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
A. Schuurman
april 1992

B. INVENTARISATIE
C. Scheffer
M. Verwey
1991

INHOUDSOPGAVE

A. HISTORISCH-GEOGRAFISCHE BESCHRIJVING

1. INLEIDING

2. FYSISCHE GESTELDHEID
2.1. Bodem en reliëf
2.2. Afwatering

3. LANDSCHAPSSTRUCTUUR EN GRONDGEBRUIK
3.1. Bedijking
3.2. Agrarisch grondgebruik
3.3. Niet-agrarisch grondgebruik
3.4. Visuele karakteristiek

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

5. NEDERZETTINGEN
5.1. Algemeen
5.2. Kernen
5.2.1. Algemeen
5.2.2. Goudswaard
5.2.3. Piershil
5.2.4. Nieuw-Beijerland
5.2.5. Zuid-Beijerland
5.2.6. Oudendijk
5.2.7. Oosthoek
5.2.8. Zuidzijde
5.2.9. Zwartsluisje
5.2.10. Schenkeldijk
5.2.11. Nieuwendijk
5.2.12. Hitsertse Kade
5.2.13. Tiengemeten
5.3. Verspreide bebouwing

LITERATUURLIJST

VOORNAAMSTE GEBRUIKTE KAARTEN

BIJLAGEN

B. INVENTARISATIE

A. HISTORISCH-GEOGRAFISCHE BESCHRIJVING

1. INLEIDING

De gemeente Korendijk ligt binnen de regio Zuid-Holland Zuid in het westen van de Hoekse Waard.
De gemeente grenst aan Bernisse en Spijkenisse (beide in het noordwesten), Oud-Beijerland (noordoosten), Cromstrijen (oosten), Oostflakkee (zuiden) en Middelharnis (in het zuidwesten).

De gemeente is pas recent tot stand gekomen door samenvoeging van Goudswaard, Piershil, Nieuw-Beijerland en Zuid-Beijerland (1984). De grenzen berusten dus op administratieve gronden, maar vertonen ook historische en landschappelijke kenmerken. Het grootste deel van de grenzen wordt bepaald door de waterlopen het Haringvliet (in het zuiden) en het Spui (in het westen en noorden). In het oosten volgt de grens een aantal kreekresten, kavelsloten en polderwegen. In het uiterste zuidoosten van de gemeente wordt een deel van de Schenkeldijk gevolgd.

In de twintigste eeuw zijn de grenzen met de gemeente Oud-Beijerland enkele malen gewijzigd: in 1934 en in het begin van de jaren zeventig werd het noordelijk gedeelte van de grens westwaarts verplaatst om te voorkomen dat een gedeelte van de bebouwde kom van Oud-Beijerland op Nieuw-Beijerlands grondgebied kwam te liggen.
In 1984 werd een gedeelte van de polder Nieuw-Beijerland bij Oud-Beijerland gevoegd. Hiervoor kreeg Korendijk een ongeveer even groot part van de polder Oud-Beijerland ter compensatie (bij de kern Vuurbaken).

Op 1 januari 1990 telde de gemeente 9.898 inwoners. De gemeente behoort met haar totale oppervlakte van 100,48 km^2 (land en water) tot één der grootste en tevens tot één der dunst bevolkte gemeenten van de provincie (124 inwoners per km^2 landoppervlak).

De gemeente telt twaalf kernen, de meeste ontstaan als dijkdorpen. De vier voornaamste kernen, Piershil, Nieuw-Beijerland, Goudswaard en Zuid-Beijerland zijn na 1953 fors gegroeid. De dijkdorpen Oosthoek, Zuidzijde, Schenkeldijk, Zwartsluisje en Oudendijk hebben hun oorspronkelijk karakter behouden. In Hitsertsche kade en Nieuwendijk hebben zich na de watersnoodramp structurele veranderingen voorgedaan. In het gehucht Tiengemeten, gelegen op het gelijknamige eiland in het zuiden van de gemeente, hebben zich na de oorlog slechts in beperkte mate wijzigingen in de bebouwing voorgedaan.

2. FYSISCHE GESTELDHEID

2.1. Bodem en reliëf

De bodem in de gemeente Korendijk kan getypeerd worden als nieuwland en bestaat uit zogenaamde gorsgronden, jonge zeeklei. De bovenste bodemlaag is voornamelijk in de late Middeleeuwen (12e-16e eeuw) tot stand gekomen.

In vrijwel geheel Zuid-Holland trad vanaf circa 2300 voor Christus achter de strandwallenkust veengroei op. Vanaf de 3e eeuw voor Christus nam de invloed van de zee weer toe. Perioden waarin veengroei mogelijk was, werden afgewisseld door overstromingen waarbij kleiïg en zandig materiaal werd afgezet. De belangrijkste overstromingen vonden in de late Middeleeuwen plaats. Tijdens dergelijke perioden van toenemende mariene invloeden, vormden zich getijdekreken, die grote delen van het veenlandschap opruimden en/of bedekten met een laag kleiïg en zandig materiaal. In het begin van elke sedimentatieperiode werden in hoofdzaak grote massa's zand afgezet. Naarmate de sedimentatie doorging, het water ondieper werd en vegetatie optrad, werd steeds meer klei afgezet.
In de vroegst bedijkte opwassen, zoals de polder de Oude Korendijk, kwam aan dit proces al vroeg een einde, waardoor in deze polder de veenlaag zich op niet al te grote diepte bevindt. Hier kan dus van een klei-op-veen inversielandschap worden gesproken. De opwassen, naast Oude Korendijk ook Oud-Piershil en Tiengemeten, zijn zandiger dan de later bedijkte polders. Elders bleef namelijk de invloed van de zee sterker, werd het veen grotendeels weggespoeld en slibde een dikke laag zavelige grond tegen de bedijkingen aan (=aanwassen). Het resterende veen ligt hier op aanzienlijke diepte. De afzettingen vonden plaats in een brak milieu.
De bedijkte gronden bestaan dus uit kalkrijke lichte jonge zeeklei of zavel. Plaatselijk (in de Oude Korendijk) bevindt zich onder deze kleilaag een laag kalkloze, zeer zware klei-op-veen.

De buitendijkse gronden direct langs het Spui, het Haringvliet en het Vuile Gat bestaan grotendeels uit zandplaten; waar deze begroeid zijn (de gorzen) bevatten ze tevens kleiafzettingen. De gronden buiten de hoogwaterkerende dijk, die door zomerkaden beschermd worden, hebben een bodem die varieert van kleiïg zand tot klei (de zogenaamde weidegorzen).

De hoogteverschillen binnen de gemeente zijn uitermate gering. Het maaiveld van de bedijkte polders bevindt zich tussen -1,1 meter en +0,6 meter NAP (op Tiengemeten tussen 0,4 en 1,2 meter +NAP). De opwassen zijn door inklinking iets lager gelegen dan de later bedijkte aanwassen. De buitendijkse gronden liggen iets hoger dan de bedijkte polders, tussen 0,7 en 1,5 meter +NAP.
Van een eenduidig patroon in de terreinhelling is geen sprake.

2.2. Afwatering

De gemeente Korendijk ressorteert onder het waterschap "de Groote Waard" (voorheen het in 1936 opgerichte waterschap "de Hoeksche Waard"). Binnen de gemeente lagen bijna 30 polders (zie tabel 1, paragraaf 3.1.), die de laatste anderhalve eeuw bijeen gevoegd zijn tot enkele grotere waterstaatkundige eenheden. Aanleiding tot de samenvoegingen was dikwijls de intensivering van de afwatering (de invoering van kunstmatige bemaling). In de jaren '70 van deze eeuw zijn de meeste polders in de gemeente verenigd in het waterschapsdeel Strienemonde. Enkele stroken land in het oosten van de gemeente behoren tot de polder Cromstrijen en de polder Oud-Beijerland, Moerkerken, Cromstrijen en de Group. Verder liggen buiten de hoogwaterkerende dijk meerdere polders, evenals op het eiland Tiengemeten.
De polders wateren via een stelsel van natuurlijke en gegraven waterlopen af op de waterwegen het Spui, het Haringvliet en het Vuile Gat, die langs het westelijk deel van de Hoekse Waard stromen.

Dankzij de hoge ligging van de polders geschiedde de afwatering tot in de 19e eeuw op natuurlijke wijze via sluisjes in de dijken. Slechts de polder Oud-Beijerland maakte gebruik van een windmolen (sinds 1740). Vanaf het vierde kwart van de 19e eeuw werd stoombemaling ingevoerd: in de Oude Korendijk (verenigd met het Oude Nieuwland, de Molenpolder en de Oostpolder) in 1873, in Nieuw-Beijerland en Nieuw-Piershil in 1874, vrijwel gelijktijdig met Oud-Beijerland. In Den Hitsert (= Klein- en Groot Zuid-Beijerland en de Eendragtspolder) werd in 1913 een dieselgemaal in gebruik genomen, in de Numanspolder (het westelijk deel van de polder Cromstrijen) in 1912. Zuiggasgemalen werden gebouwd in Klein-Piershil en Oud-Beijerland (beide in 1917).
In de periode 1930-1950 werd in een aantal polders de bemaling vernieuwd. In de Noordpolder, onderdeel van de Oude Korendijk, werd in het Interbellum een motorgemaal geplaatst, terwijl in het gemaal van de Oude Korendijk aan de Molendijk de stoommachine door een motorgemaal vervangen werd (1949). De polder Nieuw-Beijerland en Nieuw-Piershil schakelde in 1946 over op een dieselmotor, Den Hitsert eind jaren '30 op een motorgemaal en in 1950 op een elektrogemaal. Oud-Beijerland nam in 1950 eveneens een elektrogemaal in gebruik.

Om reliëf en hoge grondwaterpeilen in enkele percelen te compenseren is men na 1900 tot onderbemaling overgegaan. Vrijwel alle windmolens, die deze functie vervulden, zijn na de oorlog afgebroken.

Na de jaren '50 werden de meeste gemalen buiten werking gesteld en de polders samengevoegd tot het waterschapsdeel Strienemonde, dat via het gecombineerde elektro- en dieselgemaal "De Eendracht" bij Nieuwendijk in zuidelijke richting op het Vuile Gat afwatert. Tot dan toe loosden alle polders, uitgezonderd Den Hitsert, hun water in noordelijke richting op het Spui. De wijziging in de afwateringsrichting ging gepaard met het uitdiepen van een aantal kreekresten. Tevens werd van een aantal kreekresten de loop gewijzigd en werden brede afwateringskanalen gegraven.

Oud-Beijerland watert af op de Oude Maas via het gecombineerde elektro- en dieselgemaal "De Bosschen" bij Goidschalxoord (gemeente Binnenmaas) en Cromstrijen via het gecombineerde elektro- en dieselgemaal "Polder Cromstrijen" aan de Schuringse Buitenhaven op het Hollandsch Diep.

3. LANDSCHAPSSTRUCTUUR EN GRONDGEBRUIK

3.1. Bedijking

De gemeente Korendijk is ontstaan vanuit twee opwassen, de Oude Korendijk en Oud-Piershil. Tegen de bedijkingen vormden zich opwassen die successievelijk bedijkt werden (zie tabel 1).

Het westelijk gedeelte van de Hoekse Waard bestond omstreeks 1300 uit veeneilanden, waarvan voor de St. Elisabethsvloed (1421) alleen Korendijk door een waterkering beschermd werd (sinds 1246). De onbekade slikken en gorzen werden voortdurend aangetast door de getijdestromen (zie 2.1.). Tevens werd veengrond door de mens weggegraven voor de brandstofvoorziening (turf) en voor de zoutwinning. De putten, die hierdoor ontstonden, maakten het land zeer kwetsbaar voor dijkdoorbraken. Korendijk is na 1246 meermalen overstroomd. Herdijkingen vonden plaats onder andere in 1331, 1439 (na de St. Elisabethsvloed), 1456 en 1471. In 1456 werd de polder uitgebreid met het Oude Nieuwland. De dijk tussen de oude polder en de aandijking werd na de oorlog vergraven. De weg op deze plaats heet nog "Gebroken dijk".
Ten oosten van Korendijk werd in 1524 een nieuwe opwas ingepolderd, Oud-Piershil. Dit leidde een proces in van uitgebreide landwinningen: tegen de dijken ontstonden aanwassen. De aanvankelijk brede stromen tussen de ingedijkte opwassen slibden langzaam dicht en werden onbetekenende beekjes en geulen. Het drooggevallen land werd ingepolderd en werd zo uitgangspunt voor nieuwe aanwassen en inpolderingen. Alleen Tiengemeten, een in de 17e eeuw opgekomen plaat en sindsdien aanmerkelijk door aanwassing toegenomen, is nooit aan de Hoekse Waard vastgegroeid.

De polders hebben verschillende vormen, bepaald door hun ontstaanswijze. De opwassen zijn cirkelvormig. De oudste aandijkingen (zoals Nieuw-Piershil en Nieuw-Beijerland) zijn relatief breed en de hoofdas loopt van noord naar zuid. De jongere aandijkingen (bijvoorbeeld de Eendragtspolder) zijn smal en lang en vertonen een oost-westelijk patroon.

Tabel 1. De bedijking van de polders in de gemeente Korendijk.

Oude Korendijk	1246	's Lands Bekade Gorzen	16e eeuw
Oude Nieuwland	1456	Leenherenpolder	1698
Noordpolder v.d. Korendijk	1709	Leenherengorzen-polder	midden 19e eeuw
Molenpolder v.d. Korendijk	1620	leenherengorzen	2e helft 19e eeuw
Oostpolder v.d. Korendijk	1633		
		Tiengemeten:	
Oud-Piershil	1524	Oude Polder	2e helft 18e eeuw
Oud-Beyerland	1557	Middenpolder	(1804) 1860
Nieuw-Piershil en		Benedenpolder	(1804)
Nieuw-Beijer-land	1582	Westpolder	(1807) 1860
Klein-Piershil	1606	Zuidwestpolder	(1807) 1854
Noordpolder van Piershil	1663	Mariapolder	1e helft 19e eeuw
Molenpolder van Piershil	1663	Brienenswaard	(1854) 1860
Klein-Zuid-Bei-jerland	1615	Griendwerpolder	1e helft 19e eeuw
Groot-Zuid-Bei-jerland	1631	Noordpolder	1e helft 19e eeuw
Numanspolder	1642	Schutskooipolder	1e helft 19e eeuw
Eendragtspolder	1653		

* 1246 jaar van bedijking
* 1804 jaar van bedijking

.2. Agrarisch grondgebruik

Na de bedijking werden de gronden van de polders op rationele wijze verkaveld. Binnen een rechtlijnig wegenpatroon paste men een verkaveling toe in blokken en rechthoeken. Het regelmatige karakter van de verkaveling wordt doorbroken door het grillige patroon van kreken, geulen en dijken. De oudste polders (waaronder de Oude Korendijk) hadden

een relatief fijnmazige verkaveling, in de jongere polders zijn de percelen aanzienlijk groter en vertonen ze een regelmatiger patroon.

In de periode 1850-1945 bestond de gemeente voor het merendeel (circa 70%) uit akkerland. Bij de boerderijen lagen dikwijls boomgaarden (fruitteelt). Belangrijke delen van vooral de oudere polders (Oude Korendijk, Oud-Piershil en Nieuw-Beijerland) waren als grasland in gebruik. In het totaal ging het hier om 25-30% van het totale landbouwareaal. Genoemde percentages ondervonden nauwelijks wijziging gedurende de jaren 1850-1945.

Het akkerbouwbedrijf was de voornaamste vorm van landbouw. Het betrof hier vrij grote bedrijven. Doordat de grond zeer vruchtbaar was en voor de meeste gewassen zeer geschikt, kon men het produktiepakket aanpassen aan de heersende prijzen. Er kon dus een breed scala van produkten worden verbouwd: granen (tarwe, rogge en gerst), aardappelen, voedergewassen (haver en klaver), peulvruchten (bonen en erwten) en handelsgewassen (vlas, koolzaad). Na de agrarische crisis (1878-1894) nam de vlas- en graanteelt af en verdwenen meekrap en koolzaad uit het bouwplan. Ze werden vervangen door chemische en synthetische produkten. Aardappelen en suikerbieten werden de belangrijkste produkten.

De fruitteelt bestond aanvankelijk uit appel- en pereboomgaarden, die bij de boerderijen lagen. De oogst was voornamelijk voor eigen consumptie. Rond 1900 kwam de teelt van fijnere fruitsoorten (zwarte bessen) op. Betere transportmogelijkheden - achtereenvolgens de tram en de vrachtauto - brachten de stedelijke markten dichterbij. Ook werden er boomgaarden aangelegd bij de kernen Piershil, Zuid- en Nieuw-Beijerland en in de polder bij Zwartsluisje en de Vuurbakensche dijk (in het oosten van de gemeente). Na de Tweede Wereldoorlog is een aantal van deze gaarden gerooid, waaronder bij Vuurbaken en dichtbij de bovengenoemde kernen, waar de boomgaarden plaats moesten maken voor nieuwbouwwijken. Tevens zijn, mede vanwege de hoge plukkosten, de hoogstambomen vervangen door exemplaren met een lage stam.

De veeteelt was dikwijls nevenbedrijf. De meeste boeren hadden een flink stuk weide, waar zij koeien lieten grazen. Ook werden er veel kippen en paarden gehouden. Het vee werd gehouden vanwege de mest, de zuivelprodukten (melk, kaas en eieren) en het vlees (vetweiden). Het grasland lag voornamelijk in de oude polders (de Oude Korendijk, Oud-Piershil en Nieuw-Beijerland), langs de kreekbeddingen en aan de rand van de polders langs de dijk. In de eerste helft van de 19e eeuw nam de veeteelt in omvang af: in Zuid-Beijerland werden in 1828 ongeveer 1.500 runderen geteld, in 1870 nog maar ongeveer 1.000 stuks. Sindsdien was tot 1945 geen duidelijke verandering waarneembaar.
Na 1945 is veel weidegrond gescheurd en in akkerland omgezet. Door verbetering van de ontwatering (zie 2.2.), de verkaveling en de ontsluiting (zie 4.1.) bleken de polders uitstekend geschikt als bouwland of tuinbouwgrond (boomgaarden). Reeds in de jaren dertig waren in enkele akkerbouwgebieden, zoals de Leenherenpolder en de Eendragtspolder de perceelscheidingen (sloten) gedempt om grotere kavels te verkrijgen.

Na de Tweede Wereldoorlog werd een omvangrijke ruilverkaveling uitgevoerd, waarbij kavels bijeen werden gevoegd en een aantal kreekresten gedempt of zodanig genormaliseerd werden, dat ze het regelmatige verkavelingspatroon minder verstoorden dan voor de oorlog het geval was. Ook in de Oude Korendijk en Oud-Piershil werd de zeer kleinschalige

verkaveling opgeheven en is nu een grootschalige blokverkaveling te vinden, zoals in de andere akkerbouwgebieden.
De belangrijkste weidegronden liggen nu buiten de dijk. Binnen de dijk liggen de veeteeltgebieden verspreid, meest langs de dijken en kreekresten. Het gaat hier echter om enkele procenten van het totale landbouwareaal. Meer dan 90% van het landoppervlak van de gemeente is tegenwoordig akkerland.

