealiseerd. Ten zuiden van de Peuterdijk projecteerde men de Nieuwstraat. Ten noorden van de kern kwam langs de Molendijk ter hoogte van de korenmolen een woonwijkje tot stand, bestaande uit de Tuinstraat, Stoofweg, A. de Vliegerstraat en Jan Deugtstraat **(vgl. fig. 5c en 8)**. Deze stratenvierhoek raakte maar langzaam bebouwd.
Aan de Peuterdijk werd ter hoogte van de Nieuwstraat in 1928 een Gereformeerde kerk gesticht. Verder kreeg Herkingen een eigen brandweerkazerne op de hoek van de Scharloodijk en de 1 Februariweg. Dankzij een wat snellere bevolkingstoename in de jaren 1920-1940 kwam het inwonersaantal vlak voor de Tweede Wereldoorlog nog juist boven de 1.000.

Na de Tweede Wereldoorlog behield het dijkdorpje bescheiden afmetingen. De stormvloed van 1 februari 1953, waarbij Herkingen in tegenstelling tot Dirksland en Melissant wel zwaar getroffen werd, vormde de aanleiding tot de aanleg van een nieuwe dijk langs de Grevelingen. Kaaijdijk en Scharloodijk verloren daardoor hun directe waterkerende functie. Het dorpje nam iets in omvang toe. De veerdienst op Bruinisse werd opgeheven. De haven is sindsdien ingericht voor de recreatie en vanwege die functie uitgebreid met een aantal ligplaatsen voor pleziervaartuigen. Ten westen van Herkingen verrees een fors bungalowpark **(vgl. fig. 4b en c)**.

5.3. Verspreide bebouwing

De verspreide bebouwing binnen de gemeente Dirksland is merendeels agrarisch van aard. Hoewel op Overflakkee ook in de dorpskernen boerderijen zijn gebouwd (burenbinding) zijn deze eveneens daarbuiten verspreid in de polder tot stand gekomen (landbinding). Over het algemeen zochten de agrarische bedrijven de nabijheid van een dijk of kreekrug, dit in verband met een veilige hoogteligging en/of goede bereikbaarheid. Boerderijen langs lager gelegen polderwegen zijn een wat recenter verschijnsel.

Omstreeks 1850 was het buitengebied nog maar spaarzaam bebouwd. Enkele polders waren nagenoeg onbewoond (Roxenisse, Diederik, Oud-Herkingen). In de periode 1850-1945 nam

de verspreide bebouwing slechts langzaam toe. Daar kwam ook na 1945 weinig verandering in. Het buitengebied van de gemeente Dirksland bleef dun bevolkt. Binnen de eind 19e eeuw bedijkte Kronings- en Bospolder verrezen vrij recent enkele grote akkerbouwbedrijven.
Een opvallend niet-agrarisch bouwwerk in het landelijk gebied is de watertoren ten oosten van Dirksland vlakbij de gemeentegrens met Middelharnis. Deze watertoren werd halverwege de jaren dertig van deze eeuw gesticht in opdracht van het waterleidingbedrijf Goeree-Overflakkee.

GERAADPLEEGDE LITERATUUR

Algemeen/provinciaal

- Aa, A.J. van der (1839-1851)
  Aardrijkskundig woordenboek der Nederlanden, 13 delen + suppl. Gorinchem.

- Atlas van historische vestingwerken in Nederland (1970)
  Deel IV, de provinciën Zuidholland en Zeeland. Eerste aflevering: Zuidholland. Z.p..

- Beekman, A.A. (1948)
  De wateren van Nederland. Aardrijkskundig en geschiedkundig beschreven. 's-Gravenhage.

- Een beeld van het Zuidhollandse landschap (1981-1988)
  Een landschapsonderzoek in opdracht van de provincie Zuid-Holland. 6 delen. Z.p..

- Beschrijving van de provincie Zuid-Holland behorende bij de waterstaatskaart (1967). 's-Gravenhage.

- Bevolking der gemeenten van Nederland op 1 januari .... C.B.S.. 's-Gravenhage, 1950-heden.

- De bodem van Nederland (1965)
  Toelichting bij de Bodemkaart van Nederland, schaal 1:200.000. Samengesteld door de Stichting voor Bodemkartering. Wageningen.

- Buisman, J. (red.) (1978)
  Zuid-Holland vanuit de lucht. Baarn.

- Craandijk, J. (1888)
  Wandelingen door Nederland. Met platen naar de lithografiën van P.A. Schipperus en wandelkaartjes. Haarlem.

- Dijksterhuis, R. (1984)
  Spoorwegtracering en stedebouw in Nederland; Historische analyse van een wisselwerking. De eerste eeuw: 1840-1940. Proefschrift, TH Delft.

- Don, P. (red.) (1985)
  Kunstreisboek Zuid-Holland. 8e dr., Weesp.

- Drinkwatervoorziening in Nederland 1913-1938 (1938)
  Gedenkboek ter gelegenheid van het 25-jarig bestaan van de Centrale Commissie voor Drinkwatervoorziening en van het rijksbureau voor Drinkwatervoorziening. Den Haag.

- Fruin, R. (red.) (1866)
Informatie up den staet faculteyt ende gelegenheyt van de steden ende dorpen van Hollant ende Vrieslant om daernae te reguleren de nyeuwe schiltaele gedaan in den jaere MDXIV. Leiden.

- Fruin, R. (red.) (1976)
Enqueste ende informatie upt stuck van der reductie ende reformatie van den schiltaelen, voertijts getaxeert ende gestelt geweest over de landen van Hollant ende Vrieslant gedaan in den jaere MCCCCXCIIII. Leiden.

- Gedenkboek Twee eeuwen Waterstaatswerken (z.j.). Z.p..

- Honderd jaar Provinciale Waterstaat in Zuid-Holland (1976)
Enige opstellen over de geschiedenis. 's-Gravenhage.

- Kley, J. van der (red.) (1967)
Vaarwegen in Nederland. Een beschrijving van de Nederlandse binnenvaartwegen. Assen/Amsterdam/Rotterdam/Brussel.

- Kroon, A.W. (1862)
Tegenwoordige staat van Zuid-Holland. Beschrijving en afbeelding der steden, dorpen, heerlijkheden en verdere wetenswaardige plaatsen in die provincie. Amsterdam.

- Lijst van Nederlandse gemeenten sinds 1830, waarvan de grens is gewijzigd, waarvan de naam is veranderd, die zijn opgeheven, nieuw gevormd of ingepolderd (1968). Z.p..

- De molens van Zuid-Holland (1980). Den Haag.

- Mulder, G.J.A. (red.) (1949-1959)
Handboek der geografie van Nederland. 6 delen. Zwolle.

- De ontwikkeling onzer electriciteitsvoorziening 1880-1938 (1948).
Uitgegeven naar aanleiding van het 25-jarig bestaan der Vereniging van directeuren van electriciteitsbedrijven in Nederland. 2 delen. Arnhem.

- Postma, C. (red.) (1963)
Holland in vroeger tijd; 18e-eeuwse beschrijvingen van steden en dorpen in Noord- en Zuid-Holland. 5 delen. 's-Gravenhage.

- Provinciaal Verslag (1837-1940)
Verslagen gedaan door de gedeputeerde staten aan de staten der provincie Zuid-Holland over de jaren 1837-1940.

- Provinciale Almanak voor Zuid-Holland (1829-1989).

- Register van beschermde monumenten (1989). Zeist.

- Statistisch overzicht der Waterleidingen in Nederland over de jaren 1946 en 1947 (1950). Leeuwarden.

- Steegh, A. (1985)
  Monumenten Atlas van Nederland. 1100 Historische Nederzettingen in Kaart. 2e dr., Zutphen.

- Teixeira de Mattos, L.F. (1906-1961)
  De waterkeeringen, waterschappen en polders van Zuid-Holland. 16 delen. 's-Gravenhage.

- Tuinbouwatlas van Nederland [± 1941].
  Samengesteld door den Tuinbouw-voorlichtingsdienst van het Departement van Landbouw en Visscherij.

- Vermooten, M. en Smit, T. (1989)
  Spoortocht langs oude en nieuwe N.S.-stations: Noord- en Zuid-Holland en Flevoland. Hapert.

- Verzameling van gegevens betreffende de electriciteitsvoorziening in de provincie Zuid-Holland (1915). 's-Gravenhage.

- Wallenburg, C. van (1966)
  De bodem van Zuid-Holland. Toelichting bij blad 6 van de Bodemkaart van Nederland, schaal 1:200.000. Wageningen.

- Witkamp, P.H. (1877)
  Aardrijkskundig woordenboek van Nederland. Tiel.

- Witkamp, P.H. en Sipman, M.A. (1895)
  Aardrijkskundig woordenboek van Nederland. Nieuwe uitgaaf. Arnhem/Nijmegen.

Regionaal/lokaal

- Bakker, R$^{s.}$ (1798)
  De Nederlandsche stad- en dorp-beschrijver. Het Land van Voorne en Putten, Overflaque, Portugal, etc. Amsterdam.

- Boers, B. (1843)
  Beschrijving van het eiland Goedereede en Overflakkee. Sommelsdijk.

- Dijkers, A. (1971)
  De Rotterdamsche Tramweg-Maatschappij op de Zuid-Hollandse en Zeeuwse Eilanden. Leiden.

- Faasse, A. (z.j.)
Zee en eiland. Bundeling van artikelen over Middelharnis vanaf 1965, verschenen in het "Eilanden-nieuws", Christelijk streekblad op Gereformeerde grondslag voor de Zuid-Hollandse en Zeeuwse eilanden.

- Gebroken dijken (1953)
Goeree-Overflakkee en de ramp van 1 februari 1953. Flakkeesche Drukkerij J. & M. Boomsma te Middelharnis.

- Goeree-Overflakkee (1951)
Sociaal-Economisch Rapport. Uitgebracht door het Economisch-Technologisch Instituut voor Zuid-Holland.

- Goeree-Overflakkee (1969)
Rapport van de stedebouwkundige studiegroep Goeree-Overflakkee. T.H. Delft (twee delen).

- Hageman, B.P. (1964)
Toelichting bij de geologische kaart van Nederland, 1:50.000. Blad Goeree en Overflakkee. Geologische Dienst, Haarlem.