Ten zuidwesten van de Hoekse Waard en het eiland Tiengemeten liggen uitgestrekte slikken: de Korendijkse slikken ten westen van de Oude Korendijk, de Blanken Slikken bij Tiengemeten. Ook langs het Vuile Gat liggen enkele smalle stroken. De slikken bestaan uit rietlanden en ruige graslanden, doorsneden door een krekensysteem. Op enkele plaatsen in het westelijk gedeelte van de Blanken Slikken komen nu nog verhogingen (tot 3,5 meter boven het maaiveld) voor, die dateren uit de periode dat op Tiengemeten de rietteelt een belangrijke poduktietak was. Op deze rietheuvels werd het riet bewaard, veilig voor de opkomende vloed. Ook ligt er nog een onverhard pad, vroeger gebruikt om het riet af te voeren.
Door het verdwijnen van de getijden in het Haringvliet dreigen de verschillen tussen de slikken (die steeds meer droogvallen) en de gorzen te vervagen. Dit proces wordt versterkt doordat een deel van de slikken (met name de Korendijkse) door na de oorlog aangelegde waterkeringen beschermd wordt. Deze bekadingen hebben tot gevolg dat de oppervlakte en de vorm van het gebied zich nauwelijks meer wijzigen, in tegenstelling tot voor de oorlog, toen voortdurend veranderingen optraden.

3.3. Niet-agrarisch grondgebruik

Op Tiengemeten werd langs de Brienenswaard in 1896 een zalmzegen aangelegd. Het complex, bestaande uit een zegenkade, keetheuvels en ophaalbakken, was reeds in 1925 sterk vervallen. Ook bij de Leenherengorzen lag omstreeks 1900 een zalmzegen, die eveneens enkele jaren later opgeheven werd.

3.4. Visuele karakteristiek

Het landschap in de gemeente Korendijk heeft een uitermate open karakter en bestaat naast grote wateroppervlakten voornamelijk uit bouwland. Hier en daar liggen tussen de akkers uitgestrekte boomgaarden (omgeven door hagen), is de erfbeplanting bij boerderijen waarneembaar, of de rietkragen langs de kreekresten (zoals bij het Groote Gat en de Borrekeen).
Het terrein buiten de hoogwaterkerende dijk bestaat uit weidegronden en uitgestrekte rietlanden, die geleidelijk ondergaan in het Haringvliet en het Vuile Gat.
Het open bouwland wordt begrensd door de dijken, waarvan de afscheidende werking versterkt wordt door de bebouwing en de begroeiing op en langs de grondlichamen. De kernen kennen weinig hoogbouw. Markante bouwwerken zijn de kerken, de molens en de lichtmasten bij de sportterreinen.

4. INFRASTRUCTUUR

De Hoekse Waard lag tot rond 1900 geïsoleerd van de grote steden. Alleen het oostelijk gedeelte ('s-Gravendeel) onderhield nauwe contacten met Dordrecht. Het isolement werd veroorzaakt door het insulaire karakter van de waard en doordat de voornaamste handelsstromen (onder andere tussen Dordrecht en Rotterdam) het eiland links lieten liggen. Het isolement werd in zekere zin nog versterkt doordat de Hoekse Waard na 1860 van een spoorwegverbinding verstoken bleef, waar talloze andere gebieden in Zuid-Holland via het spoorwegnet ontsloten werden.
Een tramverbinding bleek wel rendabel te zijn en de introductie van dit vervoermiddel in 1898 was een belangrijke bijdrage tot het verminderen van het isolement. Ook heden ten dage beschikt de gemeente nog niet over een vaste oeververbinding over de haar omringende waterwegen.

De verbindingen tussen de belangrijkste kernen in het westelijk deel van de Hoekse Waard lopen langs twee hoofdlijnen. De eerste loopt van west naar oost, van Goudswaard via Piershil en Nieuw-Beijerland naar Oud-Beijerland. Over land volgt dit traject de dijken, waardoor deze lijn een zeer bochtig beloop heeft; over water maakte men gebruik van het Spui. De tweede lijn loopt van Zuid-Beijerland noordwaarts naar Oud-Beijerland. Deze verbinding vindt alleen over land plaats en loopt voor een belangrijk deel buiten het gemeenteopppervlak. Vanuit Oud-Beijerland, waar beide lijnen samen komen, kan men via de tunnel bij Heinenoord (tot 1972 via de brug) Rotterdam bereiken.

4.1. Landwegen

Het wegenpatroon binnen de gemeente wordt bepaald door het beloop van de polderdijken. Alle regionale en interlokale wegen zijn gesitueerd op of direct langs het dijktalud (zie 4.3.). De wegen binnen de polders, die meest van lokaal belang zijn, vertonen een vast patroon. In de lengterichting van de polder ligt een lange rechte weg (dikwijls ook Lange Weg geheten), met loodrecht hierop een aantal dwarsverbindingen.

Het verkeer over de weg ontmoette tot in de jaren '30 van de 20e eeuw tal van problemen. Tot rond 1850 hadden de wegen een kleidek, hetgeen betekende dat zij bij nat weer of dooi veranderden in een modderpoel. In de tweede helft van de 19e eeuw werden de meeste dijkwegen verhard. De weg van Oud-Beijerland via Nieuw-Beijerland en Piershil naar Goudswaard in 1849-1850, die van Piershil naar Zuid-Beijerland in 1852-1854. De verharding bestond uit een grindlaag; in de dorpskernen werden bestratingen aangelegd. De overige polder- en dijkwegen werden voornamelijk in de periode 1860-1875 en aan het einde van de 19e eeuw van een deugdelijke verharding voorzien. In de genoemde jaren maakte de landbouw een bloeiperiode door.
Toen in de eerste helft van de 20e eeuw nieuwe vervoermiddelen opkwamen (de fiets, auto en bus) leidde dit tot toepassing van nieuwe verhardingsmaterialen (teer, beton en asfalt). Deze innovaties gaven echter aanleiding tot nieuwe klachten: de bochtige en vaak smalle dijktrajecten (de dijken waren dikwijls bebouwd) konden het toenemende verkeer moeilijk verwerken. In het kader van het Provinciaal Wegenplan (1927) werden de verbindingen van Oud-Beijerland naar Goudswaard en van Piershil naar Zuid-Beijerland en Numansdorp

verbeterd (jaren '30), evenals de weg van Piershil naar Klaaswaal over de Zuidzijdse en Beijerlandse Dijken (na 1937).

Na de Tweede Wereldoorlog is in het kader van de ruilverkaveling een aantal polderwegen opgeheven. Vanwege de schaalvergroting van de verkaveling waren deze niet langer nodig. Anderzijds zijn een aantal - dikwijls gebrekkig verharde - polderweggetjes aangelegd om de bereikbaarheid van andere percelen te verbeteren.

In 1927 werd vanuit Goudswaard en Nieuw-Beijerland een busdienst op Rotterdam gestart. Later volgden ook andere (bus)verbindingen met Rotterdam, onder andere vanuit Zuid-Beijerland.

4.2. Wateren

In de late Middeleeuwen stroomde in het gebied van bedijkte landen enerzijds en gorzen anderzijds een stelsel van getijderivieren, dat geheel anders liep dan tegenwoordig. In de vroeg-moderne tijd (15e tot 18e eeuw) verzandde een aantal van deze rivieren. De wateren werden als gevolg van de bedijking (zie 3.1.) afgedamd. De kreken, die zich vormden, vervulden nog wel een functie in het afwateringssysteem van de polders.
Aan de mondingen van de kreken ontstonden de belangrijkste kernen. Goudswaard ligt aan de Sandee en Nieuw-Beijerland aan de Nieuw-Beijerlandsche Kreek. Vanuit Zuid-Beijerland kan men via de Oost Binnenhaven het buitenwater bereiken. Deze haven bestaat gedeeltelijk uit de oude kreek het Monnikendiep.
Toen door de inpoldering van de aanwassen de oude kreekmondingen meer landinwaarts kwamen te liggen en zo hun water niet meer kwijt konden, werden vaarten gegraven naar het open water. Deze zijn dikwijls in gebruik als haven, onder meer voor de verscheping van landbouwprodukten (aardappelen en suikerbieten) en ten behoeve van de pleziervaart.
Ten westen van Piershil stroomt het Gat (stroomopwaarts achtereenvolgens het Piershilsche Gat, het Groote Gat, het Kleine Gat en de Borrekeen genoemd), een overblijfsel van een van de getijderivieren die om de voormalige eilanden stroomden. Anders dan de hiervoor genoemde kernen ligt het niet aan een natuurlijk gevormde kreek, maar is het via een havenkanaal verbonden met het Gat. De Oud-Piershilsche Wetering ten oosten van het dorp mondt circa 750 meter ten zuiden van het dorp uit in het Gat.
Het buitenwater, dat een groot deel van de gemeentegrenzen vormt, bestaat uit het Haringvliet en het Vuile Gat in het zuiden van de gemeente en het Spui in het westen en noorden van de gemeente. Het Spui is in de eerste helft van de 16e eeuw ontstaan uit een aantal getijdestromen.
De rivieren zijn belangrijk als transportaders. Het Haringvliet en het Vuile Gat waren vanaf de tweede helft van de 18e eeuw onderdeel van de zeeweg naar Rotterdam. Deze liep via de Oude Maas, de Dordtse Kil, het Hollandsch Diep en het Haringvliet. Na de ingebruikname van het Kanaal door Voorne (1831) verminderde de betekenis van de laatstgenoemde rivier, hoewel schepen die via de Grevelingen en het Volkerak naar het Voorns Kanaal voeren, van het Haringvliet gebruik bleven maken. Na de opening van de Nieuwe Waterweg in 1872 verloor het Haringvliet definitief zijn functie als onderdeel van de zeeweg naar Rotterdam, maar bleef tot in de jaren '20 van deze eeuw deel uitmaken van de zeeweg naar Dordrecht.

Na de watersnoodramp van 1953 is in het kader van de Deltawerken het Haringvliet afgedamd (dam met sluizen gereed in 1971), waardoor geleidelijk de getijdebeweging uit de rivier verdween (zie 3.2.).

Bij het eiland Tiengemeten kozen de meeste schepen voor de vaarweg door het Vuile Gat, dat aanzienlijk dieper is dan het Haringvliet, waar talloze zandbanken liggen die bij laag water droogvallen.
Vanaf 1765 lag bij de oostpunt van Tiengemeten een quarantaineplaats voor de schepen uit de Oost. Op het eiland stond een Pesthuis, waar zieken verpleegd konden worden. In de 19e eeuw werd het complex veranderd in een kruitmagazijn (zie 4.5.).
Langs het Vuile Gat liggen meerdere havens, de meeste aangelegd voor 1850 en alleen geschikt voor kleinere schepen. Ook fungeren ze als uitwateringsgeulen. Op Tiengemeten liggen (van oost naar west) de Kleine Haven, de Groote Haven en de Haven van de Brienenswaard; in de Hoekse Waard de Benedenhaven bij Nieuwendijk en de Bovenste Haven bij Hitsertse Kade. De laatstgenoemde haven is na 1945 uitgebreid en fungeert nu ook als jachthaven. Een geheel nieuwe jachthaven is circa 750 meter ten westen van de Benedenste Haven bij Nieuwendijk aangelegd (in de jaren '50 gegraven, in de jaren '80 zijn er aanlegsteigers bij gebouwd).

Het Spui dient voor het regionaal verkeer en voor de contacten tussen de Hollandse eilanden en Rotterdam. De geringe capaciteit van de havens beperkt de betekenis van de rivier. Wel werd in de haven van Goudswaard in 1887/88 een aanlegplaats voor stoomschepen aangelegd. De haven van Nieuw-Beijerland werd in de eerste helft van de 20e eeuw aanzienlijk uitgebreid. Deze bestond uit een westelijke en een oostelijke tak. Deze laatste is na 1945 afgedamd, terwijl bij de westelijke arm een jachthaven is aangelegd.

Over het Spui, het Vuile Gat en het Haringvliet werden een aantal veerdiensten onderhouden. De belangrijkste was het veer Nieuw-Beijerland - Hekelingen, dat als enige pontveer over het Spui nog bestaat. Het Brakelsveer is in het midden van de 19e eeuw opgeheven; twee voetveren vanuit Goudswaard naar Zuidland hebben in het Interbellum respectievelijk enkele jaren na de oorlog hun dienst gestaakt. Ook twee andere voetveren over het Spui, die in de tweede helft van de 19e eeuw werden opgericht, gingen in de periode rond de Tweede Wereldoorlog ter ziele.
Tussen de Hoekse Waard en Tiengemeten voeren eveneens twee voetveren, die beide in het derde kwart van de 19e eeuw werden opgericht. Het veer tussen Hitsertse Kade en de Kleine Haven, het oostelijke punt van Tiengemeten, is rond 1960 opgeheven. Het voetveer vanuit Nieuwendijk bestaat nog steeds; het veer kwam voor de oorlog circa 500 meter ten westen van de huidige afmeerplaats in de Groote Haven bij het gehucht Tiengemeten aan.

Naast de veerdiensten voeren langs de Hoekse Waard beurtschepen op Rotterdam, Dordrecht en Middelharnis/Dirksland/Ooltgensplaat. Op hun route deden zij onder andere de havens van Goudswaard, Nieuw-Beijerland en Zuid-Beijerland aan. Na 1900 gingen de meeste beurtvaartdiensten sterk achteruit door de opkomst van achtereenvolgens de tram en de (vracht)auto.

4.3. Dijken en kaden

De waterkeringen binnen de gemeente kunnen al naar gelang hun hoogte en functie in drie typen worden onderscheiden. De buitendijkse gronden worden beschermd door kaden van 1 à 2 meter hoogte. De hoofdwaterkeringen langs het Spui en het Vuile Gat zijn circa 5 meter hoog. De dijken binnen deze hoogwaterkering, die eertijds de afzonderlijke polders tegen hoog water verdedigden maar slaperdijk zijn geworden, hebben een hoogte van 2 à 3 meter.
De dijken bestaan voornamelijk uit natuurlijk materiaal. Direct aan het Vuile Gat en het Haringvliet liggen uitgestrekte steenglooiingen die bijna alle in 1896 en 1907/1908 zijn aangelegd. De strekdammen bij de Korendijkse Slikken dateren uit dezelfde periode. De steenglooiingen bij deze slikken zijn enkele jaren geleden aangelegd. Langs het Spui liggen stenen dammen, die eveneens van na de Tweede Wereldoorlog dateren, uitgezonderd de dammen bij de Noordpolder van Goudswaard, die eind 19e eeuw zijn aangelegd. De dammen en steenglooiingen dienen om afschuring van de gorzen en slikken te voorkomen.

In paragraaf 3.1. is de inpoldering van het grondgebied van de gemeente behandeld. Hier bleek dat de meeste dijken in de vroeg-moderne tijd (16e en 17e eeuw) zijn aangelegd. Met uitzondering van de Oude Korendijk en Oud-Piershil, die als opwassen bedijkt zijn en een cirkelvormig dijkpatroon hebben, zijn alle andere polders aanwassen, waardoor de dijken een meer rechtlijnige structuur vertonen. Door de successievelijke aandijkingen verloren de achter de nieuwe dijken gelegen grondlichamen hun primair waterkerende functie, ze werden slaperdijken. De verschillende aandijkingen sloten wel aan op de reeds bestaande dijken, maar dikwijls niet in een vloeiende lijn, waardoor een hoekig beloop ontstond. Op de grondlichamen werden wegen gelegd en huizen gebouwd. Zij waren veilige vluchtoorden bij hoog water. Tevens fungeerden zij als uitvalsbases voor de ontginningen.
De dijken langs het buitenwater zijn onder andere in de perioden 1894-1898 en 1916-1922 verhoogd tot hoofdwaterkering. Het gaat hier om de dijken langs de Eendrachtspolder (in het zuiden), de Oude Korendijk (in het westen), de Noordpolders van Goudswaard en Piershil en de polders Klein-Piershil, Nieuw-Piershil en Nieuw-Beijerland (in het noorden). Na de watersnoodramp van 1953 is deze waterkering op Deltahoogte gebracht, hetgeen een verhoging van circa 0,5 meter inhield. Hierbij werd de Haven van Piershil afgedamd.
Op de hoofdwaterkering zijn dikwijls geen wegen aangelegd. Deze liggen onder langs de dijk.
Langs het Spui kent de dijk nauwelijks voorland en ligt de hoofdwaterkering vlak achter de eerdergenoemde steenglooiing. Langs het Vuile Gat ligt een strook deels bekaad land. De bekadingen zijn al voor 1850 aangelegd.
Het patroon van de dijken is in de periode 1800-1945 niet noemenswaardig gewijzigd, uitgezonderd op Tiengemeten, waar in de eerste helft van de 19e eeuw een dijkenstelsel is aangelegd (zie 3.1.). Tiengemeten wordt door een hoogwaterkering van 4 tot 5 meter hoogte beschermd. De binnendijken, die de verschillende polders van elkaar scheidden, zijn in de periode 1919-1923 en na 1953 afgegraven.
Tot na de Tweede Wereldoorlog was er in het centrum van het eiland een vluchtheuvel. De situering ervan is nog te herkennen aan een cirkelvormige uitstulping in een der kavelsloten in de Middenpolder.

De havens vormden voor de Tweede Wereldoorlog dikwijls kwetsbare plaatsen. Er werden in de eerste helft van de 20e eeuw waterkerende muren aangelegd, onder andere in Goudswaard en Piershil. De doorgangen tussen de huizen langs de havens konden met vloedplanken worden afgesloten.

4.4. Tramwegen

De ontsluiting van de Hoekse Waard vond rond 1900 plaats door de aanleg van tramwegen. Een spoorwegnet was te kostbaar en niet rendabel. De Rotterdamsche Tramweg Maatschappij exploiteerde in de eerste helft van de 20e eeuw een uitgebreid net van tramwegen op de Zuidhollandse eilanden, ook in het westelijk deel van de Hoekse Waard. In 1898 werd de eerste lijn in gebruik genomen, die in zuidelijke richting liep van Rotterdam via Barendrecht naar Numansdorp en Zuid-Beijerland, met een westelijke aftakking naar Oud-Beijerland. In 1903 werd de lijn naar Oud-Beijerland doorgetrokken naar respectievelijk Nieuw-Beijerland, Piershil en Goudswaard. Vooral deze laatste lijn was voor de gemeente van groot belang, omdat hiermee alle belangrijke plaatsen werden verbonden. De lijn naar Zuid-Beijerland had voor de gemeente minder betekenis, mede omdat de eindhalte te ver buiten het dorp lag.
De tram naar Goudswaard maakte grotendeels gebruik van een nieuw traject. Door het bochtige beloop van de dijken kon hier slechts in beperkte mate bij worden aangesloten. Alleen tussen Piershil en Goudswaard werd het dijkbeloop aangehouden. Waar de dijk dwars door de polders liep werd zoveel mogelijk de richting van de verkaveling gevolgd. Het spoor lag vrijwel overal op polderniveau. Slechts op enkele plaatsen werd een nieuwe tramdijk aangelegd, meest om een polderdijk te kunnen passeren.
Binnen de gemeente lag een tiental haltes, de meesten zowel stopplaatsen voor reizigers, als laad- en losplaatsen voor goederen. Langs de lijn van Numansdorp naar Zuid-Beijerland lagen de haltes 't Scheid (op de gemeentegrens tussen Zuid-Beijerland en Numansdorp) en Zuid-Beijerland, aan de lijn Oud-Beijerland-Goudswaard de haltes Zinkweg, Langeweg, 's Gravenweg, Nieuw-Beijerland, Oosthoekse dijk, Piershil, Sluisjesdijk, Oostpolder en Goudswaard (zie ook figuren 5-8).
De tram was van betekenis voor het vervoer van migranten, mensen die een nieuw leven in Rotterdam begonnen. Later maakten ook veel dagjesmensen gebruik van de dienst op Rotterdam. Het goederenvervoer bestond voor circa de helft uit suikerbieten.
De concurrentiestrijd met het gemotoriseerde verkeer (vrachtauto's en autobussen), die reeds voor de oorlog duchtig gevoerd werd, was na de oorlog niet meer vol te houden. De dienst werd in 1956/57 opgeheven.
Tegenwoordig herinnert vrijwel niets meer aan de tram. De lijnen zijn gesloopt en de halte-plaatsen zijn afgebroken.

Ook Tiengemeten beschikte in de eerste helft van de 20e eeuw over een tramwegstelsel, dat zijn grootste omvang kort na de Tweede Wereldoorlog bereikte. Het sloot aan bij onder andere de haven van Brienenswaard en een aanlegsteiger bij de Idahoeve in de Middenpolder. In de jaren '50 is het smalspoor opgeruimd.

4.5. Militaire infrastructuur

De zuidelijke kustlijn van de Hoekse Waard behoorde tot de stelling "het Hollandsch Diep en het Volkerak". In 1793-1794 werd in dit kader een reeks batterijen langs het Haringvliet aangelegd, onder andere bij Zuid-Beijerland. Rond 1850 zijn de verdedigingswerken in deze plaats gesloopt.
Op de oostpunt van Tiengemeten bij de Kleine Haven lag in de 19e/begin 20e eeuw een kruitmagazijn van de marine (zie 4.2.). Van het complex maakten ook een kazerne en barakken deel uit. Na de oorlog was het magazijn nog in gebruik als aardappelbewaarplaats, terwijl enkele woningen als vakantiehuisjes fungeren.
In Nieuw-Beijerland stond aan het eind van de 18e eeuw langs het Spui een wachthuis, voorzien van een batterij. In de eerste helft van de 19e eeuw is het tot woonhuis verbouwd. Ook bij het tolveer naar Hekelingen stond een wachthuis. Dit is eind 18e eeuw verbouwd tot herberg.

4.6. Nutsvoorzieningen

Van de vier oude gemeenten, die binnen de huidige gemeentegrenzen liggen, kreeg Zuid-Beijerland het eerst waterleiding. In 1924 werd het aangesloten op de Kilwaterleiding te 's-Gravendeel. In 1938 kregen de bewoners van Tiengemeten een drinkwatervoorziening. Goudswaard, Piershil en Nieuw-Beijerland werden pas in 1952 op het waterleidingnet aangesloten, aanvankelijk bij Oud-Beijerland, later bij de Stichting Bronwaterleiding Hoeksche Waard te 's-Gravendeel.

Zuid-Beijerland kreeg eveneens als eerste elektriciteit, en wel via het GEB te Dordrecht, Enkele jaren later volgden de andere toenmalige gemeenten, het eiland Tiengemeten in 1931.

5. NEDERZETTINGEN

5.1. Algemeen

De gemeente Korendijk is ontstaan door samenvoeging van vier gemeenten, te weten Goudswaard, Piershil, Nieuw-Beijerland en Zuid-Beijerland. Deze zijn in het begin van de 19e eeuw ontstaan uit de gelijknamige ambachtsheerlijkheden, die tot de baljuwschappen van Putten (Piershil en Goudswaard) en van de Beijerlanden behoorden. Het eiland Tiengemeten ten zuiden van de Hoekse Waard, behoorde tot de gemeenten Goudswaard en Zuid-Beijerland.
Elke gemeente kende haar hoofdkern, zodat de huidige gemeente Korendijk vier grotere kernen kent (waarvan Piershil, waar het gemeentehuis staat, de kleinste is) en een tiental kleinere gehuchten (zie 5.2.1.).

Zuid-Beijerland, dat van de gemeenten het laatst ontstaan is, had en heeft het grootste aantal woningen en inwoners (zie tabellen 2 en 3). Piershil was de kleinste gemeente, terwijl Goudswaard en Nieuw-Beijerland elkaar niet veel ontliepen. Nieuw-Beijerland groeide in de periode 1632-1732 snel, maar stabiliseerde nadien. Goudswaard kon daardoor het verschil verkleinen.

Tabel 2. Het aantal haardsteden in de gemeente Korendijk 1632-1849.

	Goudswaard	Piershil	Nieuw-Beijerland	Zuid-Beijerland
1632	102	37	94	-
1732	116	81	131	138
1793	124	83	140	181
1849	132	103	144	234

In de 19e en 20e eeuw (tabel 3) was van een eenduidig patroon geen sprake. Perioden waarin de ene gemeente behoorlijk groeide werden afgewisseld met tijdvakken van afname van het inwonertal. In hoofdlijnen trad in de 19e eeuw tot de agrarische crisis in de jaren 1878-1894 een aanzienlijke bevolkingsgroei op. De crisis liet een achteruitgang zien, in enkele gemeenten in groeipercentage, in de andere zelfs in absolute aantallen. Rond 1900 zette de groei weer in, met een hoogtepunt in de jaren kort voor de Eerste Wereldoorlog. Tijdens het Interbellum nam de bevolking in de meeste gemeenten af, onder andere door de aantrekkingskracht van de stedelijke arbeidsmarkten (Rotterdam). De tram en later de auto brachten de stad dichterbij (zie 4.4.).
De periode na de Tweede Wereldoorlog gaf aanvankelijk een wisselend beeld per gemeente, maar na 1960 trad overal groei op, die in de jaren '70 een hoogtepunt bereikte. Niet langer trokken de inwoners die elders werk vonden in die richting weg, maar zij bleven binnen Korendijk wonen en reisden elke dag naar hun werk (forensisme). In de jaren '80 verminderde de bevolkingstoename aanzienlijk.

Tabel 3. De bevolkingsomvang van Korendijk 1838-1990.

jaar	Goudswaard	Piershil	Nieuw-Beijerland	Zuid-Beijerland
1828	750	567	978	1219
1837	751	644	1003	1290
1847	807	701	1174	1343
1860	914	696	1066	1436
1870	1013	789	1286	1759
1880	1183	782	1511	1925
1890	1175	774	1632	1998
1900	1224	840	1585	2055
1910	1315	837	1845	2094
1920	1487	988	1982	2537
1930	1502	890	1757	2507
1940	1439	924	1596	
1950	1390	889	1715	2634
1960	1416	894	1632	2583
1970	1485	1100	2266	2657
1980	1704	1398	2927	3417
1990	9898			

5.2. Kernen

5.2.1. Algemeen

De gemeente telt meerdere typen kernen, waarvan de dijkdorpen en de hieruit voortgekomen kerkring-voorstraatdorpen de belangrijkste zijn.

Vanwege het gevaar voor overstromingen, bouwde men aanvankelijk vooral op de dijken. Van hieruit werd het land ontgonnen. De dorpen liggen dus alle aan de rand van de polders. Omdat de wegen over de dijken aanvankelijk zeer slecht waren en de kreken als transportaders fungeerden, ontstonden de kernen aan de monding van de kreken en rondom uitwateringssluizen. De oudste kernen Goudswaard, Piershil en Nieuw-Beijerland (in de 15e en 16e eeuw ontstaan) ontwikkelden zich vanuit de dijk landinwaarts en namen een aantal kenmerken van de eerdergenoemde kerkring-voorstraatdorpen over.
Dit type dorp ontwikkelde zich idealiter als volgt. Op enige afstand van de dijk werd, meestal op een rechthoekig omgracht terrein (de kerkring), een kerk gebouwd. Vervolgens werd loodrecht op de dijk een weg aangelegd in de richting van de kerk, de zogenaamde "voorstraat" (in Piershil en Nieuw-Beijerland ook zodanig geheten). Hier woonden veelal de notabelen. Bij verdergaande uitbreiding van het dorp werden evenwijdig aan de voorstraat zogenaamde "achterstraten" aangelegd, waar mindere bebouwing (arbeiderswoningen) en bedrijfsgebouwen (landbouwschuren) verrezen. Buitendijks bij de haven ontstond een visserskwartier. Winkeliers vestigden zich langs de dijk.

De nieuwere kernen, waarvan Zuid-Beijerland de belangrijkste is, ontwikkelden zich als dijkdorpen. De dubbelzijdige lintbebouwing kende een vast patroon. Dikwijls was de helling van de dijk aan de zeezijde minder steil dan aan de "binnenzijde". Op de flauwe kant werden de boerderijen tegen de helling aangebouwd, aan de andere kant werden ze onder

aan de dijk in de polder gebouwd. Dikwijls lag tussen de dijk en het erf een sloot, zodat de meeste landbouwbedrijven slechts via een brug of dam de dijkweg konden bereiken. Zuid-Beijerland is de enige oorspronkelijke dijknederzetting met een duidelijke kern. De overige dijkdorpen zijn ontstaan door een plaatselijke verdichting van de bebouwing, soms bij een kruising of splitsing van wegen. Voorbeelden van andere dijkdorpen zijn Oudendijk, Oosthoek, Zuidzijde, Zwartsluisje en Schenkeldijk.

Door latere aandijkingen zijn de dorpen, die aanvankelijk direct aan het water lagen, steeds verder landinwaarts komen te liggen en werden door het nieuw aangewonnen land waterlopen gegraven die de kreken en geulen opnieuw met open water verbonden. Aan de monding van de verlengde havengeulen ontstonden nieuwe dorpen, namelijk Nieuwendijk aan de West Binnenhaven en Hitsertse Kade aan de Oost Binnenhaven. Deze gehuchten kennen wel een zekere komvorming, ofschoon ze langs dijken zijn ontstaan.

In aanvulling op de in 5.1. genoemde cijfers volgen hier de resultaten van woningtellingen in 1828 en 1947 (tabel 4). Terwijl het inwonertal van de verschillende gemeenten slechts met 150-200% toenam in de periode 1830-1950, verdrievoudigde het aantal woningen grofweg. De gemiddelde woningbezetting nam af vanwege de algemene trend van kleinere huishoudens, hetgeen zich mede uitte in de bouw van vele kleinere dijkhuizen en van eengezinswoningen in de grote kernen.

Tabel 4. Het aantal woningen in de gemeente Korendijk in 1828 en 1947.

	1828	1947
Goudswaard	134	339
Piershil	86	241
Nieuw-Beijerland	143	433
Zuid-Beijerland	211	632

De uitbreidingen van de woningvoorraad zijn duidelijk te volgen met behulp van het kaartenmateriaal in de bijlagen. In het hierna volgende zullen alleen de historisch-geografische aspecten van de uitbreidingen aan bod komen. Voor een beschrijving van de woningbouw in meer kwalitatieve zin, zij verwezen naar de bebouwingskarakteristiek, elders in dit rapport.

5.2.2. Goudswaard

Vrijwel onmiddellijk na de indijking van de Oud-Korendijkse polder in 1439 werd het dorp Goudswaard gesticht. Dit gebeurde bij de monding van de kreek de Sandee, die afgedamd werd en waarin voor de afwatering een sluis werd aangelegd. Evenals Piershil en Nieuw-Beijerland is ook Goudswaard ontstaan als een dijkdorp, waaraan later elementen van het voorstraat-kerkringdorp zijn toegevoegd. De huizen stonden aan de dijk en de voorstraat (de Dorpsstraat), die naar de kerk leidde (zie 5.2.1.). Na de Eerste Wereldoorlog werd door de aanleg van de Burgemeester Zahnweg, welke eveneens ongeveer loodrecht op de dijk staat, een min of meer driehoekige dorpskern gevormd (zie figuur 6b). Alle nieuwbouw vond tot circa 1965 langs en binnen dit patroon plaats.

De bewoners leefden voornamelijk van de landbouw. In 1947 was ongeveer 60 procent van de beroepsbevolking in deze sector actief. Binnen de driehoek Dorpsstraat, Molendijk en Burgemeester Zahnweg lagen tot 1965 tuinbouwgronden. Deze tuinen zijn in de jaren '60 bouwrijp gemaakt. Aan de Molendijk staat een korenmolen uit 1694, Windlust genaamd. In de 19e eeuw hebben daarnaast de vlasserij (zie 5.2.4.) en de riet- en biezenhandel (produkten van de Korendijkse Slikken in het zuidwesten van de gemeente) voor werkgelegenheid gezorgd.

Rond 1850 telde het dorp ongeveer 490 inwoners en 40 huizen. De gemiddelde woningbezetting van twaalf personen, die ook voor die tijd relatief hoog was, doet vermoeden dat het hier veelal om grote boerderijcomplexen met inwonend personeel gaat. De bevolking woonde aan beide zijden van de Dorpsstraat, de Havenkade en de Westdijk en Molendijk. Aan beide dijken stonden de huizen vooral op de buitenkant. Onder aan de binnenzijde direct ten oosten van de Dorpsstraat stonden slechts enkele boerderijen.
In het laatste kwart van de 19e eeuw en de eerste jaren van de 20e eeuw vond een verdichting van de bebouwing aan de Dorpsstraat plaats. De opening van de tramlijn (zie 4.4.) die onder langs de Molendijk liep tot de korenmolen (zie figuur 6a), was aanleiding om in oostelijke richting op het buitentalud van de dijk enkele woningen te bouwen. Ook binnendijks pleegde men - zeer beperkt - nieuwbouw. Hier werd een benedendijkse weg aangelegd.
Vlak na de Eerste Wereldoorlog werd de bovengenoemde Burgemeester Zahnweg aangelegd en langzamerhand bebouwd, het meest aan de oostzijde. In het verlengde van de Dorpsstraat werd de Nieuwstraat bebouwd, met name aan de zuidwestelijke kant. Tenslotte vond langs de Molendijk wederom een uitbreiding oostwaarts plaats tot de Burgemeester Zahnweg.
Na de Tweede Wereldoorlog ontstond binnen de genoemde driehoek een stratenpatroon, vooral in de jaren '60. Na 1965 werd oostelijk van de Burgemeester Zahnweg tussen de Molendijk en de Vaartweg een nieuwbouwwijk aangelegd.

Aanvankelijk vergaderde de gemeenteraad van Goudswaard in "het Wapen van Goudswaard", een café op de hoek van de Dorpsstraat en de dijk, dat nog steeds in bedrijf is. Van 1898 tot 1984 werd gebruik gemaakt van een nieuw gemeentehuis op de hoek van de Molendijk en de Burgemeester Zahnweg. Het gebouw bevatte tevens de burgemeesterswoning en een dokterswoning. Tegenwoordig houdt een financiële instelling er kantoor.
Het politie-bureau aan de Dorpsstraat is gebouwd in 1913.
De huidige Nederlands-Hervormde kerk aan de Dorpsstraat is na afbraak van de 15e eeuwse kapel gebouwd omstreeks 1721. De pastorie dateert van 1912. Tot 1829 lag er rond de kerk een kerkhof. In 1828 werd de Algemene begraafplaats aan de Nieuwstraat in gebruik genomen.
Circa 200 meter oostelijk van de bebouwde kom staat aan de Molendijk de Eben Haëzerkerk (1928) van de Gereformeerde Gemeente.
Tot 1869 stond aan de Dorpsstraat de oude dorpsschool. In dat jaar werd een nieuwe school onder aan de Molendijk in gebruik genomen. Meer oostelijk daarvan bevindt zich de in 1909 gebouwde Christelijke school. De schoolgebouwen uit de periode 1800-1945 functioneren echter alle niet meer als zodanig. Vermeldenswaard zijn nog de acht armenhuizen van een liefdadige instelling aan de Dorpsstraat, in 1913 geheel herbouwd op de plaats van de oorspronkelijke uit 1635 daterende woningen.

5.2.3. Piershil

Piershil is de kleinste van de vier hoofdkernen van de gemeente. De stichting valt kort na 1524, de totstandkoming van de bedijking van de polder Oud-Piershil.
Het dorp bestaat vanouds uit bebouwing op de dijk (voornamelijk op de buitenzijde) met een loodrecht daarop benedendijks aflopende Voorstraat. De vorming van Achterstraten is hier tot 1945 achterwege gebleven. Doordat een groep woningen aan de havendam buitendijks werd gebouwd, ontstond een kruisvormige plattegrond, in tegenstelling tot het raster dat in Nieuw-Beijerland te zien is (zie 5.2.4. en figuur 7b). De kerk staat niet aan het einde van de Voorstraat, maar aan de zuidzijde ervan. De Voorstraat gaat over in de Oud-Piershilse Weg, die de functie van "lange weg" in de polder vervult (zie 4.1.).

De economie van het dorp was vrijwel uitsluitend op de landbouw gericht. Ten noorden van de as Kade - Voorstraat, zowel binnen als buiten de dijk, lagen tuinbouwgronden (onder andere boomgaarden). Verder was de vlasnijverheid een bron van inkomsten. Aan de Molendijk staat de korenmolen "Simonia" uit 1845. Deze had een voorganger uit 1714, waarvan de wapensteen in de huidige molen is gemetseld. Verder is er in het dorp sinds de eerste helft van de 20e eeuw een machinefabriek gevestigd, die gespecialiseerd is in molenbouw. In de eerste helft van de 19e eeuw was er een leerlooierij, maar deze tak van industrie was reeds in het midden van de 19e eeuw ter ziele gegaan.

Rond 1850, toen het dorp 64 huizen en 500 inwoners telde, waren de Voorstraat, de (buitendijkse) Kade en de Molen- en Sluisjesdijk bebouwd. De laatste decennia van de 19e eeuw trad een lichte verdichting van de bebouwing op, met lineaire uitbreidingen langs de Sluisjesdijk, de Molendijk en de Voorstraat (in de richting van de tramhalte).
Ook de periode 1900-1945 gaf dergelijke ontwikkelingen te zien. Langs de Molendijk verrezen enkele boerderijen onder aan het binnentalud. Aan de Voorstraat breidde de bebouwing zich uit tot voorbij de tramhalte (=de Oud-Piershilse Weg). De huidige Heullaan, een zijstraat van de Voorstraat, werd kort na de Eerste Wereldoorlog aangelegd en bebouwd. Het is de enige nieuwe straat in het dorp in de periode tot 1945.
Na de oorlog, in de jaren '60 en '70 werd onder aan de dijk ten noorden van de Voorstraat een trapeziumvormige nieuwbouwwijk aangelegd, bestemd voor de zich in de gemeente vestigende forenzen.

Het gemeentehuis van Piershil was tot 1984 gevestigd in een boerderij uit het eerste kwart van de 19e eeuw aan de Voorstraat. Tegenwoordig is het een politiebureau. Het huidige gemeentehuis van Korendijk is van recente datum.
De Nederlands Hervormde kerk aan de Voorstraat is tot stand gekomen vlak na de stichting van het dorp (eerste helft van de 16e eeuw). De toren is gebouwd in 1642. In 1970-1971 werd de kerk, op de toren na, geheel herbouwd. De pastorie dateert van 1856.
Aan de Sluisjesdijk even buiten het dorp verrees in het begin van de jaren '20 van onze eeuw, een kerkje van de Gereformeerde Kerken in Nederland. Het godshuis werd in de oorlog uit functie genomen. Tegenwoordig is het gebouw in gebruik als verenigingslokaal.
De schoolgebouwen voor lager onderwijs, die gebouwd zijn in de periode 1800-1945, zijn alle niet meer als zodanig in gebruik. De oude school (in 1836 vernieuwd) aan de Dorpsstraat bij de Nederlands-Hervormde kerk is verbouwd tot een rijtje arbeiderswoningen. De onderwijzerswoning ernaast dateert van 1842. Langs de dijk staat een (voormalig) schoolgebouw, waar sinds 1878 openbaar en christelijk onderwijs gegeven werd.