- Klok, J. (1979)
De geschiedenis van het fort Prins Hendrik te Ooltgensplaat. In: "Van Westvoorne tot St. Adolfsland". Historische verkenningen op Goeree-Overflakkee, 1979, pp. 177-199.

- Rolf, R. (1982)
Bunkers in Nederland. Uitgeverij AMA, Den Helder.

- Verseput, J. (1970)
Enkele grepen uit de geschiedenis van de visserij van Middelharnis in de periode van het bestaan van de visafslag. In: "Mededelingen van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis", 1970, nr. 2, pp. 5-16.

- Waal, J. van de, en F.O. Vervoorn (1896)
Beschrijving van het eiland Goedereede en Overflakkee, zijne wording en zijn voortbestaan tot op heden. Sommelsdijk.

VOORNAAMSTE GEBRUIKTE KAARTEN

- Topografische en Militaire Kaart van het Koninkrijk der Nederlanden, schaal 1:50.000.
  * bladnr. 43 Willemstad (verkenning 1856, druk 1860).

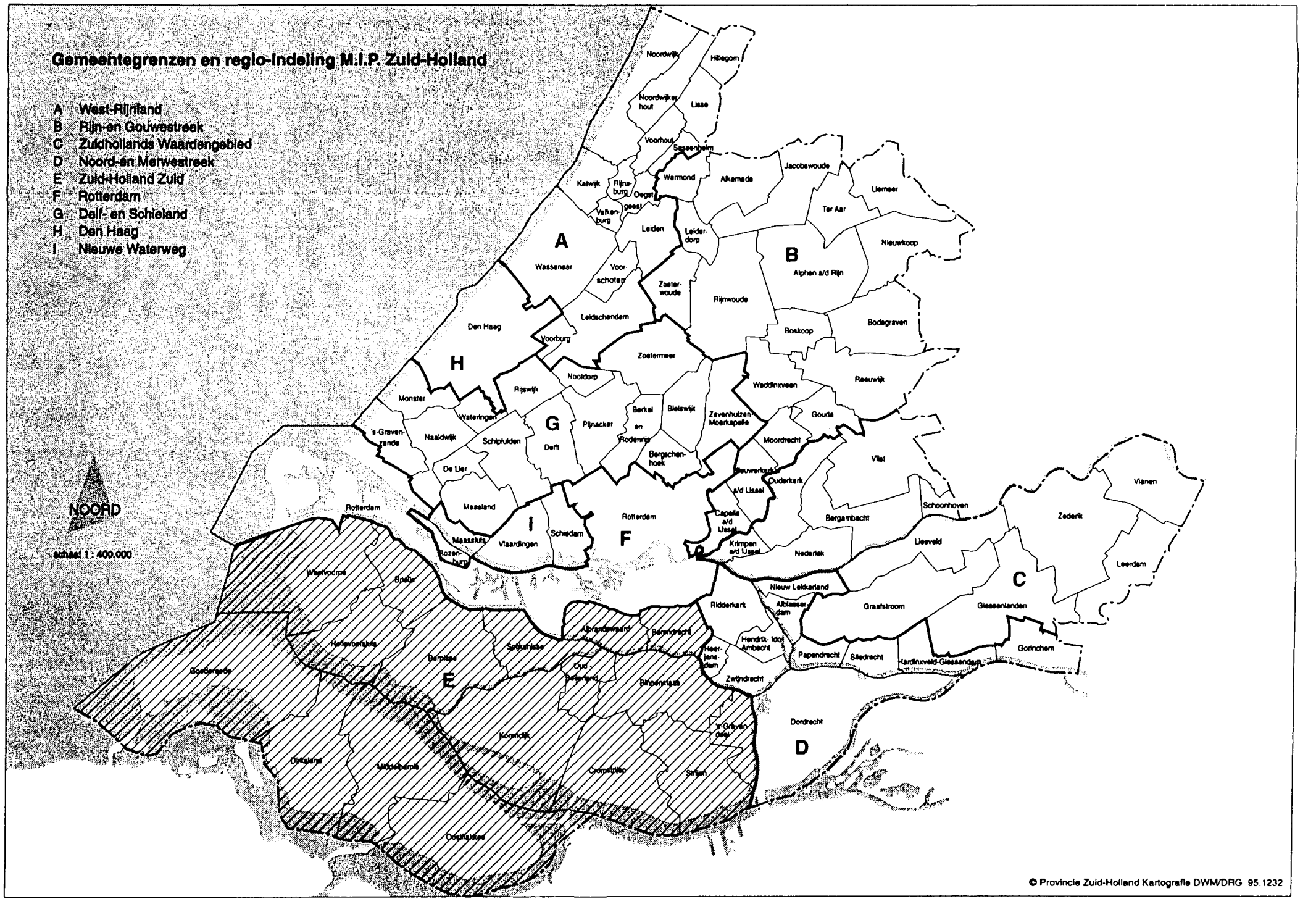
- Gemeente-atlas van de provincie Zuid-Holland (1869). Door J. Kuyper, Leeuwarden. Herdruk 1971, Groningen.

- Chromo-topografische Kaart van Nederland, schaal 1:25.000.
  * bladnr. 542 Hellevoetsluis (1878)
  * bladnr. 542 Hellevoetsluis (1909)
  * bladnr. 560 Dirksland (1879)
  * bladnr. 560 Dirksland (1918)
  * bladnr. 561 Middelharnis (1878)
  * bladnr. 561 Middelharnis (1909)
  * bladnr. 579 Herkingen (1903)
  * bladnr. 580 Oude-Tonge (1881)
  * bladnr. 580 Oude-Tonge (1909)
  * bladnr. 581 Willemstad (circa 1880)
  * bladnr. 581 Willemstad (1908)
  * bladnr. 601 Dinteloord (1909)

- Topografische Kaart van Nederland, schaal 1:25.000
  * bladnr. 43A Dirksland (uitgave 1943)
  * bladnr. 43A Dirksland (uitgave 1968)
  * bladnr. 43A Dirksland (uitgave 1989)
  * bladnr. 43B Middelharnis (uitgave 1943)
  * bladnr. 43B Middelharnis (uitgave 1968)
  * bladnr. 43B Middelharnis (uitgave 1989)
  * bladnr. 43D Oude-Tonge (uitgave 1940)
  * bladnr. 43D Oude-Tonge (uitgave 1968)
  * bladnr. 43D Oude-Tonge (uitgave 1989)
  * bladnr. 43E Numansdorp (uitgave 1940)
  * bladnr. 43E Numansdorp (uitgave 1968)
  * bladnr. 43E Numansdorp (uitgave 1989)
  * bladnr. 43G Willemstad (uitgave 1939)
  * bladnr. 43G Willemstad (uitgave 1968)
  * bladnr. 43G Dinteloord (uitgave 1989).

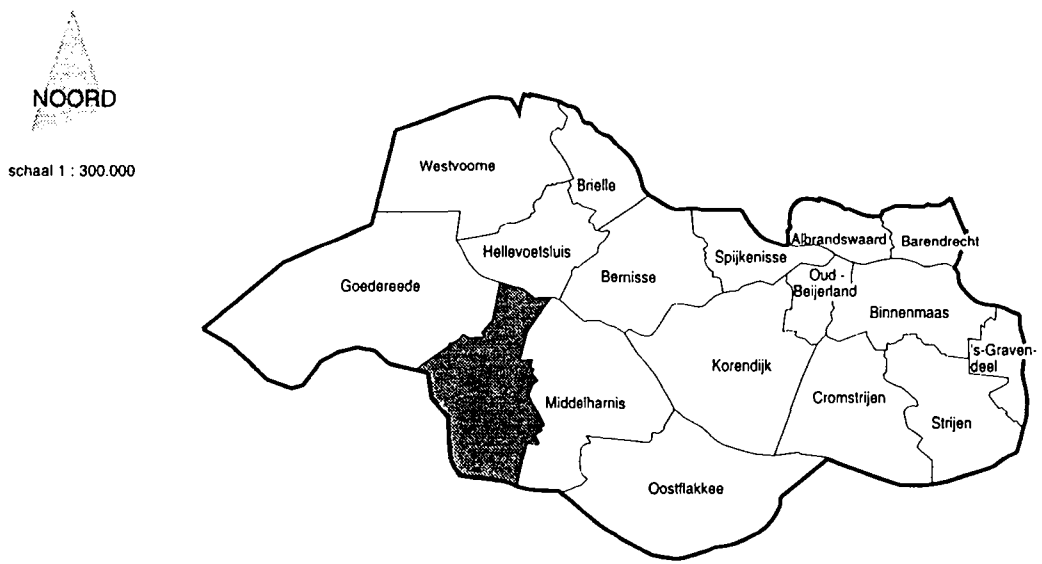
BIJLAGEN

- figuur 1: Gemeentegrenzen en regio-indeling M.I.P. Zuid-Holland.
- figuur 2: Bedijking Goeree-Overflakkee.
- figuur 3: a) Dirksland anno 1865
  b) Melissant anno 1865
  c) Herkingen anno 1865.
- figuur 4: Uitsnede topografische kaart, schaal 1:50.000
  a) bladnr. 43 (1860)
  b) bladnr. 43 West (1949)
  c) bladnr. 43 West (1990).
- figuur 5: Straatnamenkaart
  a) Dirksland
  b) Melissant
  c) Herkingen.
- figuur 6: Functioneel-ruimtelijke ontwikkeling van Dirksland in hoofdlijnen (1850-1945).
- figuur 7: Functioneel-ruimtelijke ontwikkeling van Melissant in hoofdlijnen (1850-1945).
- figuur 8: Functioneel-ruimtelijke ontwikkeling van Herkingen in hoofdlijnen (1850-1945).