5.2.4. Nieuw-Beijerland

In 1582 werd een gedeelte van de gorzen ten westen van de polder (oud) Beijerland bedijkt. Het ontving de naam Nieuw-Beijerland en Nieuw-Piershil. Kort daarna is het dorp Nieuw-Beijerland gesticht bij de uitwateringssluis van de polder in de Nieuw-Beijerlandsche Kreek. Nieuw-Beijerland heeft een geheel eigen opbouw, zij het dat elementen uit het kerkring-voorstraatdorp eenvoudig te herkennen zijn. De oude kern is opgebouwd uit een stelsel van drie parallelle wegen loodrecht op de dijk, gekruist door drie wegen evenwijdig aan de dijk. Deze wegen vormen vier gelijke rechthoeken. De meest westelijke (en dus niet de middelste, zoals het idealiter zou moeten zijn) van de loodrecht op de dijk staande wegen, de Voorstraat en in haar verlengde het Voordoel, is de enige toegang tot de dijk en de haven. Aan de andere zijde vond de Voordoel haar beëindiging in de buitenplaats Doelweijck (in het midden van de 19e eeuw afgebroken). Deze buitenplaats had dus dezelfde visuele en stedebouwkundige werking, die elders de kerk had, namelijk als afsluiting van de Voorstraat. De kerk zelf ligt aan een omgrachte kerkring aan de middelste dwarsweg, die Kerkstraat heet.
De afwijking van het ideaaltype wordt veroorzaakt door de Nieuw-Beijerlandsche Kreek die ten westen van de Voorstraat loopt. Dit water is nooit in het stratenpatroon opgenomen, integendeel. Nog steeds fungeert het juist als (westelijke) bebouwingsgrens. Aan de overzijde staan slechts enkele boerderijen.

Het dorp leefde voornamelijk van de vruchten van de landbouw: van de veeteelt, maar vooral van de akkerbouw (granen, later ook suikerbieten en aardappelen). Binnen de bebouwde kom lagen achter de huizen veel warmoezenierstuinen, waarvan de meeste vlak voor de oorlog zijn opgeruimd. De nijverheid was op de landbouw georiënteerd. Met name de vlasnijverheid werd volop uitgeoefend. Het vlas werd in Zeeland verbouwd, met schepen naar Nieuw-Beijerland vervoerd en hier verwerkt tot linnen en lijnzaad (voor lijnolie en veevoederkoeken). Op de Spuidijk staat de Korenmolen De Swaen. De oude uit 1703 stammende molen is in 1931 afgebrand. Herbouw vond het jaar daarop plaats. Rond 1950 lag er in het dorp een scheepswerf.

In het midden van de 19e eeuw bestond het dorp uit de drie hoofdassen de Voorstraat, de Middelstraat en de Achterstraat (die tot 1945 alle op de dijk aansloten). Haaks hierop liggen de straten het Marktveld, de Kerkstraat en de Laning. De Spuidijk was bij de haven aan beide zijden bebouwd, zij het dat de lintbebouwing een open karakter had. Oostwaarts beperkte de dijkbebouwing zich tot het binnentalud. Het dorp telde rond 1850 ongeveer 800 inwoners. De Voorstraat en de Kerkstraat waren het dichtst bebouwd.
In de tweede helft van de 19e eeuw trad slechts een lichte verdichting van het reeds bestaande stratenpatroon op. Langs de tramlijn, die in het dorp door de Kerkstraat liep, vonden de meeste bouwactiviteiten plaats. Vanwege de aanleg van de tramlijn werd overigens een huizenblok aan de Voorstraat gesloopt.
Na de eeuwwisseling werd binnen het stratenpatroon de bebouwing verder verdicht. Aan de Voordoel, waar tot 1900 nauwelijks huizen stonden, vond een aanzienlijke nieuwbouw plaats. Tevens breidde de bebouwing zich uit in zuidoostelijke richting: de Wilhelminastraat werd aangelegd en tot voorbij de begraafplaats bebouwd.
Na de Duitse bezetting werd Nieuw-Beijerland verder in zuidelijke en oostelijke richting uitgebreid. De belangrijkste uitbreidingen vonden plaats in de tweede helft van de jaren

'60. De grens tussen het nieuwe en oude gedeelte loopt grofweg langs de Wilhelminastraat en de Julianastraat.

De gemeenteraad van Nieuw-Beijerland vergaderde in een herberg, "het Wapen van Nieuw-Beijerland". Oorspronkelijk was dit een wachthuis, maar eind 18e eeuw werd het verbouwd tot Rechthuis. Circa 1860 werd aan de Voorstraat een nieuw raadhuis gebouwd. Tegenwoordig is de openbare bibliotheek in het gebouw gevestigd.
De Nederlands Hervormde kerk aan de Kerkstraat was oorspronkelijk 17e eeuws, maar is in 1826 geheel vernieuwd. In 1845 werd tegen de kerk aan een nieuwe toren gebouwd. De kerk staat op een omgracht terrein. Het op dit terrein gelegen kerkhof is buiten gebruik gesteld. In 1912 werd de begraafplaats aan de Dorpsweg (tegenwoordig Wilhelminastraat) geopend. Bij de kerk staat een pastorie, oorspronkelijk uit 1838, doch in 1906 grondig verbouwd.
In 1844 werden aan de Voorstraat een (openbare) school en een onderwijzerswoning gebouwd. De school is vervangen door een gebouw aan de Achterstraat, waarin zowel een openbare als christelijke school waren gevestigd. De openbare school is inmiddels naar een ander gebouw verhuisd.

5.2.5. Zuid-Beijerland

Het dorp Zuid-Beijerland wordt ook wel "den Hitzert" genoemd naar de slik of zandplaat, van waaruit de bedijking van Zuid-Beijerland geschiedde. De nederzetting is kort na de indijking van de polder Groot-Zuid-Beijerland in 1631 ontstaan als dijkdorp bij een sluis in de Groot-Zuid-Beijerlandse dijk. Deze structuur heeft het dorp tot na de Eerste Wereldoorlog in zijn meest zuivere vorm behouden. Tijdens het Interbellum werden de zijstraten de Oranjeweg (toen nog Boenders Weg geheten) en de Koninginneweg (vroeger Nieuwlandsche Weg), die haaks op de dijk liggen, bebouwd.

De bewoners waren voor hun levensonderhoud direct of indirect afhankelijk van de landbouw, in de eerste plaats van de akkerbouw, doch ook de veeteelt werd uitgeoefend. Als symbool hiervan kan de korenmolen Landzigt uit 1857 genoemd worden. De molen staat even ten westen van de bebouwde kom aan de Molendijk.

Het dorp had in 1850 30 huizen en 200 inwoners. De bebouwing beperkte zich tot de dijk. Zoals in 5.2.1. aangegeven, stonden op het zuidelijk dijktalud het meest dijkhuizen. De grotere boerderijen lagen voornamelijk noordelijk van de dijk. Tussen de T-splitsingen met de Oranjeweg en de Koninginneweg was sprake van een dubbelzijdige dijkbebouwing.
Tot circa 1900 veranderde in dit patroon weinig. De eerste huizen aan de Koninginneweg werden gebouwd. Ten westen van de splitsing met de Oranjeweg werd de dijkbebouwing op de binnenzijde van het talud verlengd.
Na 1900 groeide het dorp aanzienlijk. Binnen het reeds bestaande stratenpatroon vond een duidelijke verdichting van de bebouwing plaats, mede omdat de boerderijen aan de binnenzijde van de dijk uitbreidden. Tevens werden haaks op de (binnen)dijk enkele huizenblokken gebouwd, die pas na de Tweede Wereldoorlog uitgroeiden tot nieuwe straten. De arbeiderswoningen op de hoek van de Dorpsstraat en de Nassaustraat (deze is overigens pas na 1945 aangelegd), dateren reeds van kort na de Eerste Wereldoorlog. Daarnaast werden reeds bestaande zijstraten van de Dorpsstraat bebouwd. Aan de Oranjeweg verrees nieuwbouw, aan de westzijde boerderijen, aan de oostzijde een lange rij arbeiders- en

middenstandswoningen. Ook de Koninginneweg werd aan beide zijden bebouwd, onder andere naast de Nederlands Hervormde kerk. De tramhalte op de hoek van de Schoutsdijk en de Schenkeldijk was het eindpunt van de uitbreidingen van de dijkbebouwing in oostwaartse richting. Tenslotte werd er in het tijdvak tot 1945 een geheel nieuwe weg aangelegd, de Tuinweg, waar aan de noordoostelijk kant nieuwbouw verrees.
Na de Tweede Wereldoorlog breidde Zuid-Beijerland fors uit. Evenals in Goudswaard, Piershil en Nieuw-Beijerland werd in het dijkdorp in de jaren '60 en '70 een nieuwbouw-wijk aangelegd, die door vier rechte assen, de Dorpsstraat, de Oranjeweg, Noord Achterweg en de Oude Haven begrensd wordt.

Voor de oorlog vergaderde de gemeenteraad van Zuid-Beijerland in een pand aan de Dorpsstraat, maar dit is kort na 1945 afgebroken.
De Nederlands Hervormde kerk van Zuid-Beijerland staat aan de Koninginneweg en werd in 1933 gebouwd, ter vervanging van de oude afgebrande, uit 1678/9 stammende kerk, die aan de Dorpsstraat heeft gestaan. De oude pastorie aan de Dorpsstraat (uit 1859) heeft de tijd wel doorstaan, maar vervult tegenwoordig een andere functie. De begraafplaats onder aan de Dorpsstraat uit circa 1835 werd in 1950 gesloten (maar niet opgeruimd). Sindsdien maakt men gebruik van een zuidelijker gelegen terrein aan de Koninginneweg, direct buiten de bebouwde kom.
Als reactie op de vermeende verwaterde geloofsbeleving in de Nederlands Hervormde Kerk, trad in Zuid-Beijerland reeds in 1836 de Afscheiding op, die in 1841 een eigen kerkgebouw kreeg. Dit gebouw werd in 1873 vervangen door een nieuw godshuis, dat tegenwoordig echter als opslagplaats dienst doet.
De gemeente beschikte in 1850 reeds over een (openbare) lagere school. De Schoolstrijd als uiting van de emancipatie van het christelijk volksdeel, inspireerde na 1857 (de Onderwijswet van Van der Brugghen) tot de stichting van een christelijke lagere school.

5.2.6. Oudendijk

Op en langs de zuidelijke dijk van de polder Oude Korendijk, die dateert uit de 15e eeuw, ontstond in de loop van de 19e en 20e eeuw een nederzetting, die bestaat uit enkele boerderijen en dijkhuizen.
Rond 1850 stonden op het buitentalud van de dijk voornamelijk ten oosten van de splitsing met de Nieuwendijk van de Eendragtspolder, enkele dijkhuizen. Binnendijks op de hoek van de polderwegen en de dijk, stond een drietal boerderijen.
Na 1900 trad een lichte verdichting en verlenging van de dijkbebouwing op, met name ten westen van de hierbovengenoemde splitsing. Het lineaire patroon bleef echter haar open en overwegend enkelzijdig karakter behouden.
Na de oorlog volgde met behoud van de vooroorlogse karakteristieken, een verdere verdichting van de bebouwing.

5.2.7. Oosthoek

Dit gehucht, bestaande uit slechts enkele boerderijen en dijkhuizen, ligt langs en op de oostelijke dijk van de polder Oud-Piershil, die in 1524 aangelegd werd.
In 1850 stonden er twee boerderijen bij de T-splitsing van de dijk met de Oud-Piershilse Weg. In de tweede helft van de 19e eeuw ontstond van hieruit noordwaarts geleidelijk een

enkelzijdig lintbebouwing met een uitermate open karakter. De huisjes stonden op de buitenzijde van de dijk, dat wil zeggen aan de kant van Nieuw-Beijerland.
In de eerste helft van de 20e eeuw verdichtte dit patroon zich licht, zonder enige uitbreidingen of wijzigingen in het stratenpatroon. Na de Tweede Wereldoorlog werden onder aan de (buiten)dijk enkele boerderijen gebouwd.

5.2.8. Zuidzijde

Dit dorpje ligt op het knooppunt van enkele wegen, namelijk de Zuidzijdse Dijk tussen Piershil en Klaaswaal (zie 4.1.), de Noord (of Moffen-)dijk naar Zuid-Beijerland en de Langeweg in de richting van Oud- en Nieuw-Beijerland. De Zuidzijdse Dijk is de zuidelijke dijk van de polder Nieuw-Piershil en Nieuw-Beijerland, die in 1582 is gelegd. Ook de aanwezigheid van De Kreek, die voordat de polder Groot-Zuid-Beijerland bedijkt was ter plaatse uitmondde, zal een gunstige ontstaansfactor zijn geweest.
Uitgezonderd de Langeweg, die slechts spaarzaam bebouwd is met enkele boerderijen, kennen de overige wegen een overwegend enkelzijdig open lintbebouwing. Zoals in 5.2.1. is aangegeven, beperkt de bewoning zich voornamelijk tot de voormalige buitenzijden van de dijken. Aan de binnenkant van de voormalige waterkeringen (tegenwoordig slaperdijken) liggen enkele grote boerderijen, zoals Doelwijck en Zuydtwijck, beide gelegen op een zekere afstand van de Zuidzijdse Dijk.
Rond 1850, toen het dorpje Zuidzijde 31 huizen en circa 180 inwoners telde, stonden de meeste huizen op de Zuidzijdse Dijk, met als westelijke grens de T-splitsing met de Lange Weg en als oostelijke grens de Nederlands Hervormde kerk. Tussen de splitsingen van de Zuidzijdse Dijk met de Lange Weg en de Noorddijk was de dijkbebouwing toen al dubbelzijdig.
In de tweede helft van de 19e eeuw werd de bebouwing langs en op de Zuidzijdse Dijk uitgebreid tot aan de boerderij Zuydtwijck (die van voor 1850 dateert) en werden aan de Lange Weg bij de boerderij Welgelegen enkele arbeiderswoningen gebouwd.
In de eerste helft van de 20e eeuw is het dorpje sterk gegroeid. Zowel naar het westen als naar het oosten breidde de lintbebouwing aan de zuidzijde van de Zuidzijdse Dijk zich uit. Aan de Noorddijk, de voormalige waterkering van de Polder Klein-Zuid-Beijerland, die tot dan toe slechts enkele huizen telde, vlak bij de splitsing met de Zuidzijdse Dijk, vond eveneens een belangrijke verlenging van de lintbebouwing plaats, met ook hier een voornamelijk enkelzijdig karakter (aan de westzijde van de dijk). Aan de Lange Weg in noordelijke richting bleef de bebouwing beperkt, maar vond in de eerste helft van de 20e eeuw ook enige nieuwbouw plaats.
Na de oorlog is dit patroon vrijwel ongewijzigd gebleven.

De huidige Nederlands Hervormde kerk op de hoek van de Zuidzijdse Dijk en de Noorddijk is gebouwd in 1927. Een ouder exemplaar stond even ten zuidoosten van de boerderij Doelwijck aan de Zuidzijdse Dijk. Even ten oosten van de huidige kerk staan een school en een onderwijzerswoning, beide daterend uit omstreeks 1884. De school is tegenwoordig in gebruik als expositieruimte.

5.2.9. Zwartsluisje

Zwartsluisje is genoemd naar een keersluis in de Groot-Zuid-Beijerlandsche dijk (aangelegd in 1631), die de waterstaatkundige scheiding vormt tussen het hoge en lage gedeelte van den Hitsert, het zuidelijk deel van de polder Strienemonde. De sluis ligt in het zuiden van de nederzetting bij het Groote Gat.
Het dijkdorpje vertoont de bekende kenmerken, die bij Oudendijk, Oosthoek en Zuidzijde reeds ter sprake kwamen en bij Schenkeldijk en Nieuwendijk nog ter sprake komen. Onder aan de dijk staan enkele boerderijen. Op de buitenzijde van de dijk, in het geval van Zwartsluisje aan de westzijde, staan dijkhuizen. De bebouwing vormt een langgerekt lint, zonder een duidelijke kern. Bij de kreekrest het Pinksterhaventje, dat in het Piershilsche Gat uitkomt, is plaatselijk enige verdichting van de lintbebouwing waarneembaar. Ook ligt langs het water, op een honderdtal meters van de dijk, een boerderij (reeds in 1850 aanwezig). De verdichting van de bebouwing bij het haventje is in de eerste helft van de 20e eeuw tot stand gekomen. In dezelfde periode is langs het riviertje een aantal grote boomgaarden aangelegd (zie 3.1.).
Na de oorlog hebben zich geen structurele veranderingen voorgedaan.

5.2.10. Schenkeldijk

Schenkeldijk ligt op en aan de gelijknamige dijk, aangelegd in 1642 om de Numanspolder van een waterkering te voorzien. Het Monnikendiep, een oude kreekrest ter plaatse, werd reeds voor 1850 afgedamd en had daarmee alle betekenis verloren. De sluisgang, die elders in de gemeente ook in de 19e en 20e eeuw tot nederzettingsgroei aanleiding had gegeven, was hier dus al vroeg beëindigd.
Het gehucht bestaat uit een voornamelijk enkelzijdig lintbebouwing. De huizen staan op het buitentalud van de dijk.
Ten noorden van de Monnikendiep en ten westen van de Schenkeldijk lagen weilanden en boomgaarden. Elders overheersten regelmatig verkavelde akkers het beeld van het rond de dijk liggende polderlandschap. De boomgaarden en het grootste deel van de weilanden zijn na de oorlog omgezet in akkerland.

Tot 1900 was de lintbebouwing uitermate open van karakter. De vestiging van de tramhalte op de splitsing van de Schenkeldijk met de Schoutsdijk naar Zuid-Beijerland leidde na de eeuwwisseling tot een aanzienlijke verdichting van het bebouwingspatroon, dat echter wel enkelzijdig bleef. De tramlijn lag onder aan de binnenzijde van de dijk. Hier vond tot het einde van de jaren '50, toen de tramlijn opgeheven en afgebroken werd, geen woningbouw plaats.
De bewoners waren voor kerkgang of onderwijs aangewezen op het even ten westen van Schenkeldijk gelegen Zuid-Beijerland of Numansdorp (gemeente Cromstrijen), dat enkele kilometers ten oosten van het dijkgehucht ligt.

5.2.11. Nieuwendijk

Bij de oude uitwateringssluis van de Eendragtspolder en de polders Klein- en Groot-Zuid-Beijerland ontstond het dijkdorpje Nieuwendijk. Ter plaatse lagen twee wegen, één over

het dijktalud, de ander onder langs de binnenzijde van de dijk. De laatste is in de eerste helft van de 20e eeuw aangelegd.
Rond het midden van de 19e eeuw telde het gehucht 23 huizen en 130 inwoners. Op de buitenzijde van de dijk vormde de bebouwing een redelijk aaneengesloten lint, terwijl binnendijks de bebouwing bestond uit enkele boerderijen aan de benedendijkse weg, met een lichte concentratie bij de West Binnenhaven.
In de periode 1850-1945 vond een lichte verdichting van de dijkbebouwing plaats. Kort na 1953, toen de waterkering in het kader van het Deltaplan werd opgehoogd, is de dijkbebouwing opgeruimd. Binnendijks werden in dezelfde periode aan weerszijden van de West Binnenhaven twee buurtjes aangelegd. Met de sloop en de nieuwbouw verloor Nieuwendijk het karakter van dijkdorp.
Het gehucht beschikte in de periode 1848-1950 over een school, gelegen aan de onderdijkse weg ten oosten van de haven.

5.2.12. Hitsertse Kade

Hitsertse Kade ligt in ten zuiden van Zuid-Beijerland aan de Oost Binnenhaven. Toen Zuid-Beijerland door de inpoldering van de Eendragtspolder (1653) het contact met het open water dreigde te verliezen, werd er voor de afwatering van de polder Groot-Zuid-Beijerland een vaart gegraven tussen het Hitsertse Gat en Zuid-Beijerland. Hierbij werd gebruik gemaakt van de oude kreek het Monnikendiep. Aan de monding hiervan werden sluizen en een haventje aangelegd. Op deze plaats ontstond Hitsertse Kade.
Het gehucht heeft eenzelfde ontstaansgeschiedenis en nederzettingspatroon als Nieuwendijk: op het buitentalud van de hoogwaterkering van de Eendragtspolder werden huizen gebouwd, binnen de dijk verrezen (dikwijls grotere) boerderijen, met reeds in 1850 daarbij gelegen boomgaarden.
Tot het einde van de 19e eeuw leidde de voornaamste weg van het gehucht over het dijktalud. In 1895-1900 is echter een onderdijkse rijweg aangelegd, die sindsdien als hoofdverbinding geldt. Alleen bij de haven leidde de weg ook na 1900 nog over het talud. De dijkbebouwing beperkte zich tot het gedeelte, waar de weg op de dijk lag. Verder stonden er rond 1850 onder aan de dijk een tweetal boerderijen (Hagestein en Dool ik, wacht U) en langs de Koninginneweg een rijtje woningen. In de periode 1850-1900 vonden geen veranderingen in dit patroon plaats. In de eerste helft van de 20e eeuw trad een lichte verdichting van de dijkbebouwing op en werd even ten noorden van de sluis aan de Koninginneweg een boerderij gebouwd. Na de oorlog, kort na 1953, werd, evenals in Nieuwendijk, de dijkbebouwing opgeruimd. Sindsdien kan eigenlijk niet meer van een nederzetting Hitsertse Kade worden gesproken.

5.2.13. Tiengemeten

Het gelijknamige eiland ten zuiden van de Hoekse Waard, behoorde tot 1984 tot de gemeenten Goudswaard (westelijk deel) en Zuid-Beijerland (oostelijk deel). Bij de Groote Haven centraal op de noordelijke oever, waar het veer uit Nieuwendijk afmeert (zie 4.2.) liggen enkele woningen. De nederzetting bestaat uit een gering aantal boerderijen en een aantal landarbeiderswoningen, die tegenwoordig dikwijls in gebruik zijn als recreatiewoning. Deze staan aan weerszijden van de weg, die vanuit de Groote Haven zuidwaarts loopt.

In 1793 stond er op het gehele eiland 1 woning, in 1850 6 woningen, waar onder twee boerderijen. De arbeiderswoningen stonden bij de haven, de boerderijen langs de polderweg. In het derde kwart van de 19e eeuw werd het buurtje bij de Groote Haven met enkele woningen uitgebreid. In de eerste helft van de 20e eeuw kwam enkelzijdige lintbebouwing langs de bovengenoemde polderweg tot stand. Bij die gelegenheid werd de weg als eerste op Tiengemeten verhard. Sindsdien is de bebouwing en de bevolking nog licht toegenomen. Enkele grote moderne boerderijen vallen hierbij het meeste op.

5.3. Verspreide bebouwing

Dijkgehuchten als Oudendijk, Oosthoek en Schenkeldijk zijn ontstaan doordat plaatselijk verdichting van de lintbebouwing langs de polderdijk plaatsvond. Elders trad een dergelijke verdichting niet op en bleef de bebouwing beperkt tot enkele dijkhuisjes of boerderijen. De situering hiervan is identiek aan het in 5.2.1. besproken patroon, dat we in alle kernen in de gemeente hebben teruggezien: boerderijen onder aan de binnendijk en dijkhuizen op het buitentalud.
Daarnaast liggen hoeven langs waterwegen (zoals het Piershilsche en Groote Gat) en polderwegen, vooral in de polder Nieuw-Piershil en Nieuw-Beijerland en op Tiengemeten. Het gaat hierbij meestal om grote moderne (of gemoderniseerde) bedrijven.
Aan de oostkant van eiland Tiengemeten lag bij de Kleine Haven een concentratie in de vorm van barakken en magazijnen (zie 4.5.). Na de oorlog zijn deze afgebroken of hebben een andere bestemming gekregen.

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 zuid-hollandse 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 elektriciteitsvoorziening 1880-1938 (1948).
Uitgegeven naar aanleiding van het 25-jarig bestaan der Vereniging van directeuren van elektriciteitsbedrijven 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.

- 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.

- Vervloet, J.A.J. en Steegh, A.W.A.Th. (1989)
  Bibliografie van de historische geografie. Wageningen.

- Verzameling van gegevens betreffende de elektriciteitsvoorziening 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:

- Allewijn, M., (1953),
  Van Grooten Waert tot Hoeksche Waard. Vijf eeuwen eilandhistorie, 's-Gravendeel.

- Anno. Monumenten in de Hoeksche Waard (1975), Z.pl.

- Bodemkaart van Nederland (1967),
  Schaal 1:50.000. Toelichting bij kaartblad 43 Oost Willemstad, Wageningen.

- Brasz, H. A. (1968),
  De bestuurlijke organisatie van de Hoeksche Waard, Amsterdam.

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

- Economisch-Technologisch Instituut voor Zuid-Holland (red.) (1957),
De Hoekse Waard. Concept, Rotterdam.

- De Hoeksche Waard zoals het was 1900-1940 (1969), Oud-Beijerland/Den Haag.

- Ollefen, L. van (1793),
De Nederlandsche Stad- en Dorp-beschrijver. 1. Deel ('t Eiland van Dordrecht, de Hoeksche waard, de Zwijndrechtsche waard, de Riederwaard, en 't Land van IJsselmonde), Amsterdam.

- Rapport betreffende de ruilverkaveling van gronden in de gemeenten Goudswaard, Piershil, Nieuw-Beijerland, Klaaswaal, Numansdorp, Strijen en Zuid-Beijerland, genaamd ruilverkaveling "Korendijk - Strienemonde" (1968), z.pl.

- Regt, J. W. (1849),
Geschied- en aardrijkskundige beschrijving van den Hoekschen Waard, Zwijndrecht.

- Rheineck Leyssius, H. J. L. Th. van (1928),
"Archief van den polder Nieuw-Beijerland en Nieuw-Piershil", in: Inventarissen van Rijks- en andere archieven van rijkswege uitgegeven, voor zoover zij niet afzonderlijk zijn afgedrukt, deel I, 1927, pp. 841-864, 's-Gravenhage.

- Rheineck Leyssius, H. J. L. Th. van (1929),
"Archief van den polder Oud-Piershil", in: Inventarissen van Rijks- en andere archieven van rijkswege uitgegeven, voor zoover zij niet afzonderlijk zijn afgedrukt, deel I, 1928, pp. 227-238, 's-Gravenhage.

- Rheyneck Leyssius-Jansen, P. van (1928),
"Archief van den polder den Ouden Korendijk, Oude Nieuwland, Oost- en Molenpolder", in: Inventarissen van Rijks- en andere archieven van rijkswege uitgegeven, voor zoover zij niet afzonderlijk zijn afgedrukt, deel I, 1927, pp. 793-840, 's-Gravenhage.

- Rheyneck Leyssius-Jansen, P. van (1929),
"Archief van den polder Klein-Piershil", in: Inventarissen van Rijks- en andere archieven van rijkswege uitgegeven, voor zo-over zij niet afzonderlijk zijn afgedrukt, deel I, 1928, pp. 239-242, 's-Gravenhage.

- Royer, J. A. (1918),
Onderzoek groote verkeerswegen. 2e gedeelte. De eilanden, z.pl.
- Streekgemeenschap Hoeksche Waards Belang 1893-1968 (1968), Grepen uit haar 75-jarige geschiedenis, Puttershoek.

- Waterschap de Dijkring Hoekse Waard (1972), Klaaswaal.

- Zuylen, H. J. van (1941),
Mededelingen over het verkeersvraagstuk in de Hoekse Waard, Rotterdam.

VOORNAAMSTE GEBRUIKTE KAARTEN

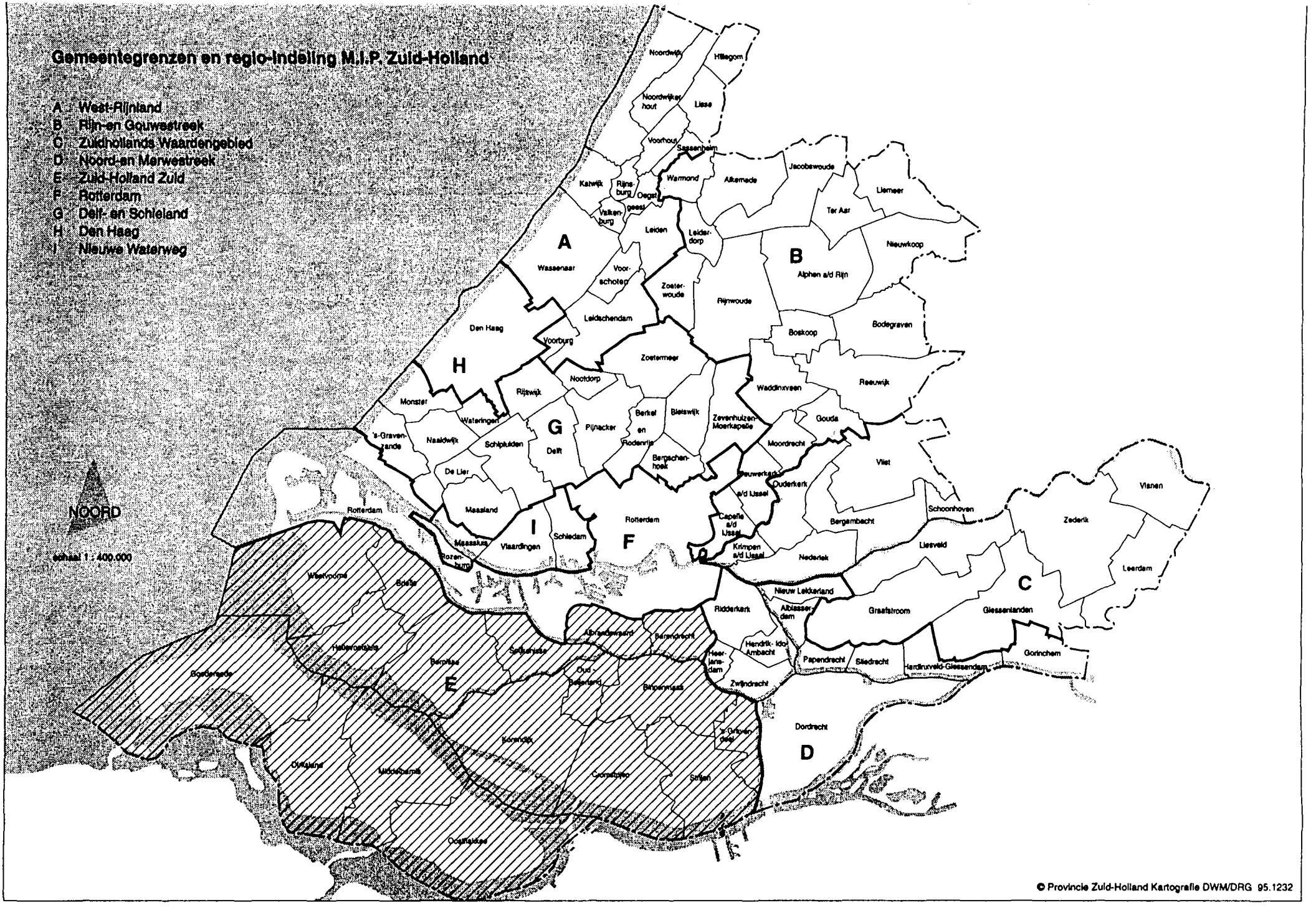
- Topografische en Militaire kaart van het Koninkrijk der Nederlanden, schaal 1:50.000.
  * Bladnr. 37 Rotterdam (verkenning 1850-51, druk 1857)
  43 Willemstad (verkenning 1836/56, druk 1860)

- 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. 543 Zuidland (1879, 1899, 1918)
  * Bladnr. 544 Oud-Beijerland (1881, 1889, 1903)
  * Bladnr. 561 Middelharnis (1876, 1899, 1909)
  * Bladnr. 562 Zuid-Beijerland (1879, 1889, 1899).

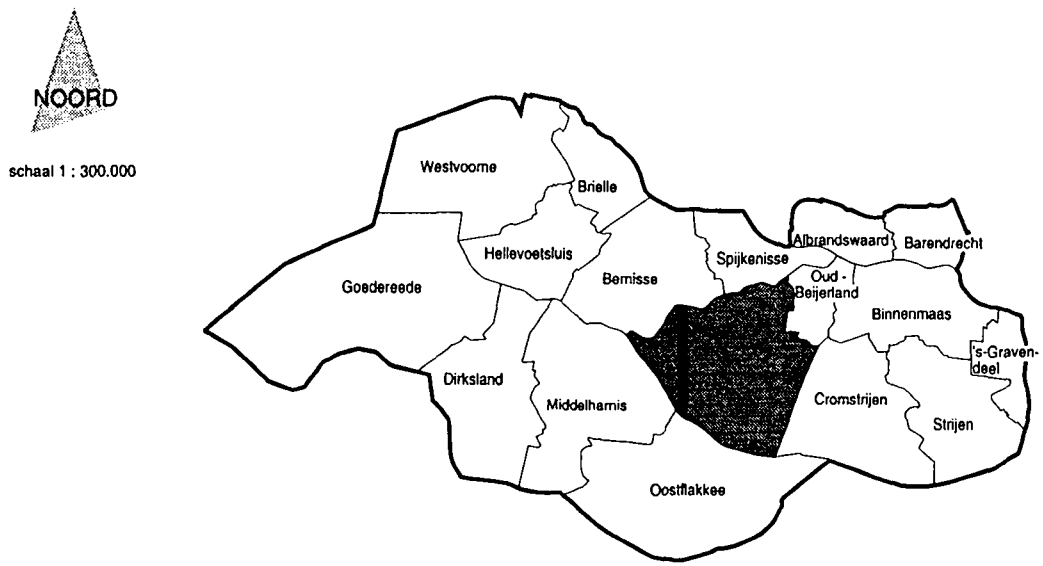
- Topografische Kaart van Nederland, schaal 1:25.000;
  * Bladnr. 37G Schiedam (uitgave 1940)
  37G Schiedam (uitgave 1958)
  37G Schiedam (uitgave 1963)
  37G Schiedam (uitgave 1968)
  37G Hoogvliet (uitgave 1974)
  37G Hoogvliet (uitgave 1981)
  37G Hoogvliet (uitgave 1990)
  43B Middelharnis (uitgave 1943)
  43B Middelharnis (uitgave 1959)
  43B Middelharnis (uitgave 1968)
  43B Middelharnis (uitgave 1980)
  43B Middelharnis (uitgave 1989)
  43E Numansdorp (uitgave 1940)
  43E Numansdorp (uitgave 1959)
  43E Numansdorp (uitgave 1968)
  43E Numansdorp (uitgave 1980)
  43E Numansdorp (uitgave 1989)

- Topografische Kaart van Nederland, schaal 1:50.000;
  * Bladnr. 37 W Rotterdam (uitgave 1980)
  43 W Willemstad (uitgave 1949)
  43 W Willemstad (uitgave 1980)
  43 O Willemstad (uitgave 1949)
  43 O Willemstad (uitgave 1980)

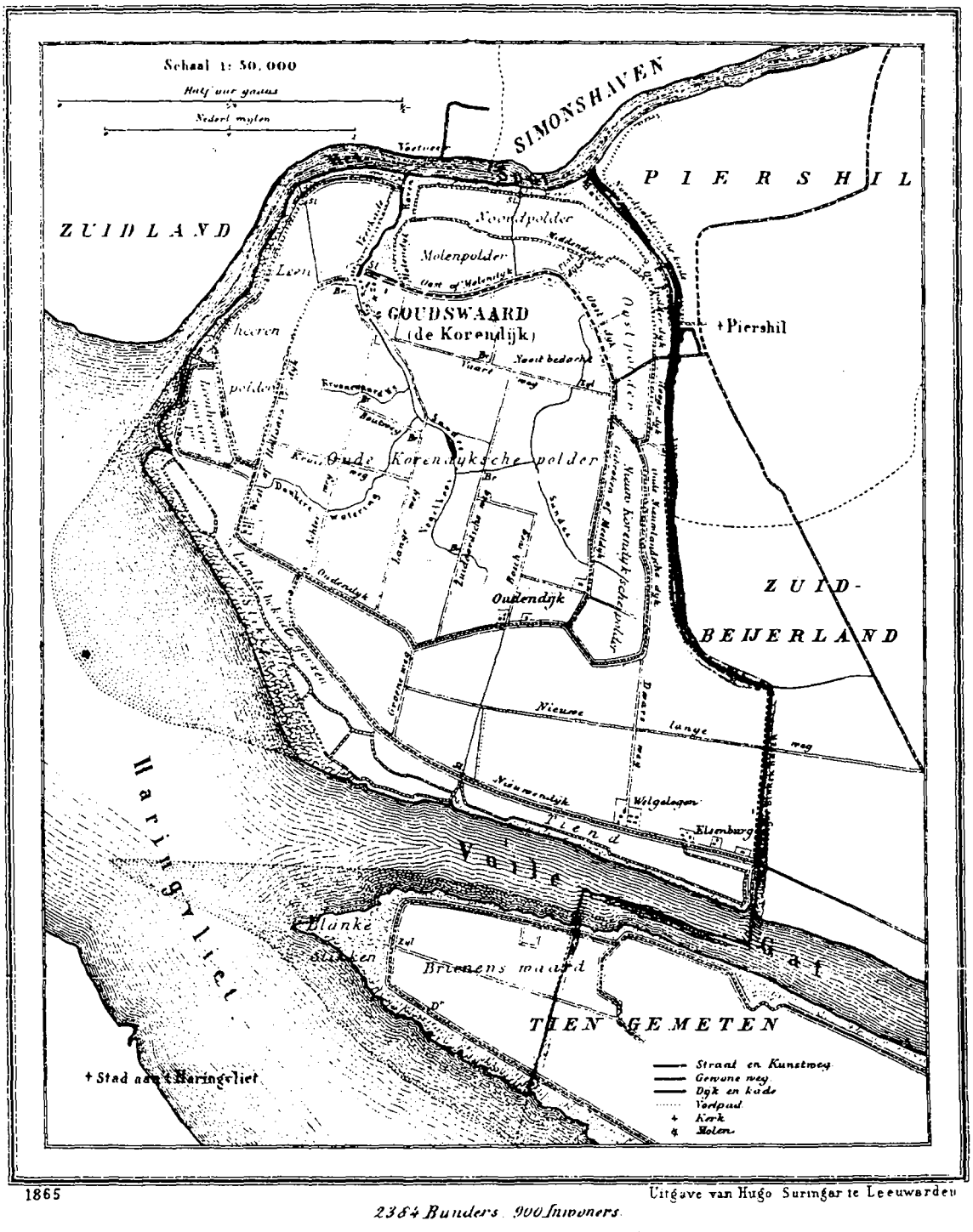

Gemeentegrenzen en regio-indeling M.I.P. Zuid-Holland
A West-Rijnland
B Rijn-en Gouwestreek
C Zuidhollands Waardengebied
D Noord-en Merwestreek
E Zuid-Holland Zuid
F Rotterdam
G Delft- en Schieland
H Den Haag
I Nieuwe Waterweg
NOORD
schaal 1 : 400.000
Noordwijk
Hillegom
Noordwijkerhout
Lisse
Voorhout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

Figuur 8f.