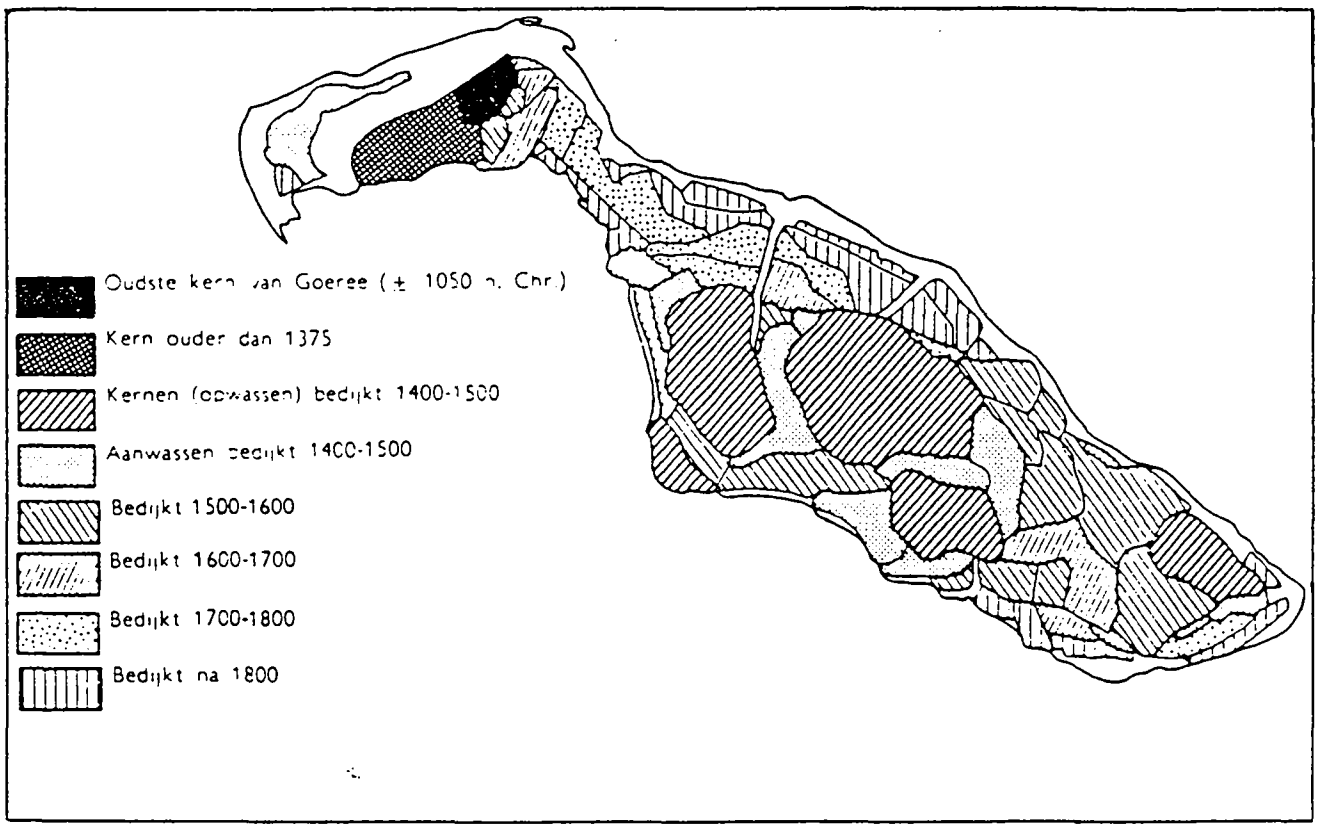

Gemeentegrenzen en regio-indeling M.I.P. Zuid-Holland
A West-Rijnland
B Rijn-en Gouwestreek
C Zuidhollands Waardengebied
D Noord-en Merwestreek
E Zuid-Holland Zuid
F Rotterdam
G Delf- en Schieland
H Den Haag
I Nieuwe Waterweg
NOORD
schaal 1 : 400.000
Noordwijk
Hillegom
Noordwijkerhout
Lisse
Voorhout
Sassenheim
Katwijk
Rijnsburg
Oegstgeest
Warmond
Alkemade
Jacobswoude
Uithoorn
Ter Aar
Valkenburg
Leiden
Leiderdorp
Nieuwkoop
Wassenaar
Voorschoten
Zoeterwoude
Rijnwoude
Alphen a/d Rijn
Leidschendam
Boskoop
Bodegraven
Den Haag
Voorburg
Zoetermeer
Nieuwerkerk a/d IJssel
Reeuwijk
Monster
Rijswijk
Nootdorp
Waddinxveen
Wateringen
Berkel en Rodenrijs
Bleiswijk
Zevenhuizen-Moerkapelle
Gouda
's-Gravenzande
Naaldwijk
Schipluiden
Pijnacker
Delft
Bergschenhoek
Moordrecht
Vlist
De Lier
Ouderkerk a/d IJssel
Vianen
Rotterdam
Maasland
Schoonhoven
Zederik
Bergambacht
Capelle a/d IJssel
Maassluis
Vlaardingen
Schiedam
Rotterdam
Krimpen a/d IJssel
Nederlek
Liesveld
Leerdam
Rozenburg
Westvoorne
Brielle
Nieuw Leiderland
Ridderkerk
Alblasserdam
Graafstroom
Giessenlanden
Hellevoetsluis
Albrandswaard
Barendrecht
Hendrik-Ido-Ambacht
Papendrecht
Sliedrecht
Hardinxveld-Giessendam
Gorinchem
Bernisse
Spijkenisse
Heerjansdam
Boeiersede
Oud-Beijerland
Binnenmaas
Zwijndrecht
Korendijk
's-Gravendeel
Dordrecht
Outdshorn
Middelharnis
Cromstrijen
Strijen
Oostflakkee
A
B
C
D
E
F
G
H
I
© Provincie Zuid-Holland Kartografie DWM/DRG 95.1232

Figuur 15f.