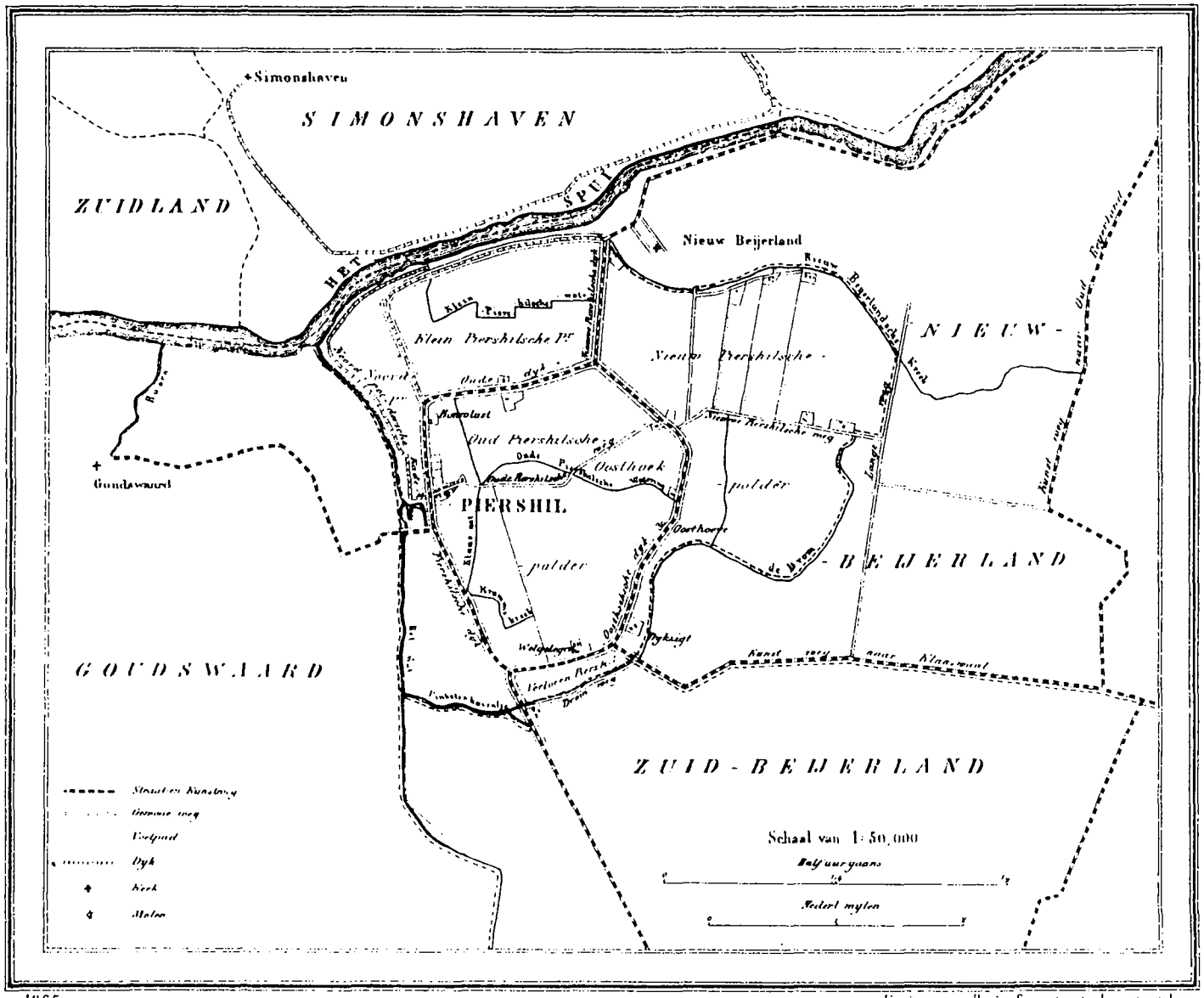
Gemeente Korendijk



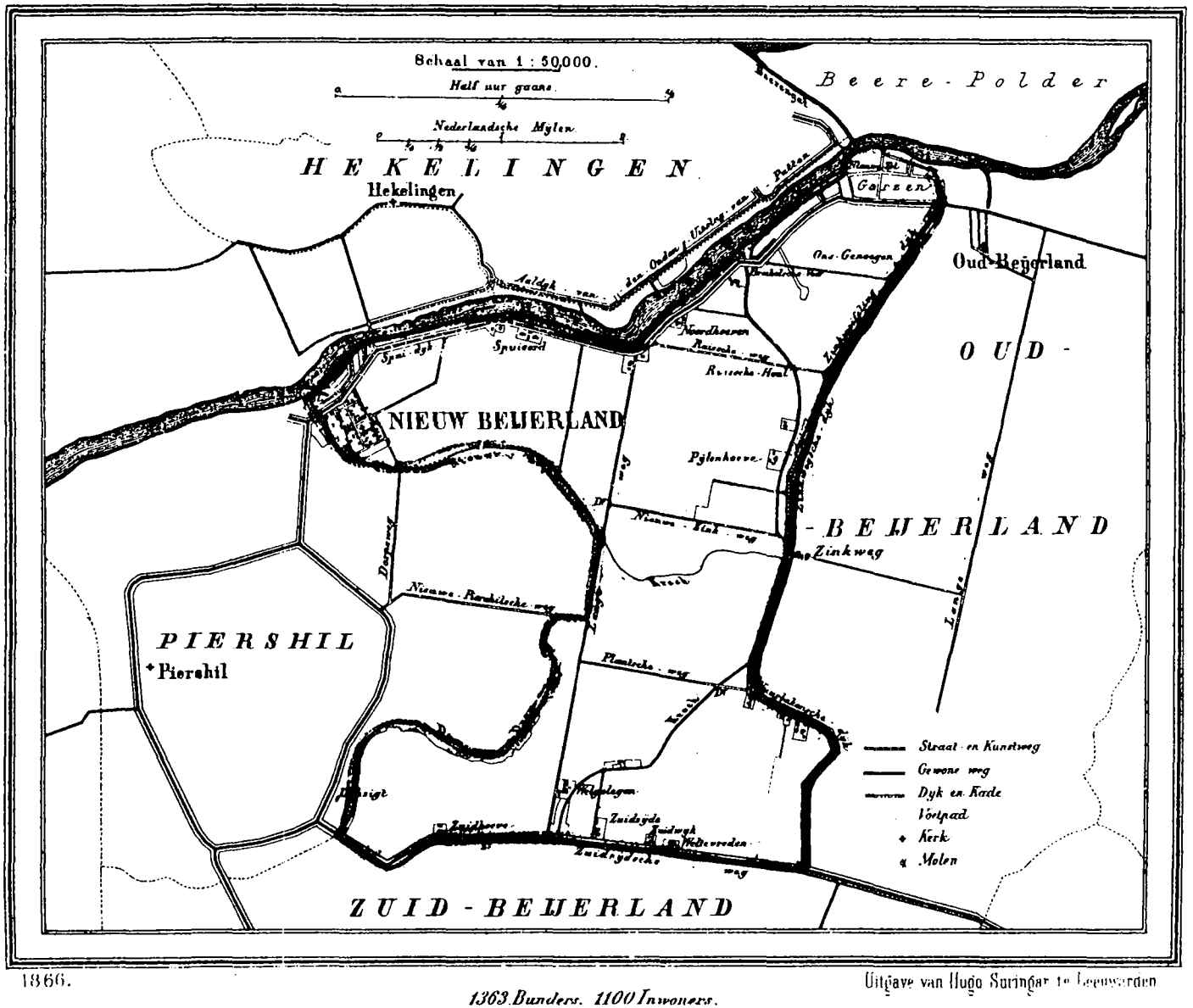
© Provincie Zuid-Holland Kartografie DWM/DRG 95.1232



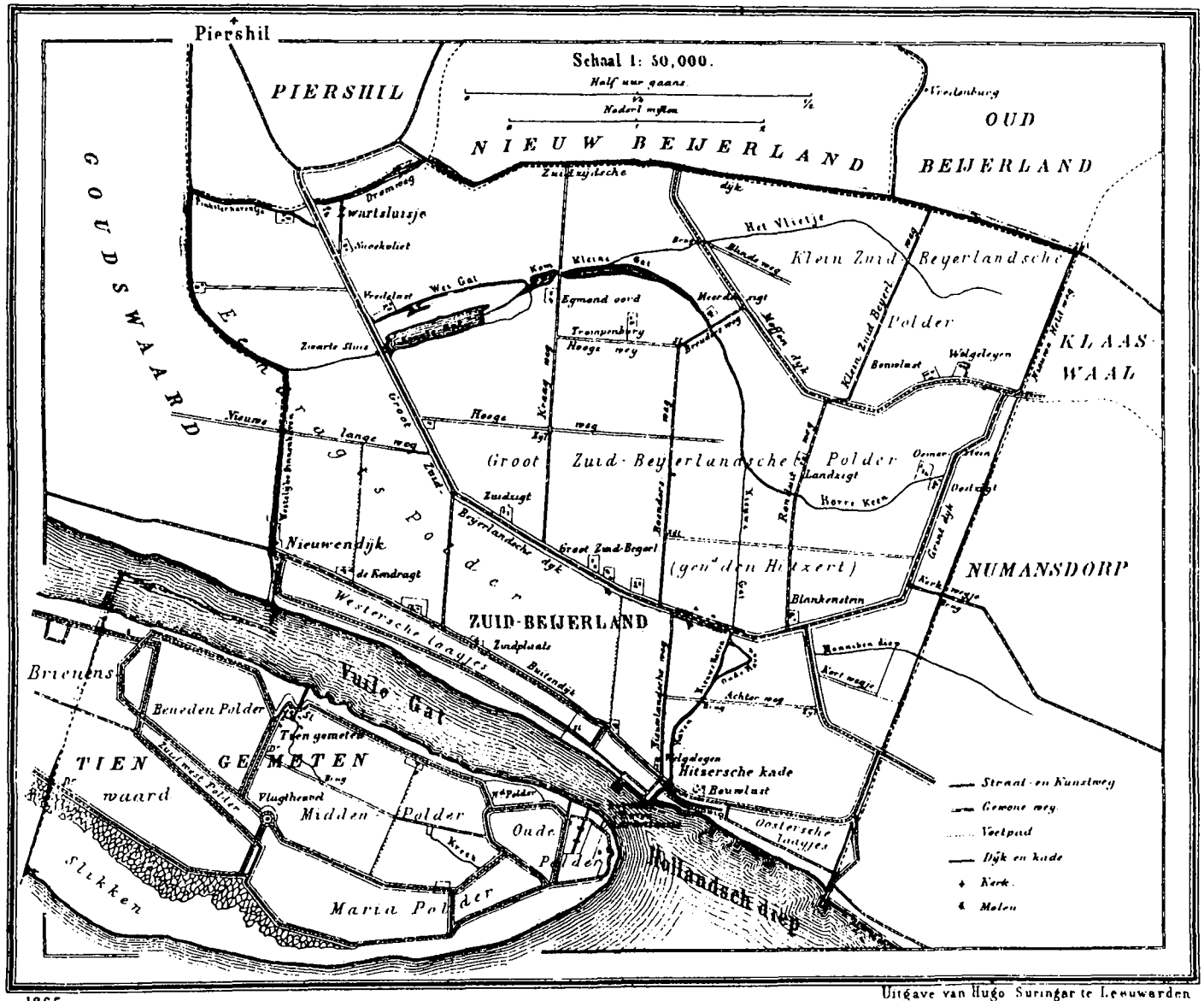
Figuur 2. Goudswaard anno 1865. Uit de gemeente-atlas van J. Kuyper (1869).



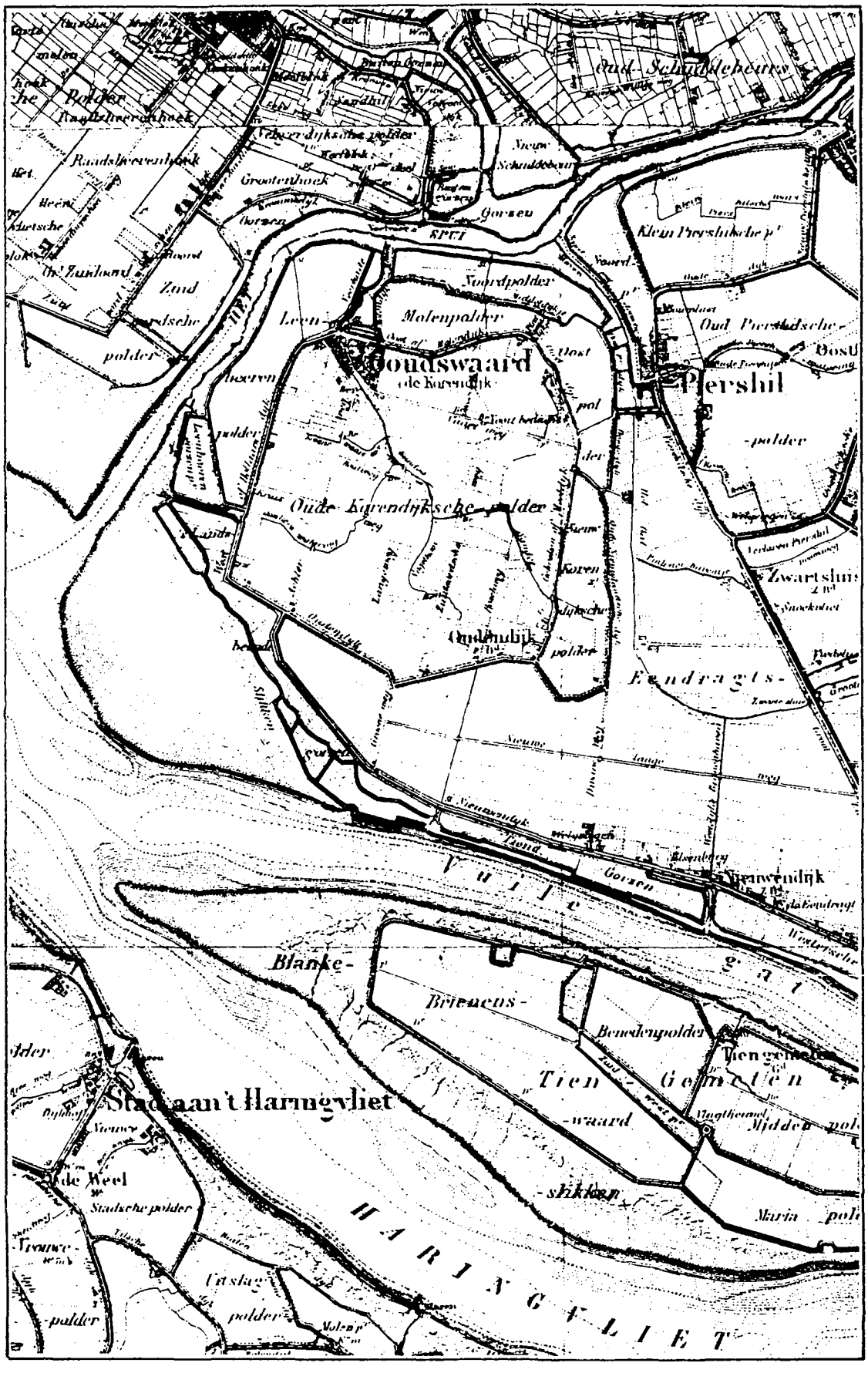
Figuur 2a. Piershil anno 1865. Uit de gemeente-atlas van J. Kuyper(1869).



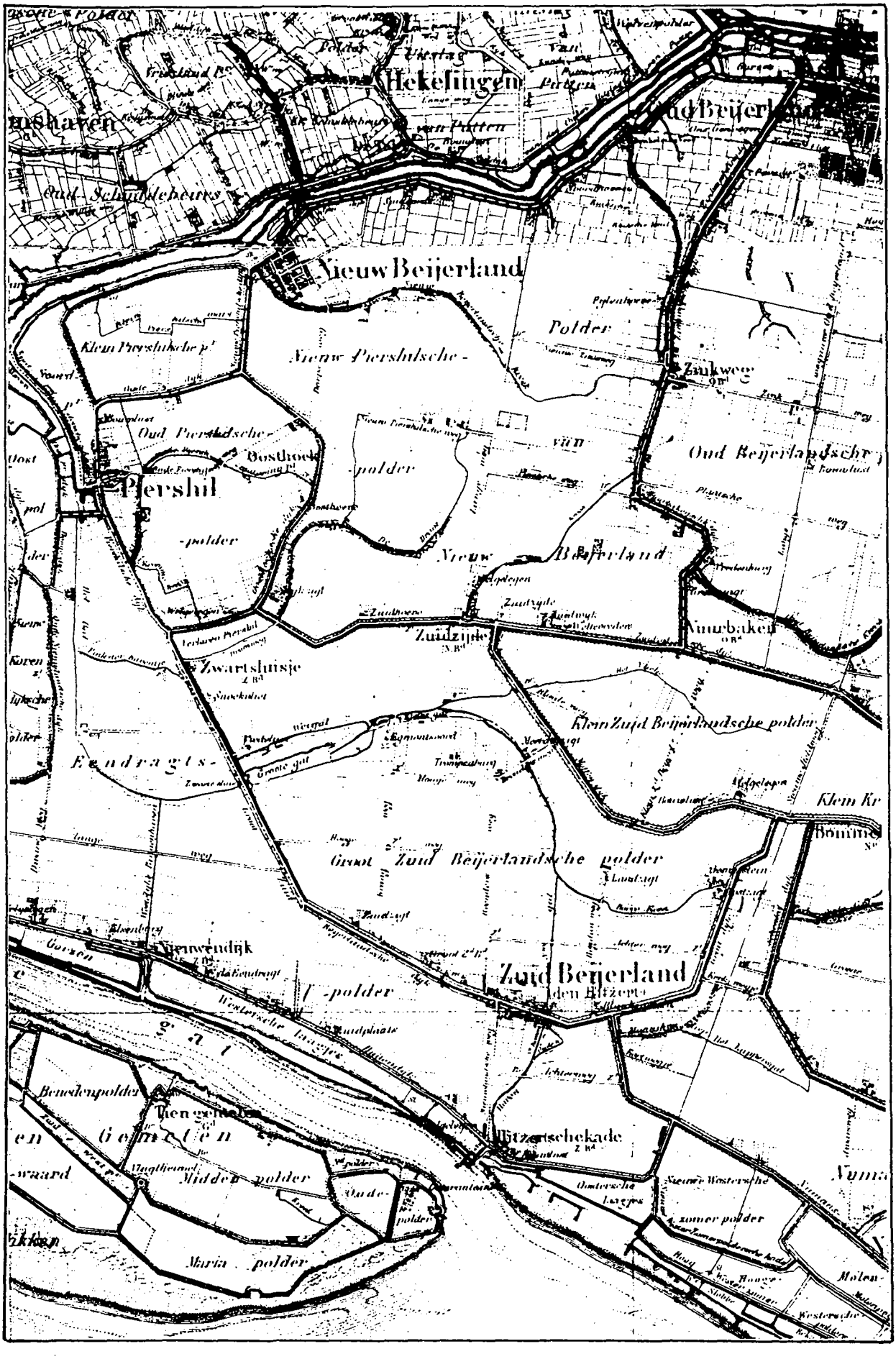
Figuur 2b. Nieuw-Beijerland anno 1866. Uit de gemeente-atlas van J. Kuyper(1869).