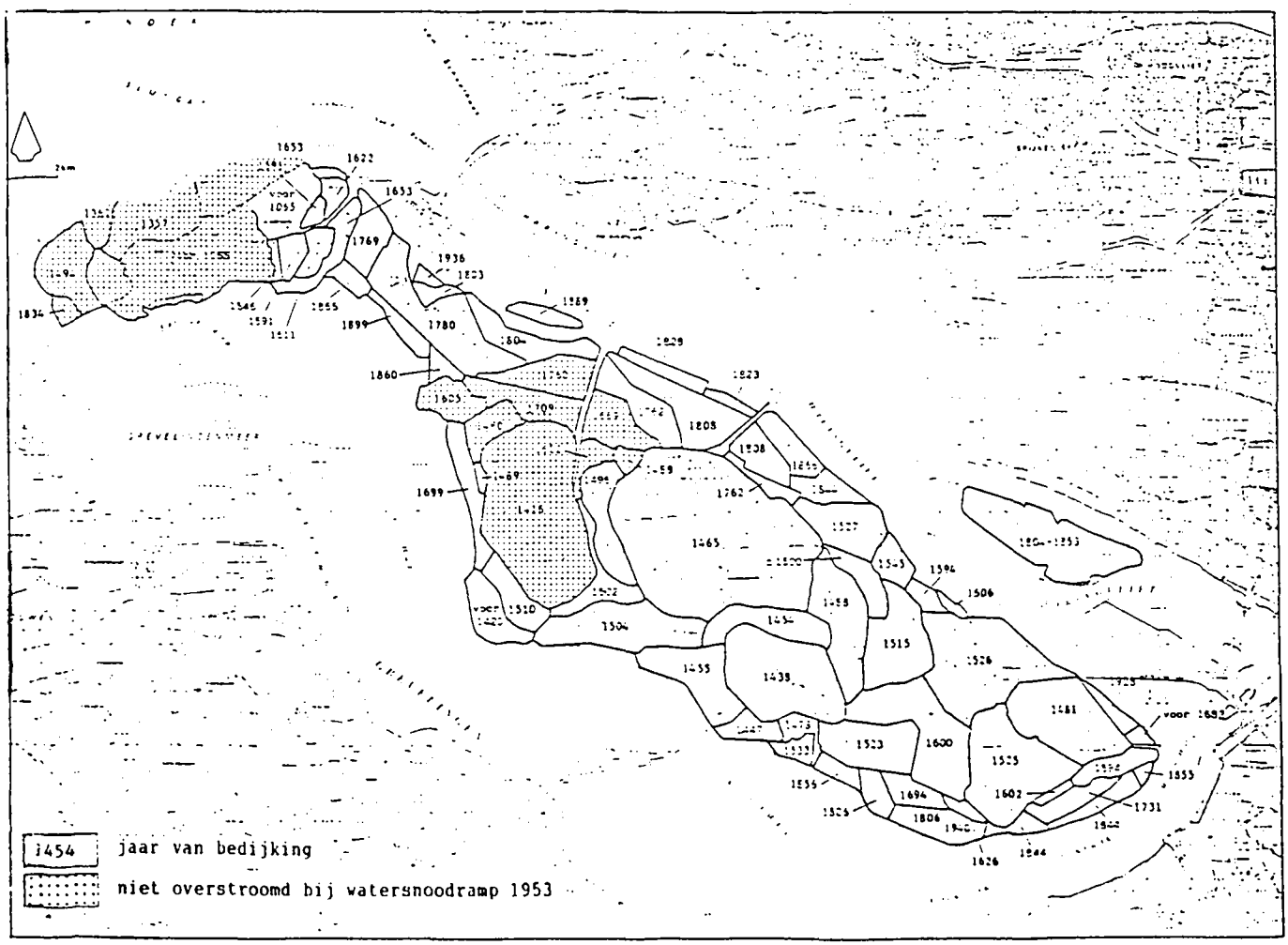
Gemeente Dirksland

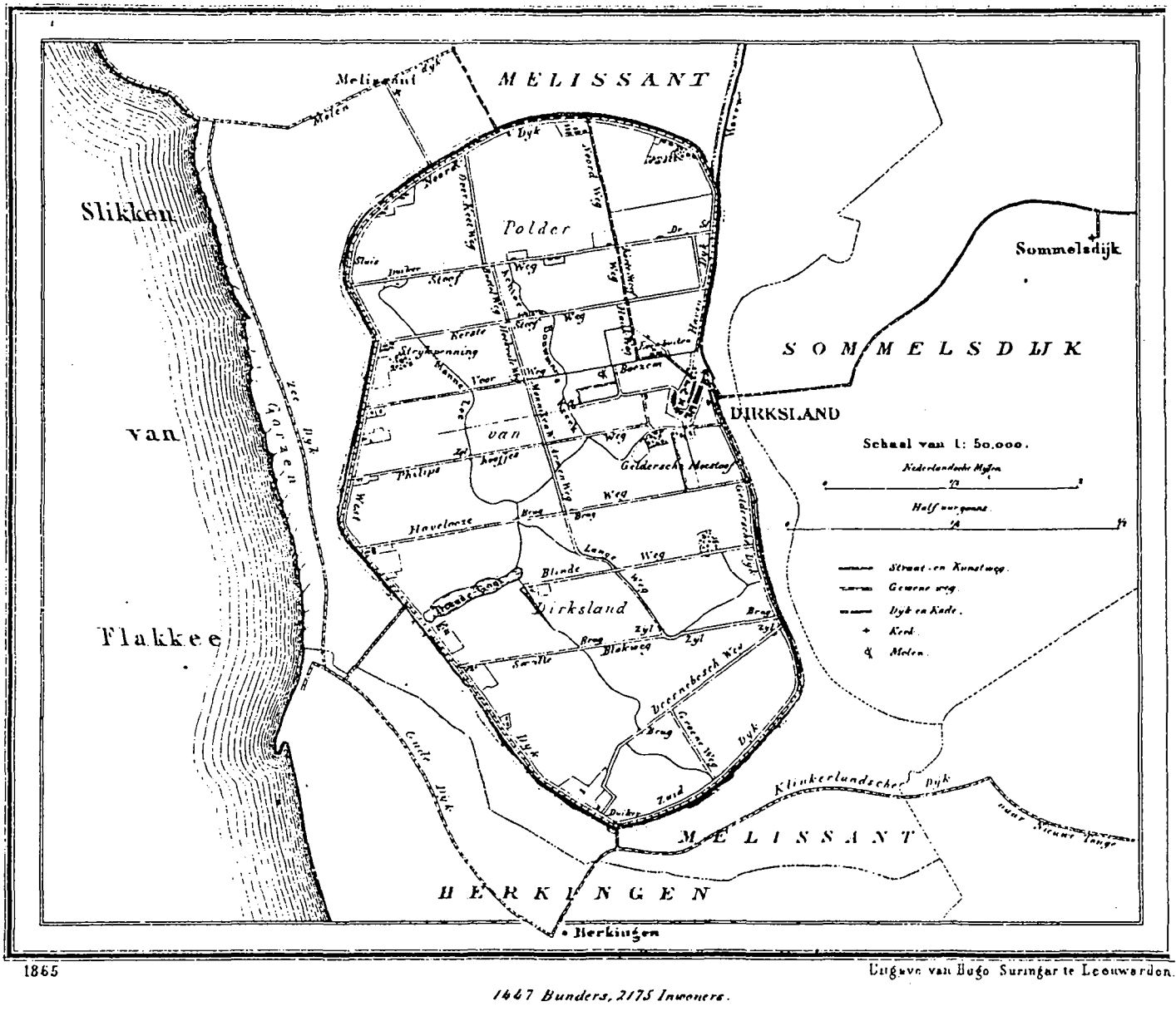


© Provincie Zuid-Holland Kartografie DWM/DRG 95.1232

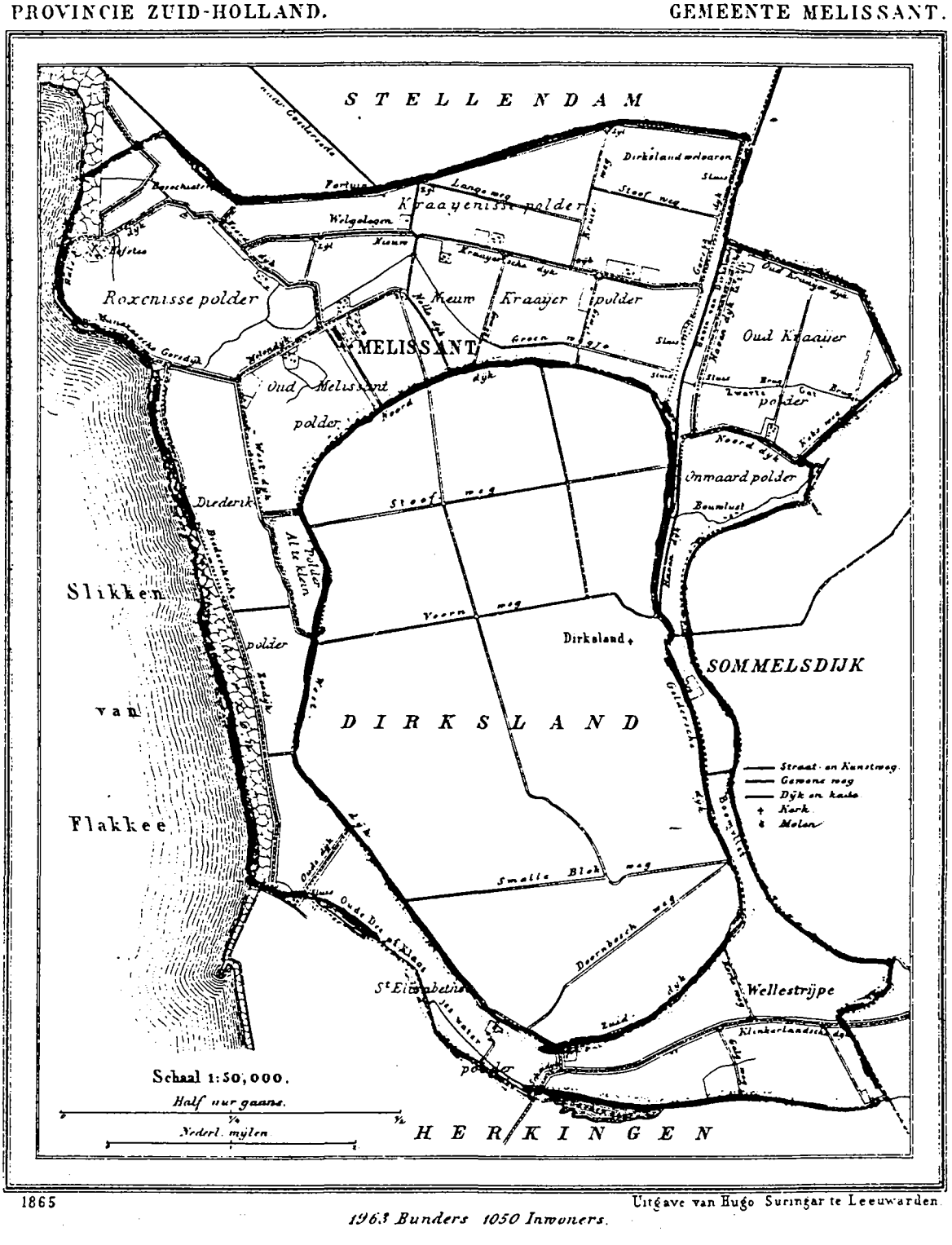


Figuur 2. Bedijking Goeree-Overflakkkee in perioden(boven) en jaartallen(onder).

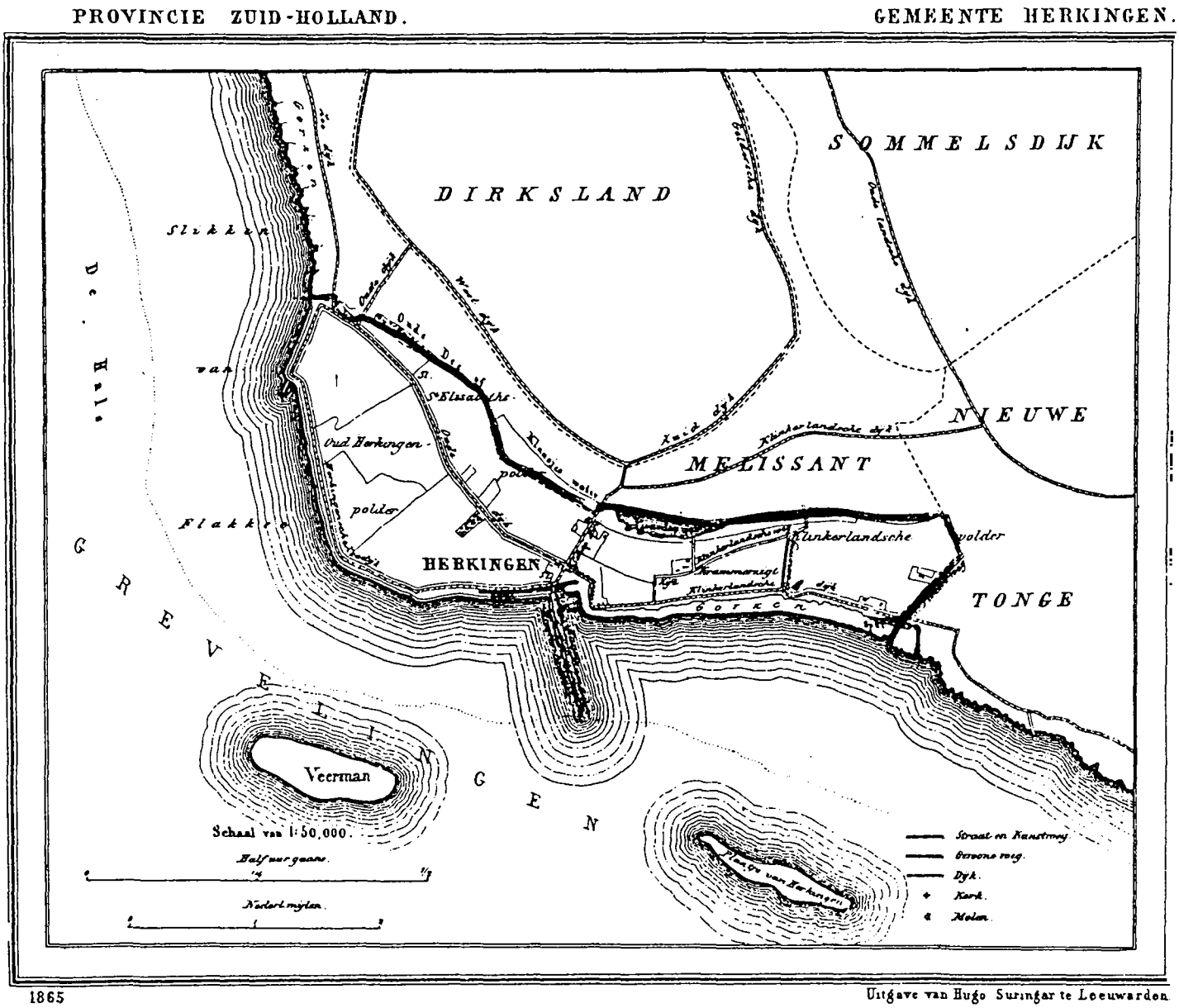




Figuur 3a. Dirksland anno 1865. Uit de gemeente-atlas van J. Kuyper (1869).

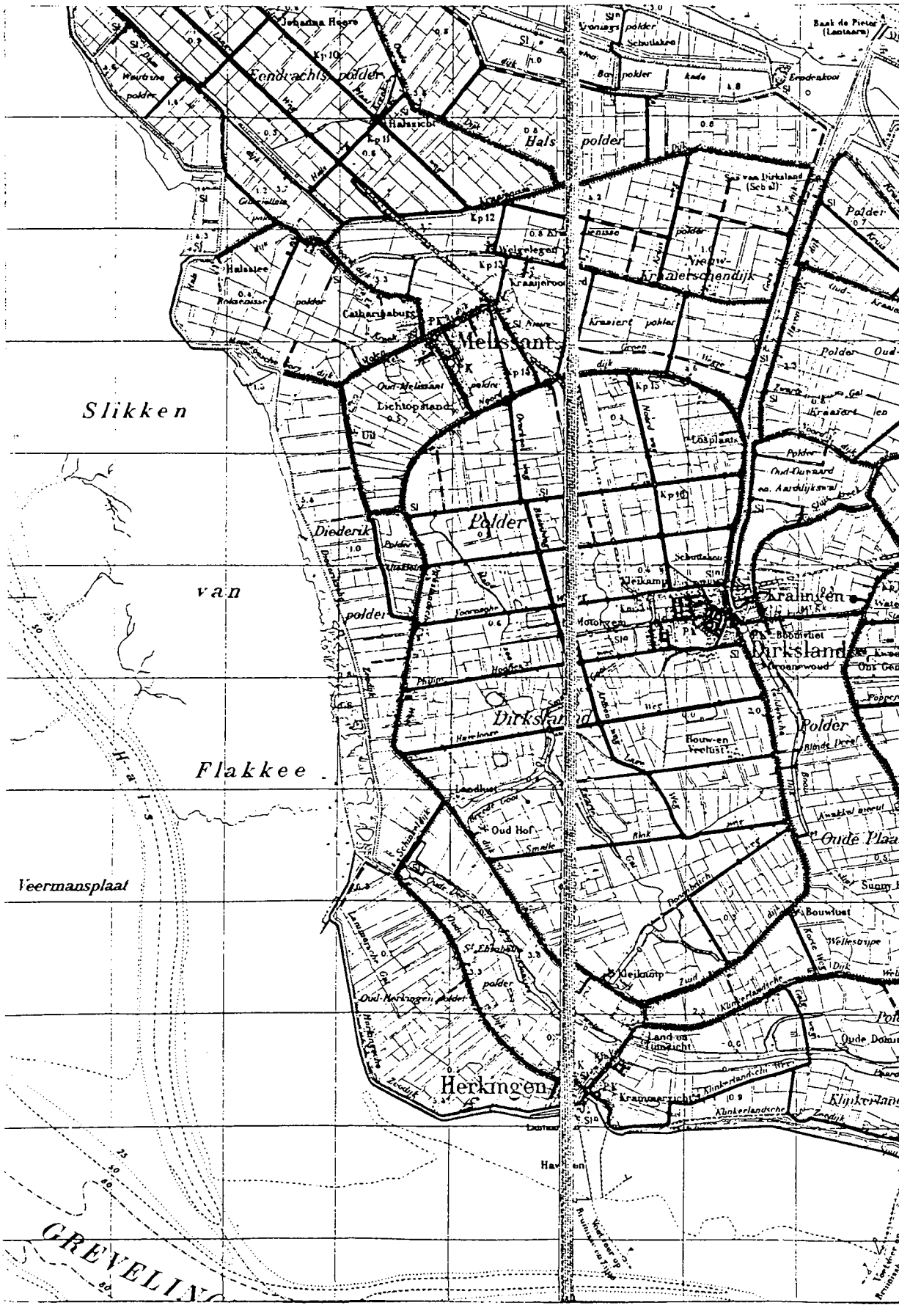


Figuur 3b. Melissant anno 1865. Uit de gemeente-atlas van J. Kuyper (1869).



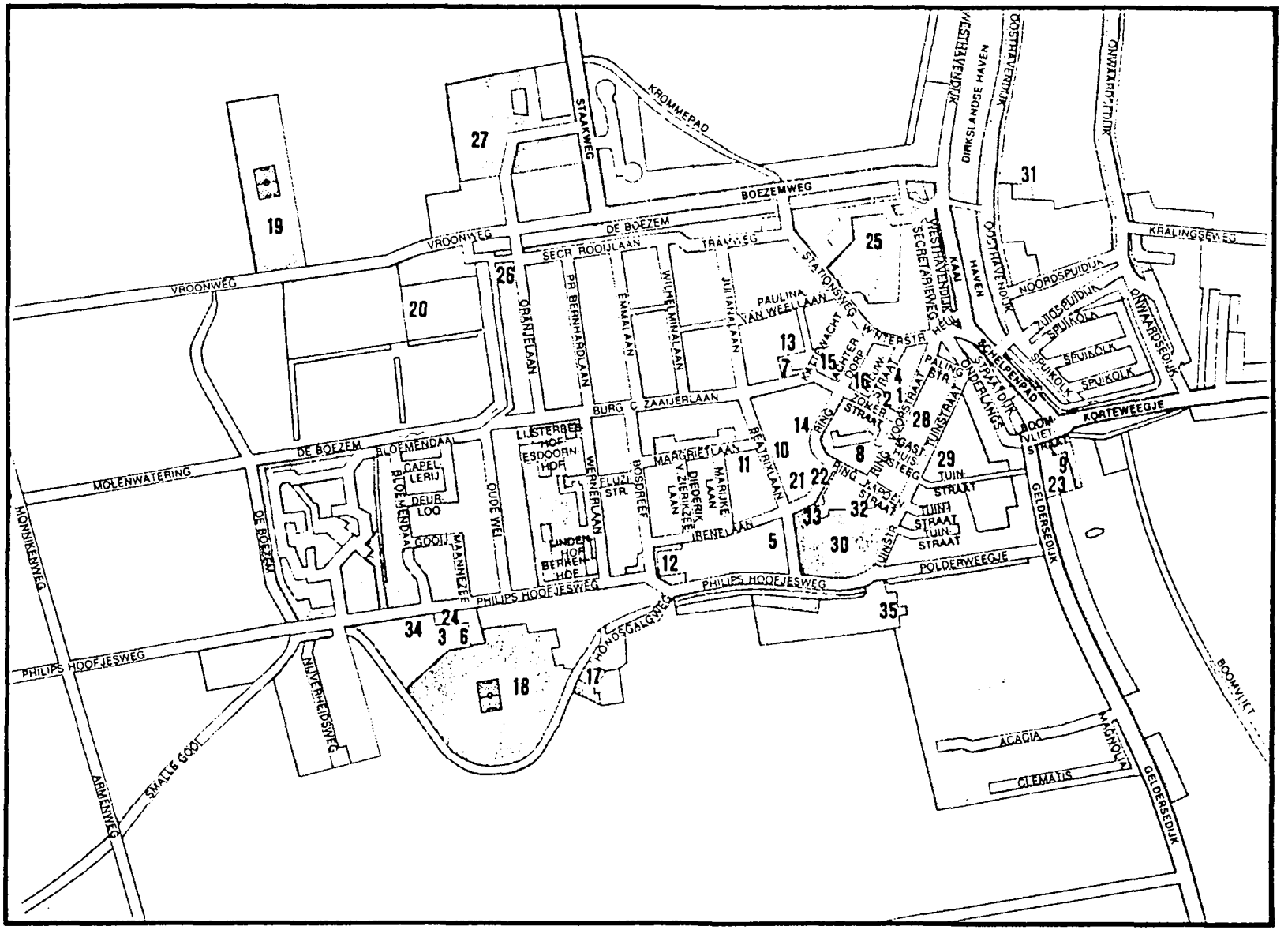
Figuur 3c. Herkingen anno 1865. Uit de gemeente-atlas van J. Kuyper (1869).

Figuur 4a. Uitsnede topografische kaart 1:50.000, blad 43 (1860).