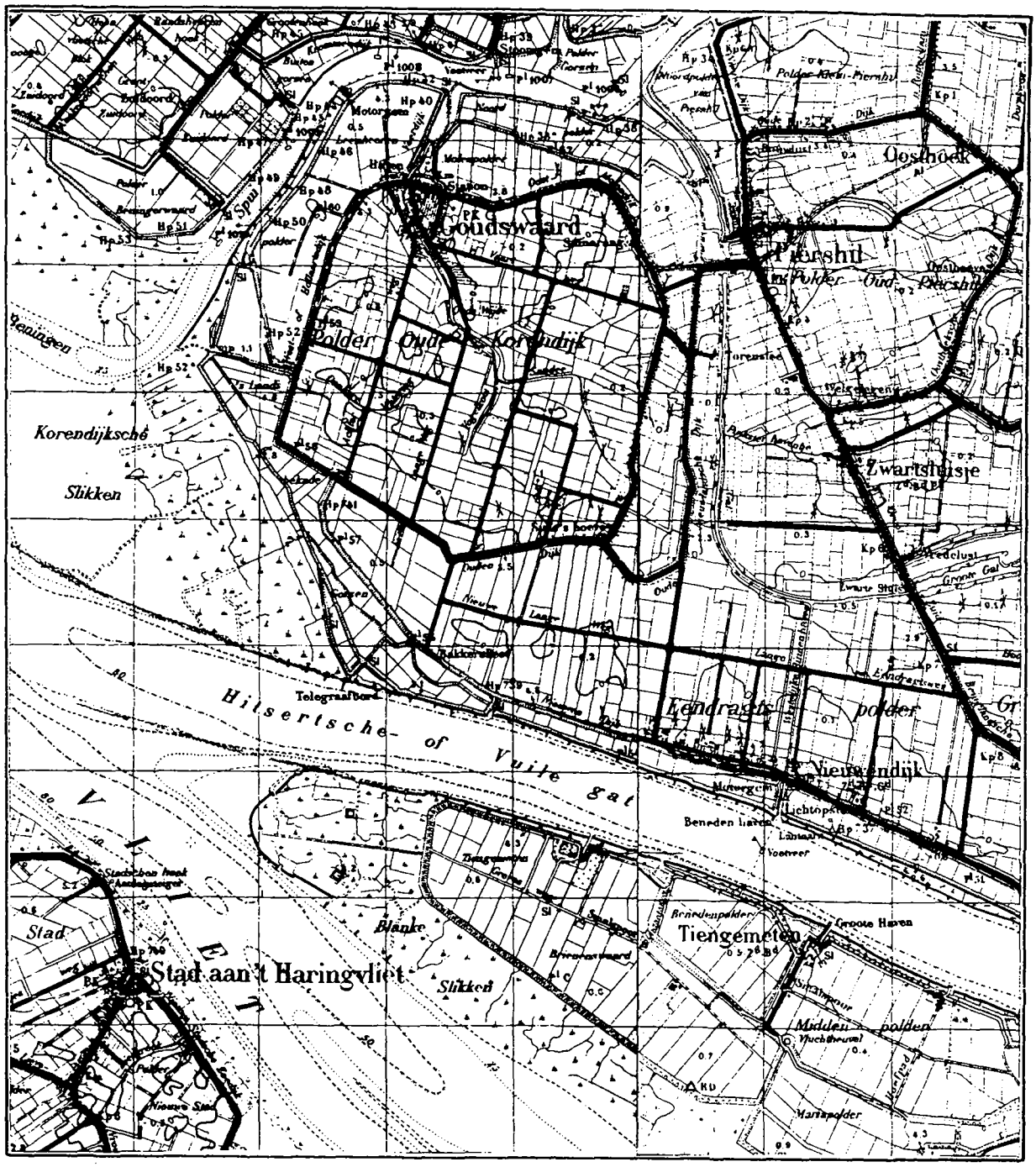
Figuur 2c. Zuid-Beijerland anno 1865. Uit de gemeente-atlas van J. Kuyper(1869).



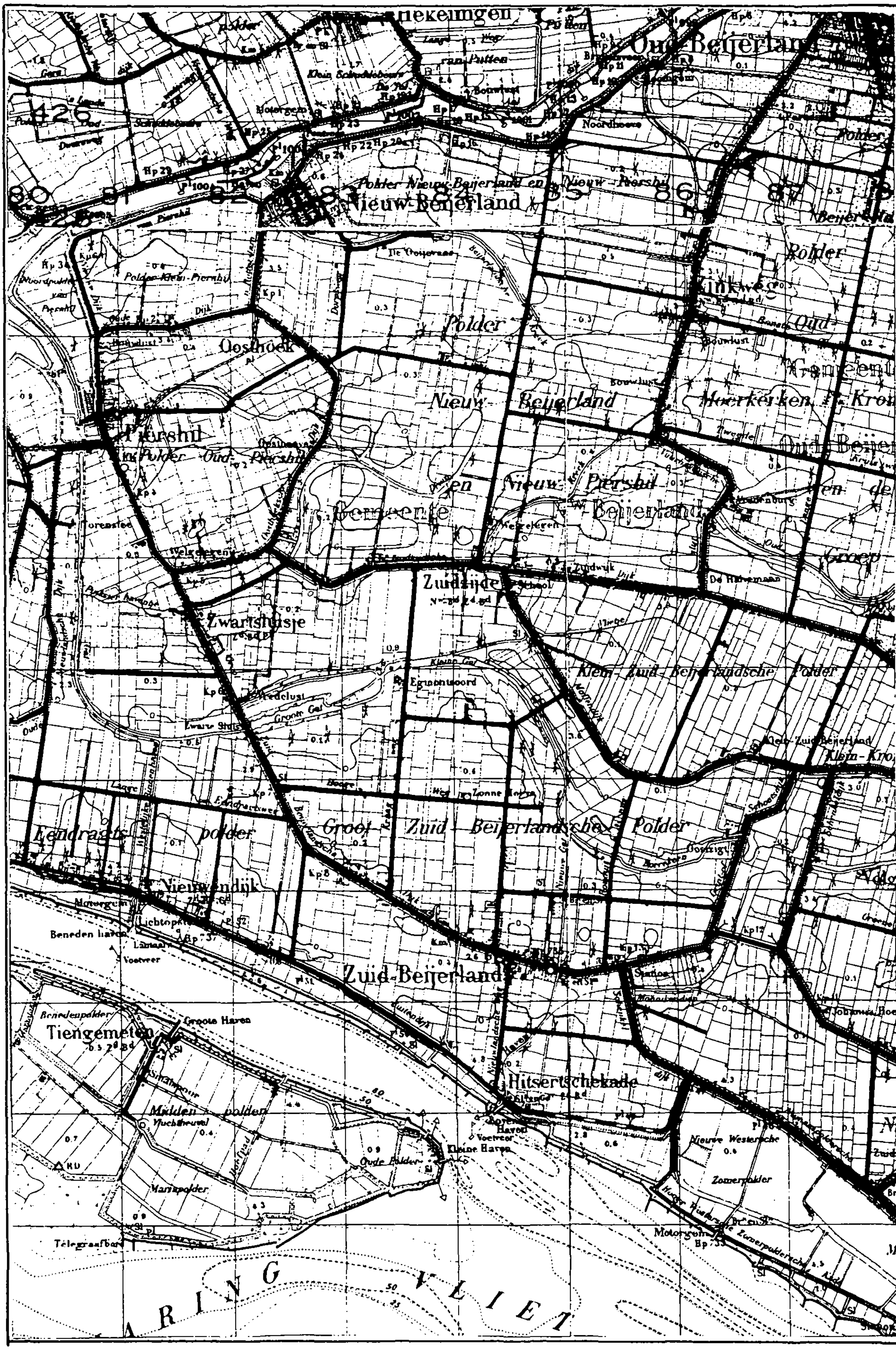
Figuur 3. Korendijk-west circa 1850. Uitsnede topografische kaart 1:50.000, bladnrs. 37 (1857) en 43 (1860).



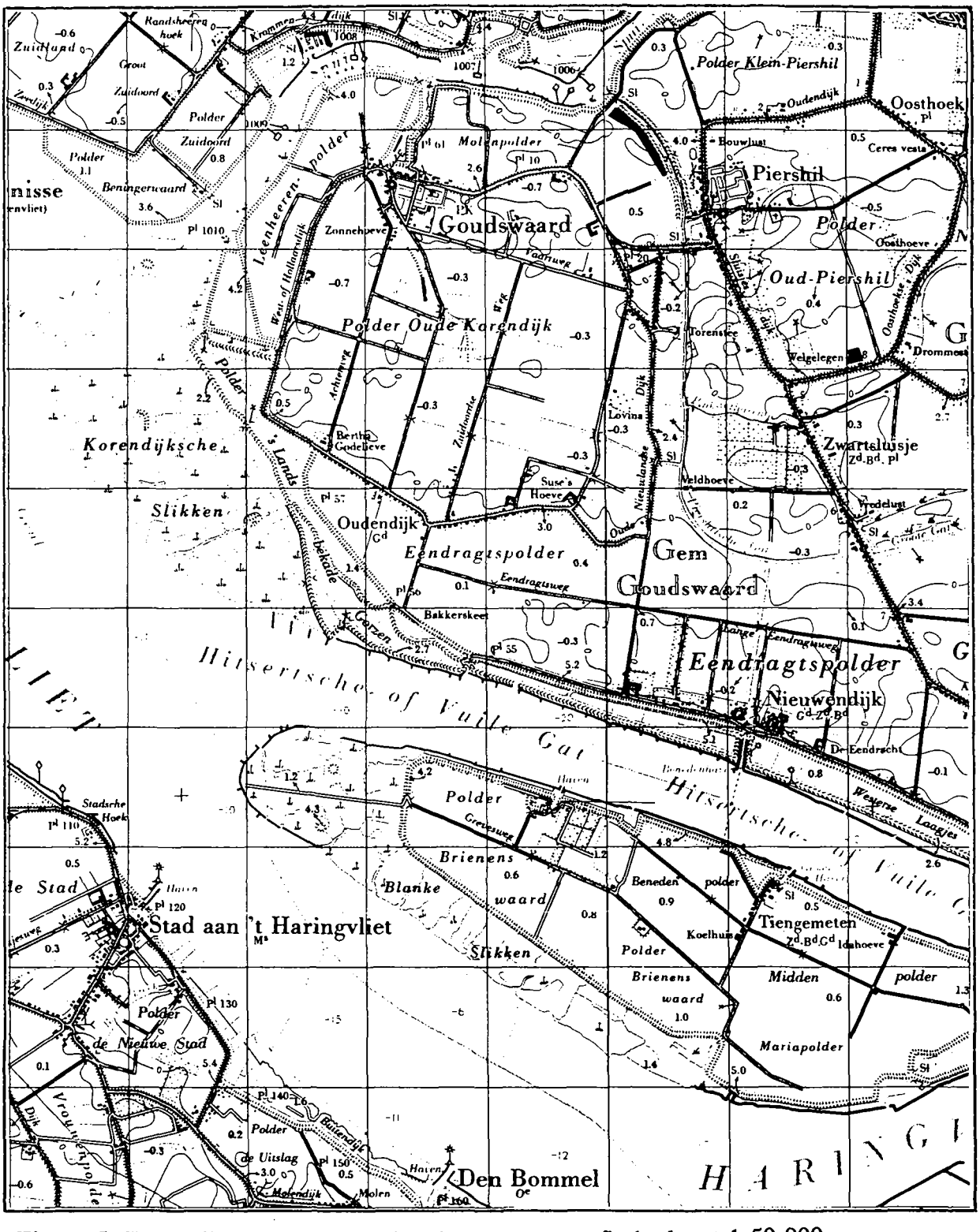
Figuur 3a. Korendijk-oost circa 1850. Uitsnede topografische kaart 1:50.000, bladnrs. 37 (1857) en 43 (1860).



Figuur 4. Korendijk-west circa 1945. Uitsnede topografische kaart 1:50.000, bladnrs. 43 West (1949) en 43 Oost (1949).

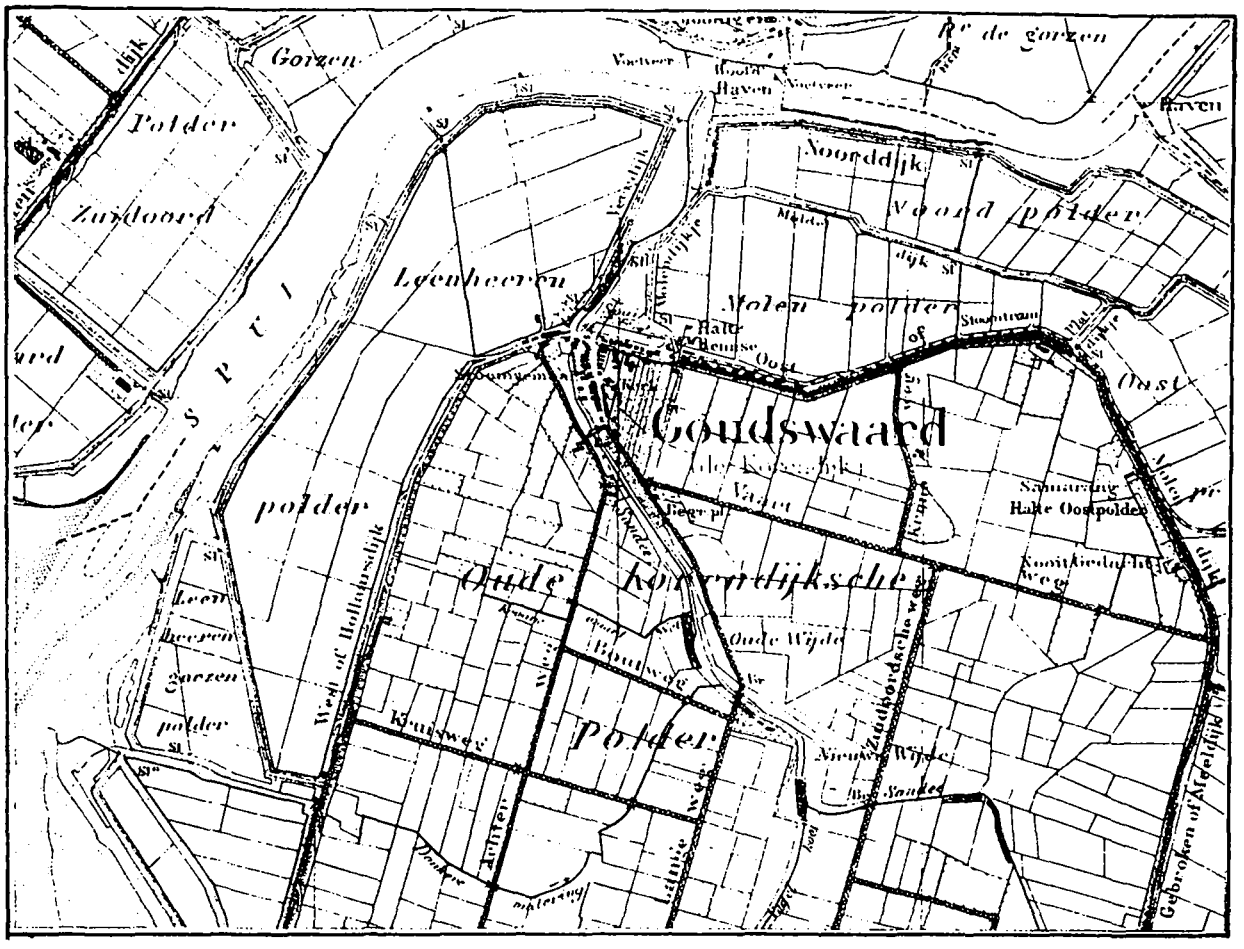


Figuur 4a. Korendijk-oost circa 1945. Uitsnede topografische kaart 1:50.000, bladnrs. 37 Oost (1949) en 43 Oost (1949).

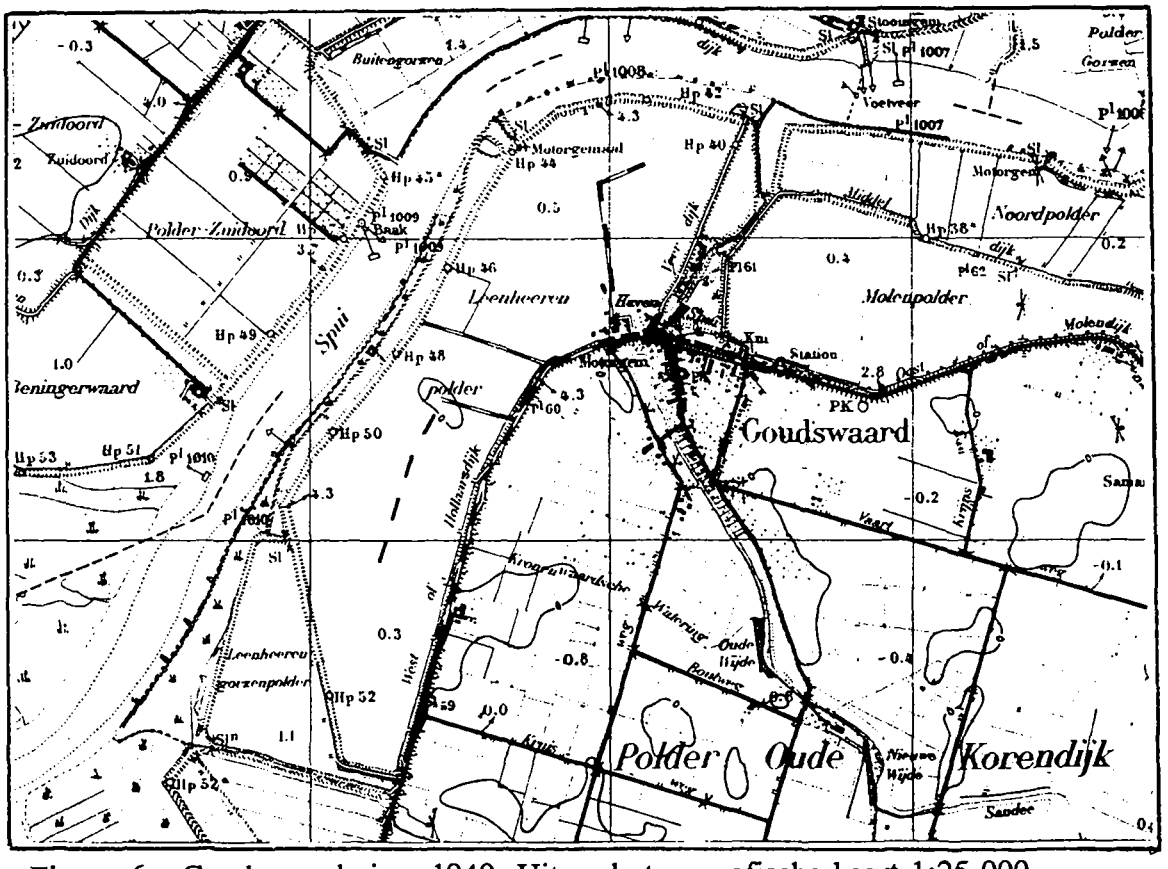


Figuur 5. Korendijk-west circa 1980. Uitsnede topografische kaart 1:50.000, bladnrs. 43 West (1980) en 43 Oost (1980).