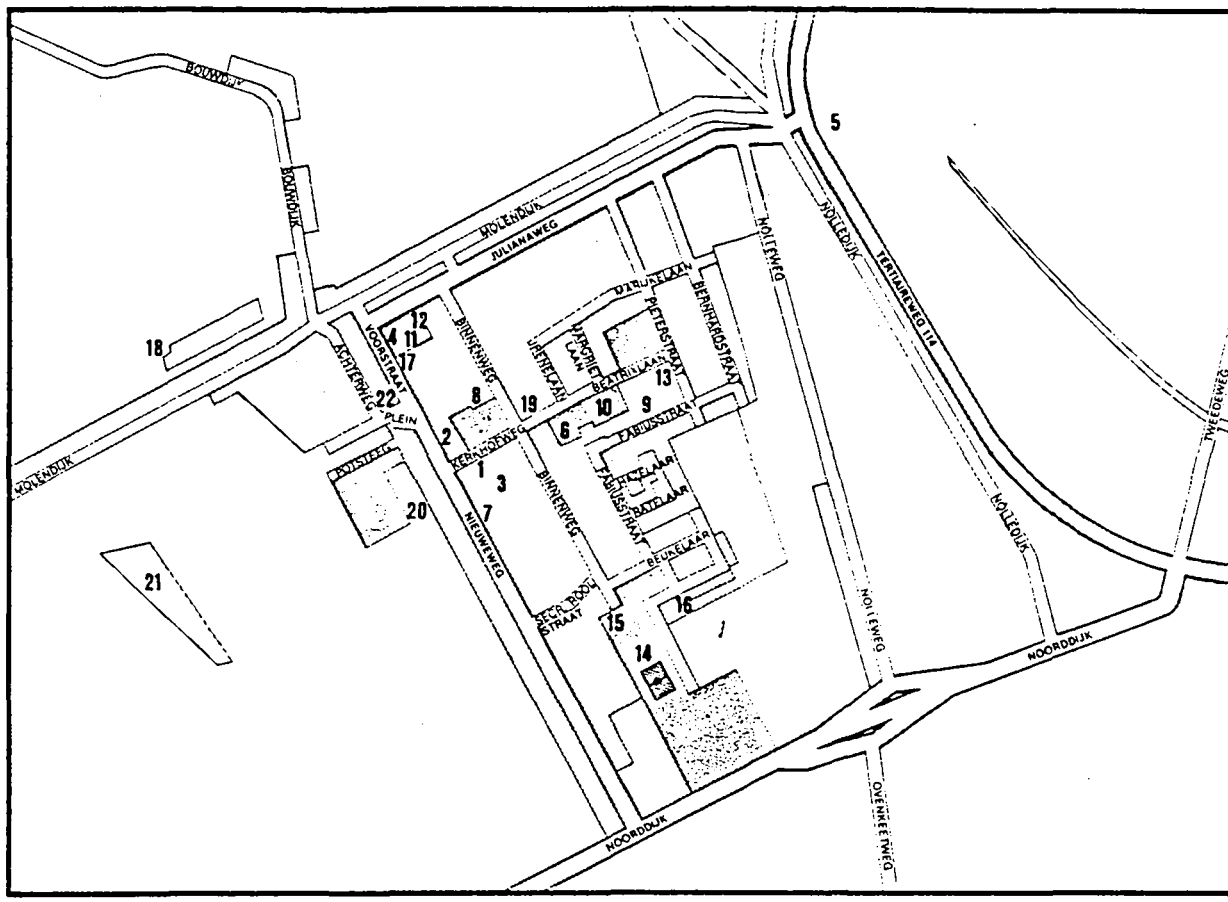
Figuur 4b. Uitsnede topografische kaart 1:50.000, blad 43 West (1949).

Figuur 4c. Uitsnede topografische kaart 1:50.000, blad 43 West (1990).



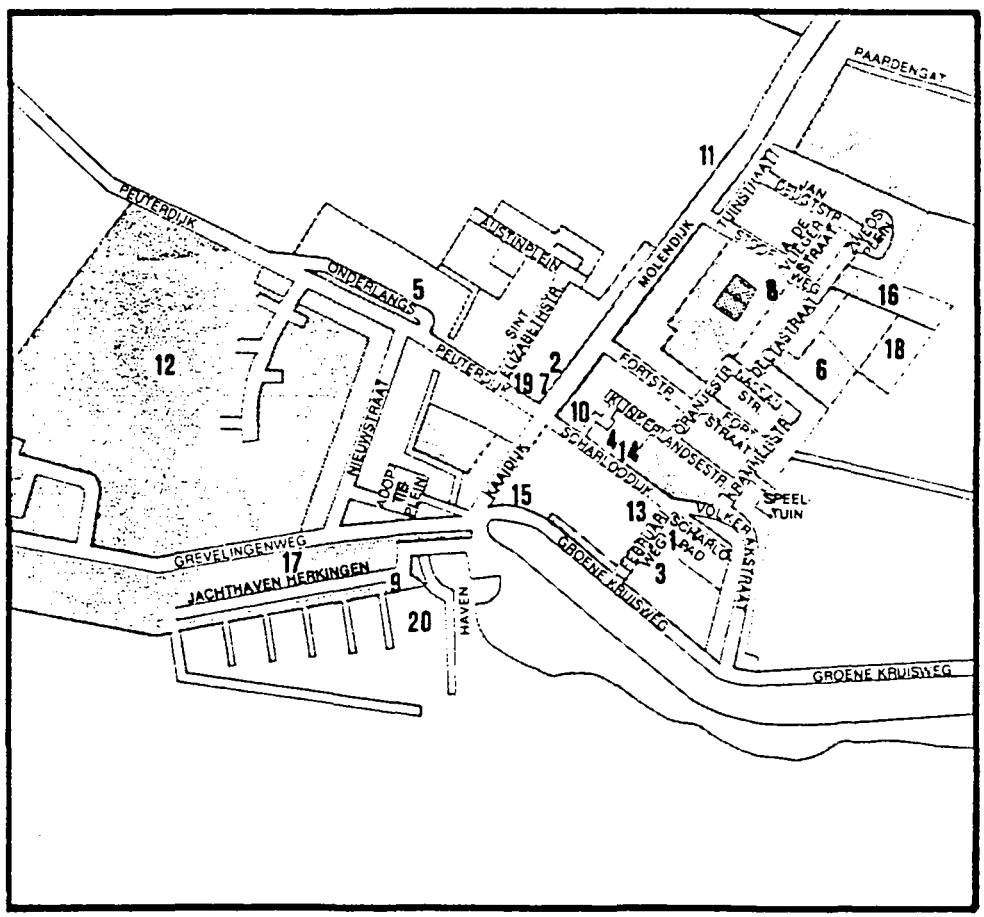
DIRKSLAND

Figuur 5a. Straatnamenkaart Dirksland.



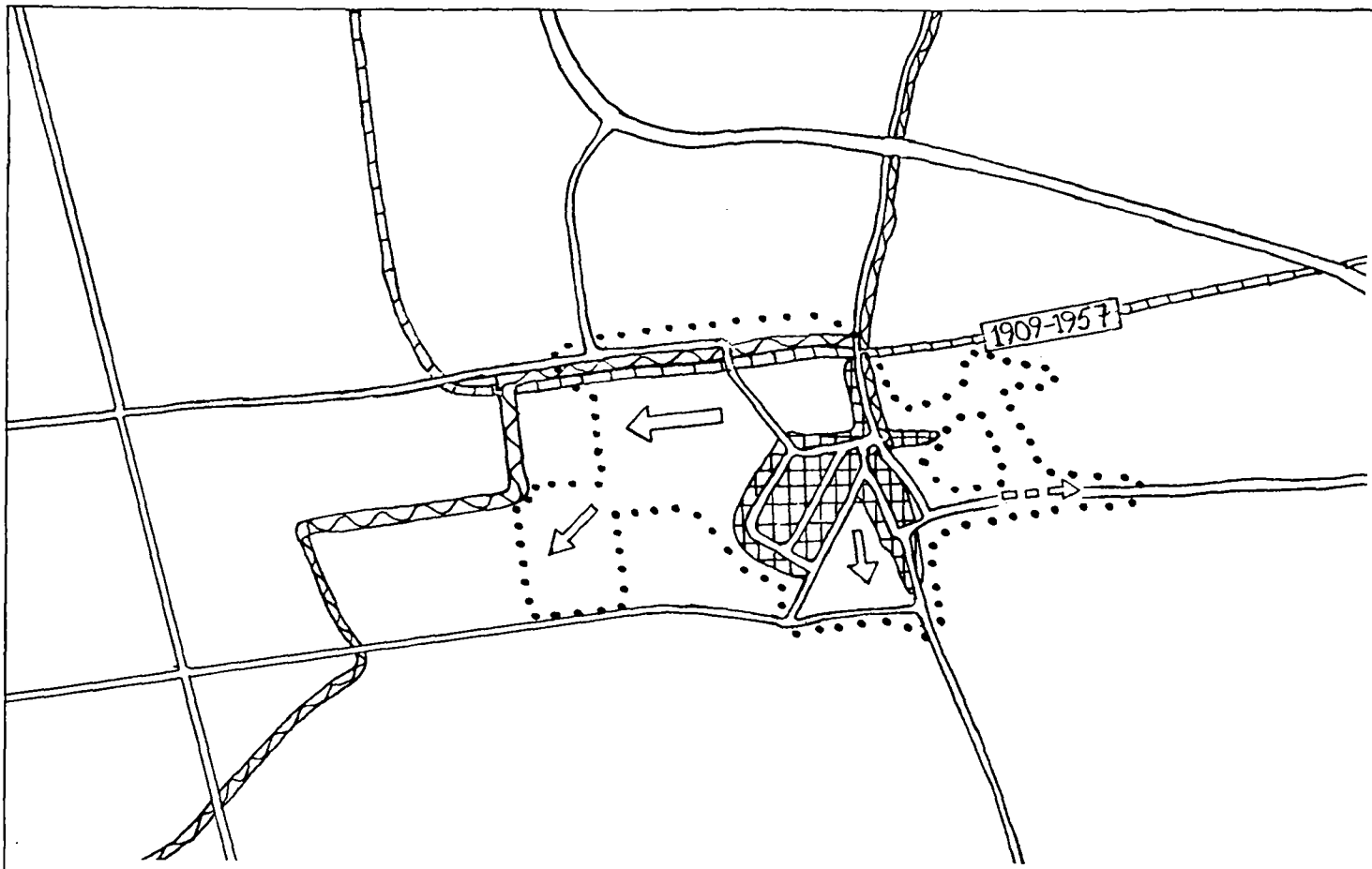
MELISSANT

Figuur 5b. Straatnamenkaart Melissant.

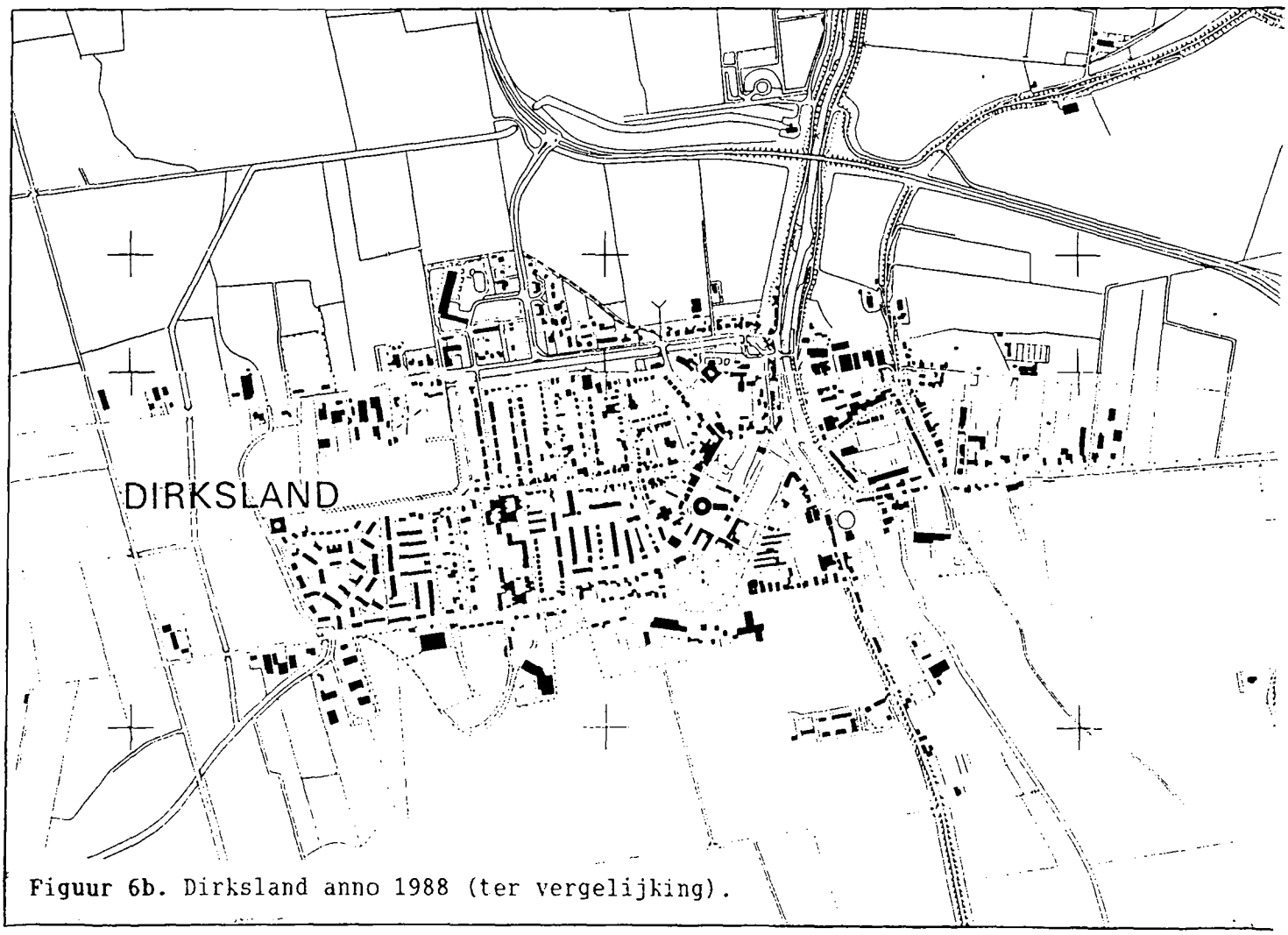


HERKINGEN

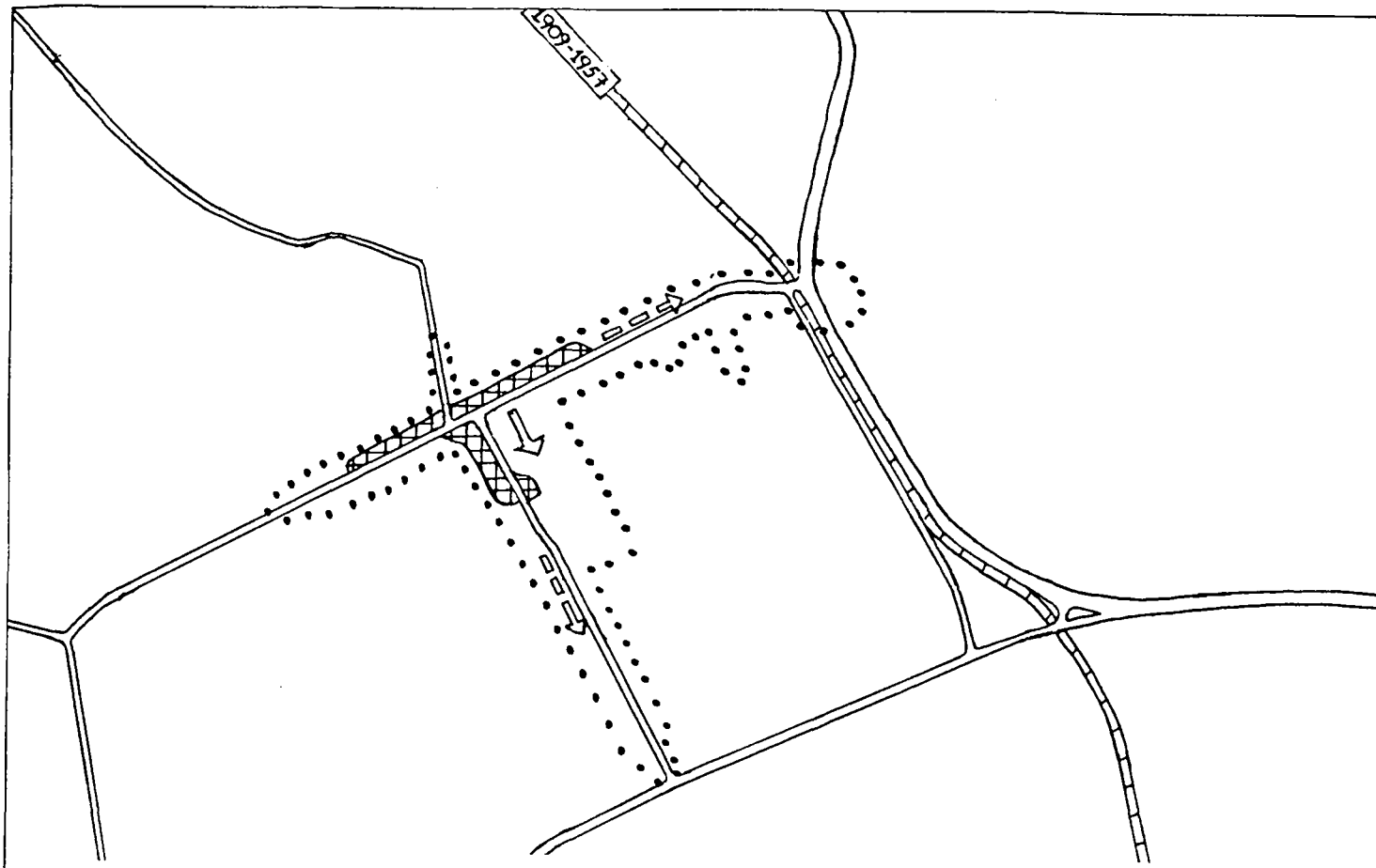
Figuur 5c. Straatnamenkaart Herkingen.



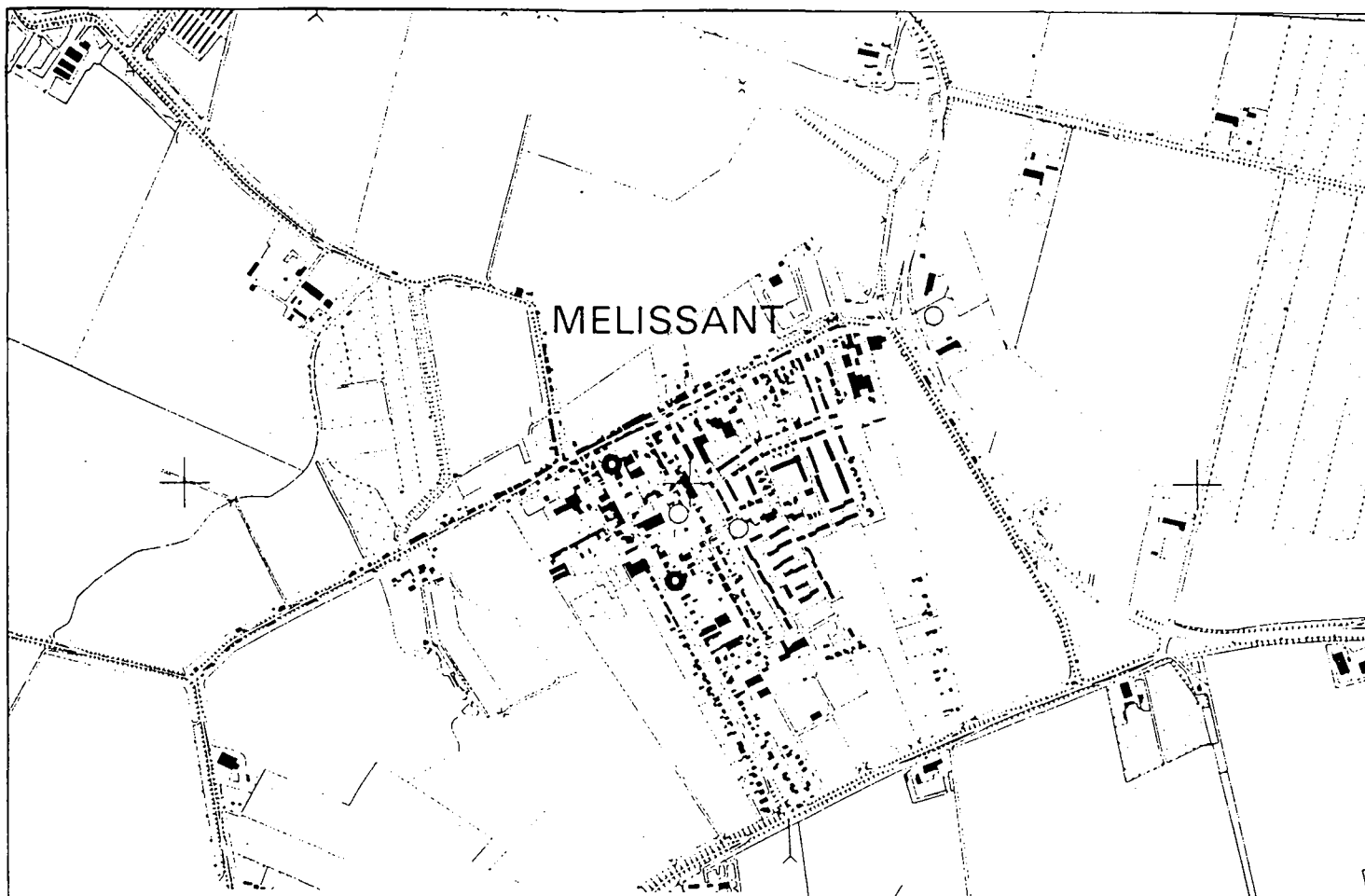
Figuur 6. Functioneel-ruimtelijke ontwikkeling van **Dirksland** in hoofdlijnen in de periode 1850-1945 (voor verklaring zie legenda).



Figuur 6b. Dirksland anno 1988 (ter vergelijking).

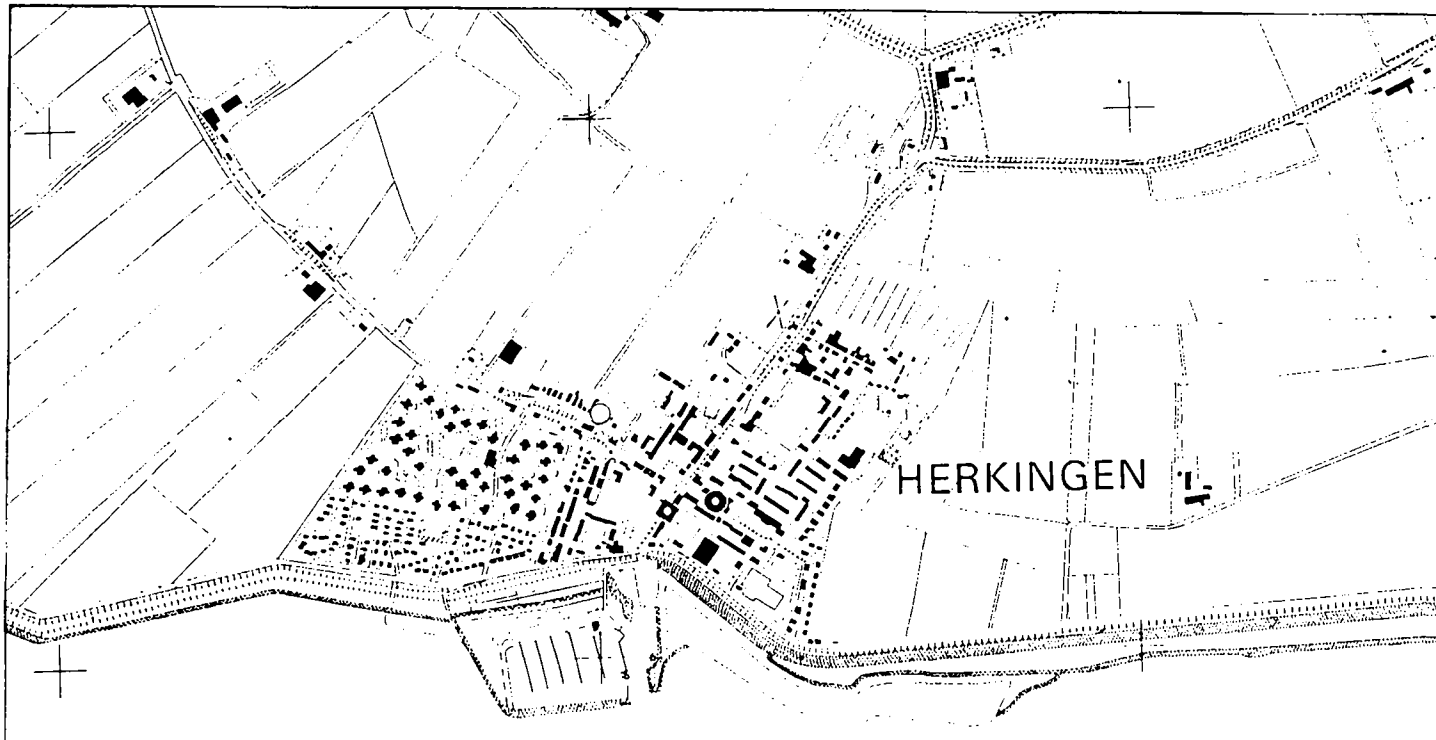


Figuur 7. Functioneel-ruimtelijke ontwikkeling van **Melissant** in hoofdlijnen in de periode 1850-1945 (voor verklaring zie legenda).



Figuur 7b. Melissant anno 1987 (ter vergelijking).

Figuur 8. Functioneel-ruimtelijke ontwikkeling van **Herkingen** in hoofdlijnen in de periode 1850-1945 (voor verklaring zie legenda).



Figuur 8b. Herkingen anno 1988 (ter vergelijking).

LEGENDA BIJ DE KAART VAN DE FUNCTIONEEL-RUIMTELIJKE ONTWIKKELING IN HOOFDLIJNEN

Bestaande kern ± 1850

Omvang kern ± 1945

Terrein gedomineerd door Nijverheid, Handel en Industrie: ±1850 ±1945

Richting van Algemeen-ruimtelijke ontwikkeling

Lineaire ontwikkeling

1900 Weg, eventueel met jaar van opening

1900-1930 Spoorweg met openings- en sluitingsjaar

1900-1930 Lokaalspoorweg of tramweg met openings- en sluitingsjaar

S Spoor-/tramwegstation

Spoor-/tramwegstation opgeheven

1900 Waterloop, eventueel met jaar van opening

Provincie Zuid-Holland kartografie DWM/DRG 90.102/14

B. GEBIEDEN MET BYZONDERE WAARDEN

Criteria voor aanduiding van gebieden met bijzondere waarden.

1. De Haven van Dirksland

Criteria	Gebieden 1
I. Intrinsieke stedebouwkundige kwaliteit, zoals:	
1. kwaliteit van het ruimtelijke concept;	
2. betekenis vanwege de verkaveling/inrichting/voorzieningen;	+
3. betekenis vanwege architectonische/architectuurhistorische kwaliteiten;	±
4. betekenis vanwege specifieke vorm voor specifieke functionele ontwikkeling (bv. havengebied, city-ontwikkeling, sportpark).	+
II Bijzondere historische betekenis, zoals:	
1. structuur, bestemming of verschijningsvorm, verbonden met en duidelijke uitdrukking gevend aan een specifieke politieke, culturele, geestelijke, sociale, economische of algemeen historische ontwikkeling;	
2. betekenis voor de geschiedenis van de ruimtelijke ordening en voor de ontwikkeling van het stedebouwkundig denken;	
3. betekenis vanwege de innovatieve waarde of pioniersfunctie (type, motief, datering).	
III Stedebouwkundige betekenis in ruimere omgeving, zoals:	
1. betekenis als onderdeel van een groter geheel;	
2. betekenis vanwege ruimtelijke relaties met de omgeving;	+
3. betekenis vanwege markering van het stadsbeeld, als ruimtelijke of functionele dominant in een groter geheel of als representant van een groter geheel.	+
IV Gaafheid (van de in I t/m III genoemde kwaliteiten)	+
V Zeldzaamheid (van de in I t/m III genoemde kwaliteiten).	

TOELICHTING

1. De Haven van Dirksland.

De Haven van Dirksland is een vroeg voorbeeld van een waterstaatkundige aanleg in de periode rond 1800. Qua inrichting en architectuur sluit het nauw aan bij veel 19e eeuwse voorbeelden.

Het kanaal vormt de verbinding tussen het dorp Dirksland en de Haringvliet. Het grotendeels kaarsrechte water doorsnijdt het open polderlandschap. Bij de monding van het Haringvliet leidt een zijarm, het Zuiderdiep, in westelijke richting naar Stellendam. De arm is in de laatste decennia aangelegd.
De grenzen van het gebied volgen zoveel mogelijk het binnentalud van de dijken langs het water. De dijken en het voorland zijn wezenlijk onderdelen van de lange vaart vanwege de specifieke relaties met de vaarweg. De dijk heeft een beschermende, maar ook een transportfunctie, terwijl het voorland gebruikt wordt voor opslag van agrarische produkten, voordat zij in de schepen geladen worden.
De huidige omvang van de Haven werd pas bereikt in de 19e eeuw, toen de omliggende aan– en opwassen de Halspolder (1803) en de Westplaatpolder (1808) werden bedijkt. De Westplaat–Buitengorzen werden in 1828 en 1895 bekaad en circa 1900 op dijkhoogte gebracht. De Haven is van oorsprong echter aanmerkelijk ouder. Het zuidelijk deel is een gekanaliseerde, ingedijkte kreek tussen de Polder Dirksland en de Polder Oud–Onwaard– en Aarddijkswal. De dijken hebben hier een licht gebogen patroon, vanwege het feit, dat hun primaire functie was de genoemde op– en aanwassen te beschermen tegen de zee.
De westelijke Gorsdijk en de oostelijke Havendijk hebben een vrijwel kaarsrechte loop. Bij de aanleg is hier duidelijk rekening gehouden met het kanaal. De strook buitendijks land is hier aanmerkelijk breder, dan in het zuiden. Op het voorland zijn zelfs enkele boerderijen en bedrijfsgebouwen verrezen.
Ruim één kilometer ten zuiden van de monding ligt een sluiscomplex, aangelegd in 1790. De sluis dient zowel voor de scheepvaart als voor de uitwatering op het Haringvliet van het polderwater, dat op de Haven wordt geloosd. De sluis is in de 19e en 20e eeuw enkele malen gewijzigd. Zo dateren de sluisdeuren uit 1912. Omstreeks die tijd kwam ook het ijzeren voetgangersdraaibruggetje tot stand.
Onderdeel van het geheel zijn verder nog een aantal andere afwateringsobjecten. In de Westhavendijk bevindt zich een duiker, vermoedelijk uit het eerste kwart van de 19e eeuw. Verder staan er enkele (moderne) gemalen langs de dijk, o.a. bij het Zwarte Gat en even ten zuidwesten van het sluiscomplex. Ook het gemaal aan de monding van het kanaal is een modern bouwwerk.

De Haven van Dirksland is een markant voorbeeld van een uitwaterings– en havenkanalen op het eiland Goeree–Overflakkee. Het oorspronkelijk oudere kanaal werd omstreeks 1800 belangrijk gewijzigd door o.a. de aanleg van de Sas van Dirksland en de verlenging van de dijken langs het kanaal. Het sluiscomplex is een qua inrichting en architectuur vroeg voorbeeld van een waterstaatkundig object, waarvan er in de loop van de 19e eeuw nog meerdere zijn aangelegd.