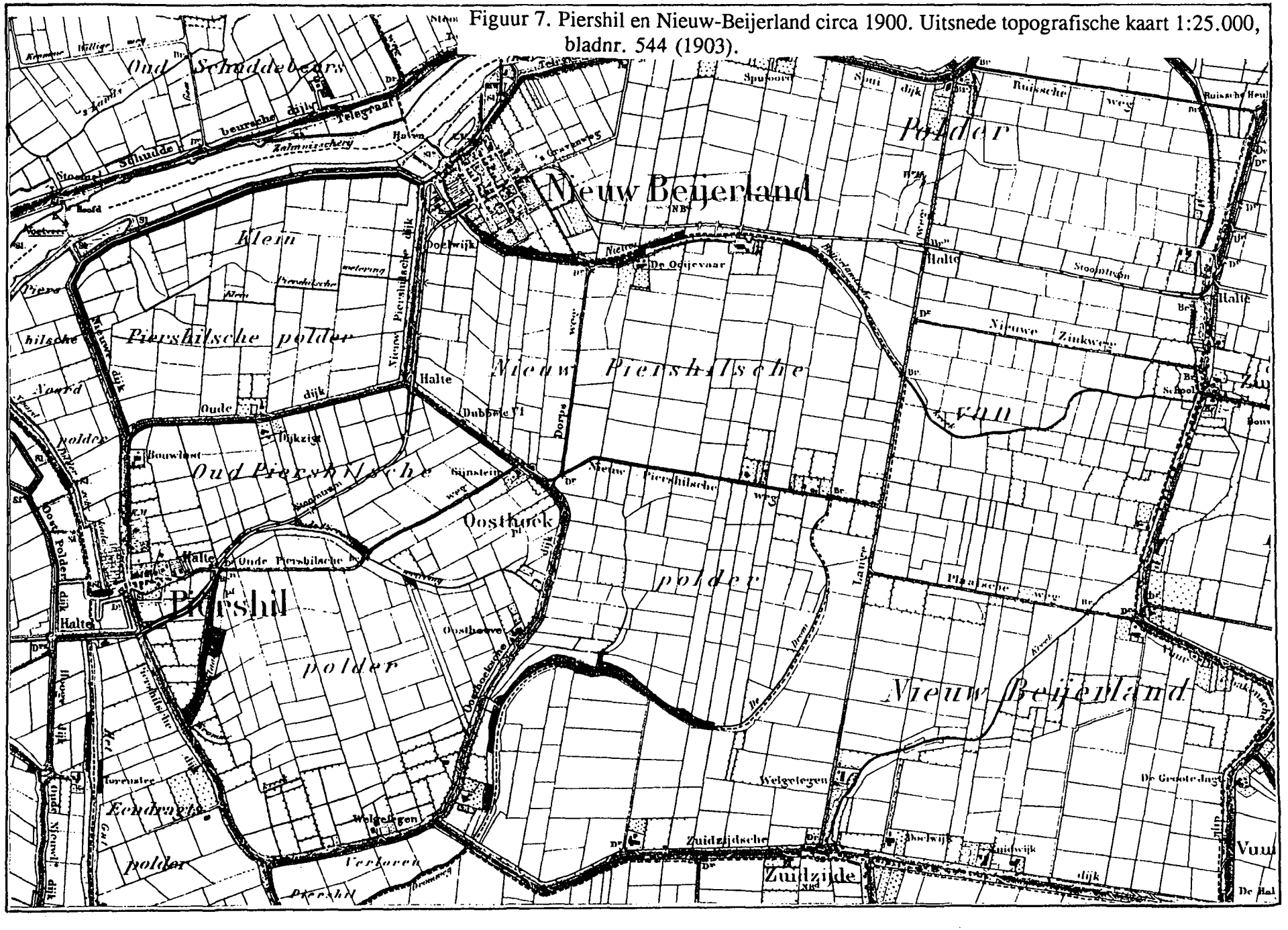
Figuur 5a. Korendijk-oost circa 1980. Uitsnede topografische kaart 1:50.000, bladnrs. 37 Oost (1980) en 43 Oost (1980).



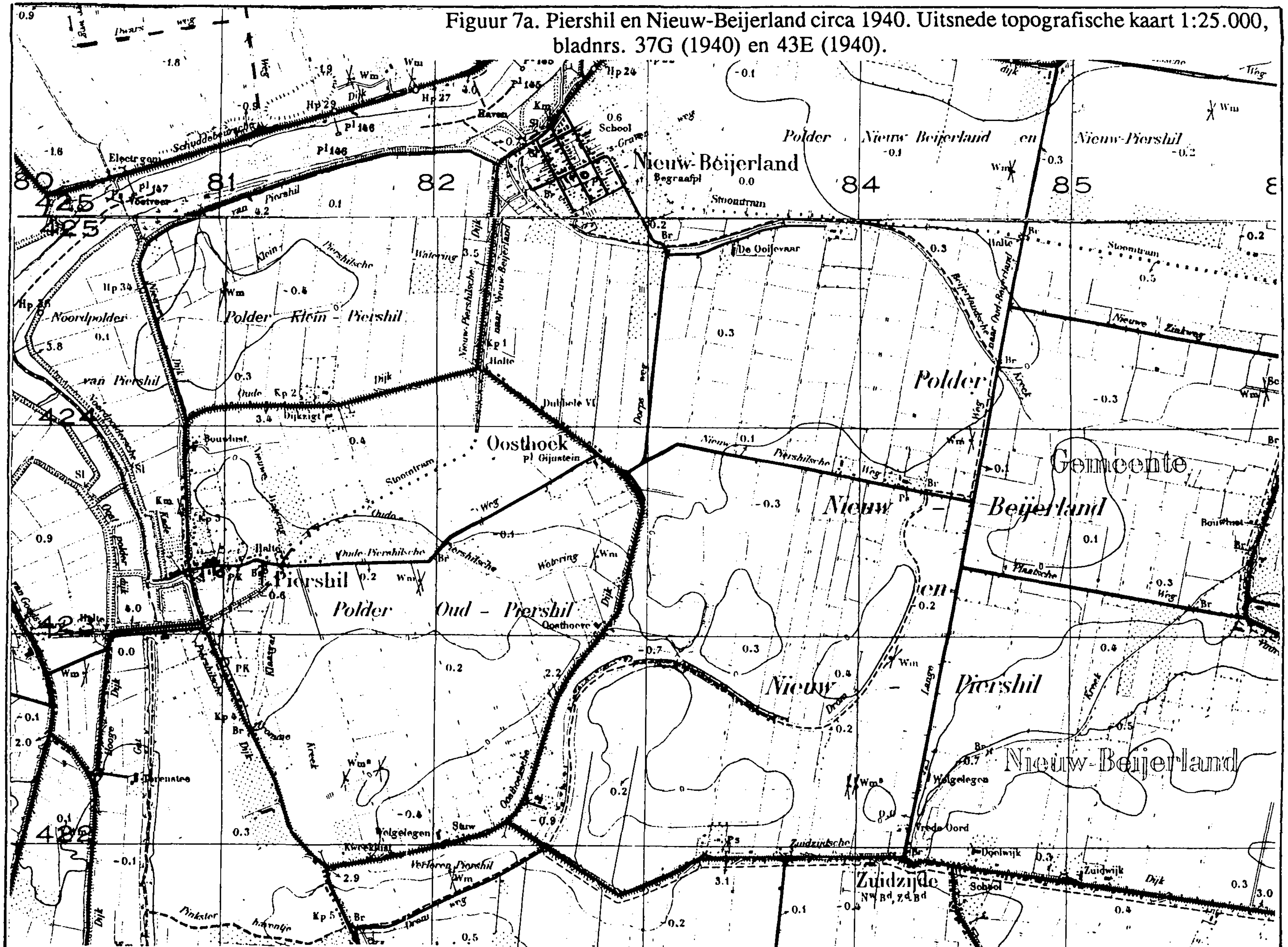
Figuur 6. Goudswaard circa 1918. Uitsnede topografische kaart 1:25.000, bladnr. 543 (1925).



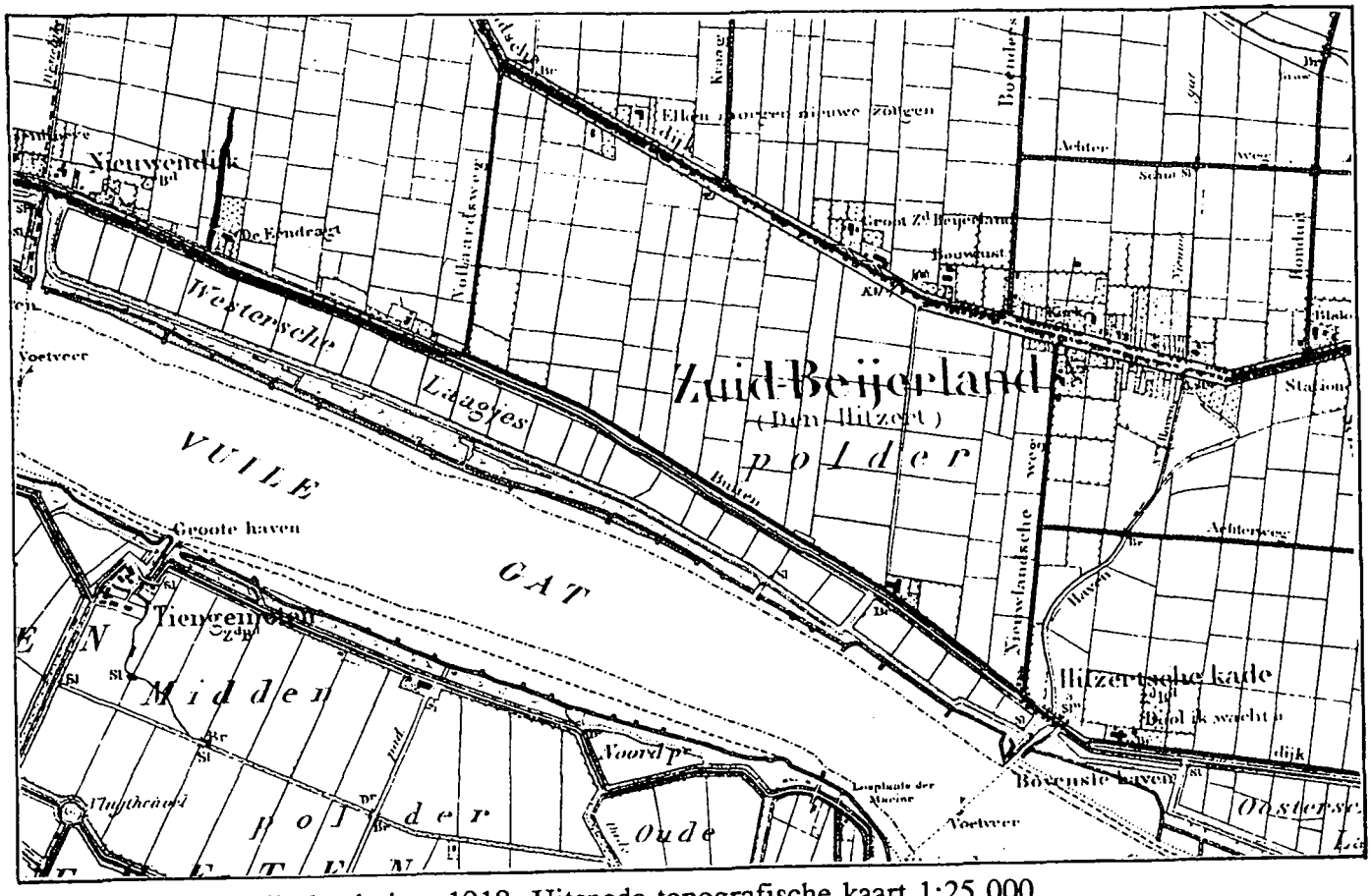
Figuur 6a. Goudswaard circa 1940. Uitsnede topografische kaart 1:25.000, bladnr. 43B (1943).



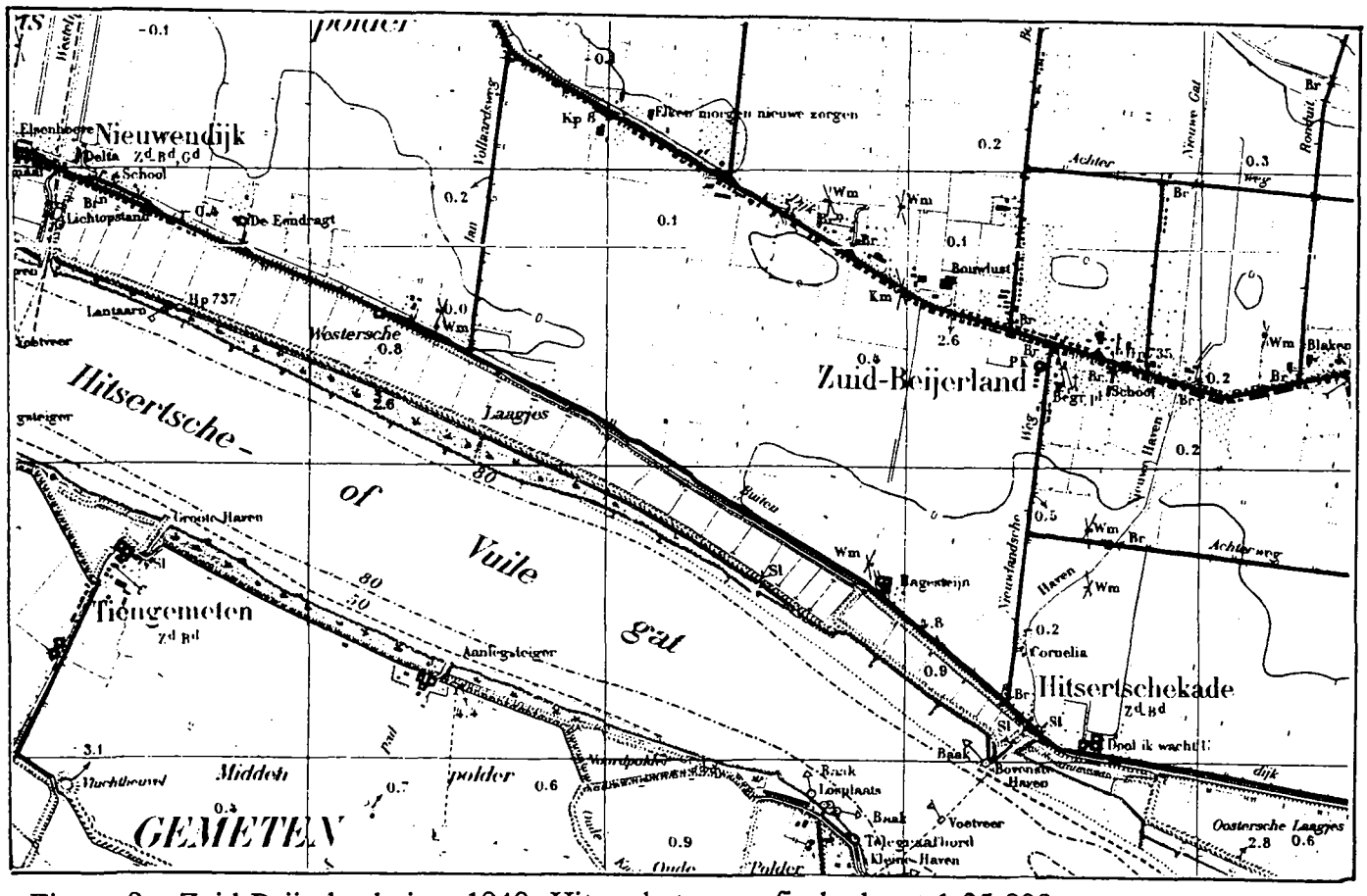
Figuur 7. Piershil en Nieuw-Beijerland circa 1900. Uitsnede topografische kaart 1:25.000, bladnr. 544 (1903).



Figuur 7a. Piershil en Nieuw-Beijerland circa 1940. Uitsnede topografische kaart 1:25.000, bladnrs. 37G (1940) en 43E (1940).

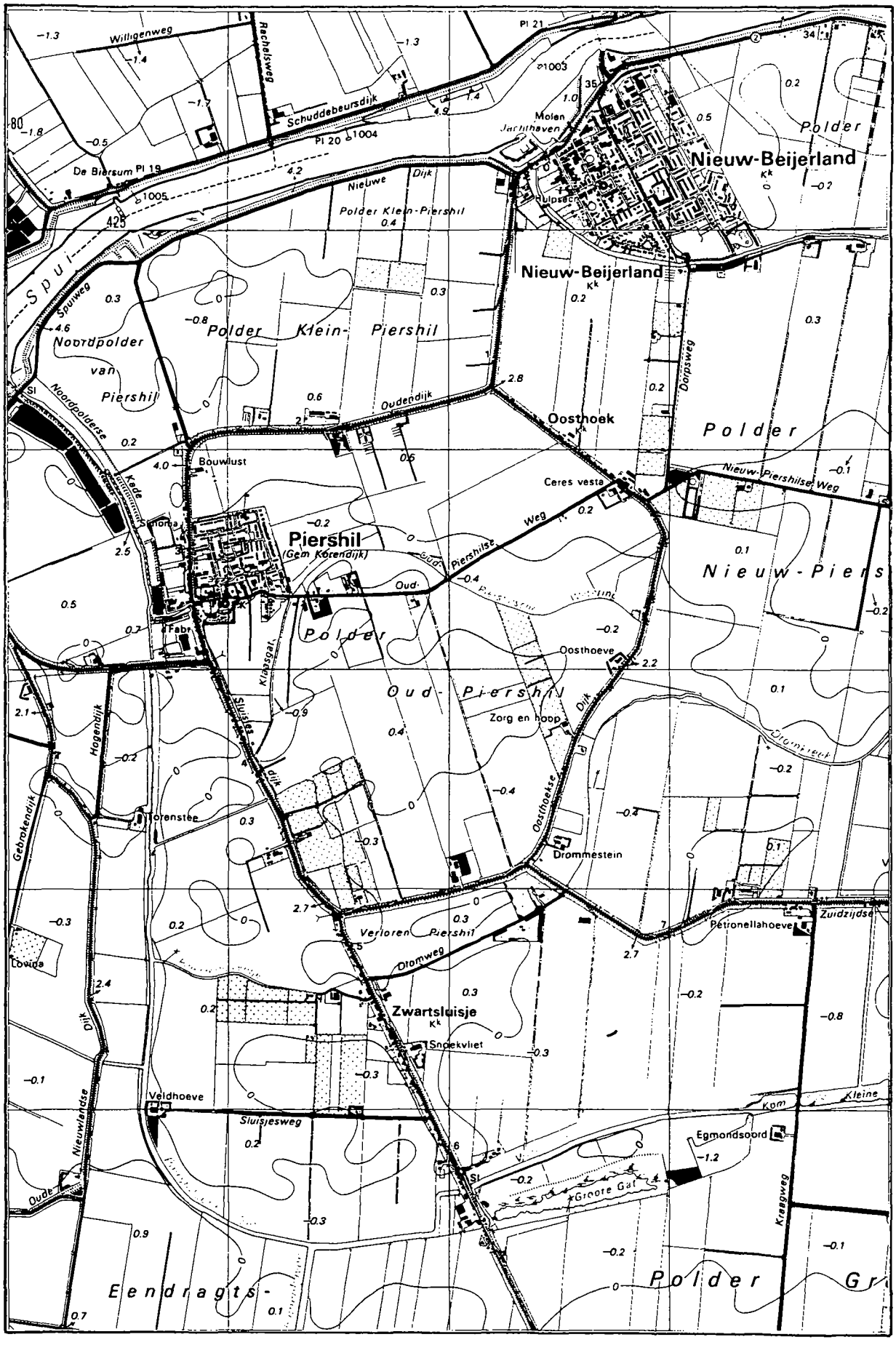


Figuur 8. Zuid-Beijerland circa 1918. Uitsnede topografische kaart 1:25.000, bladnr. 562 (1921).

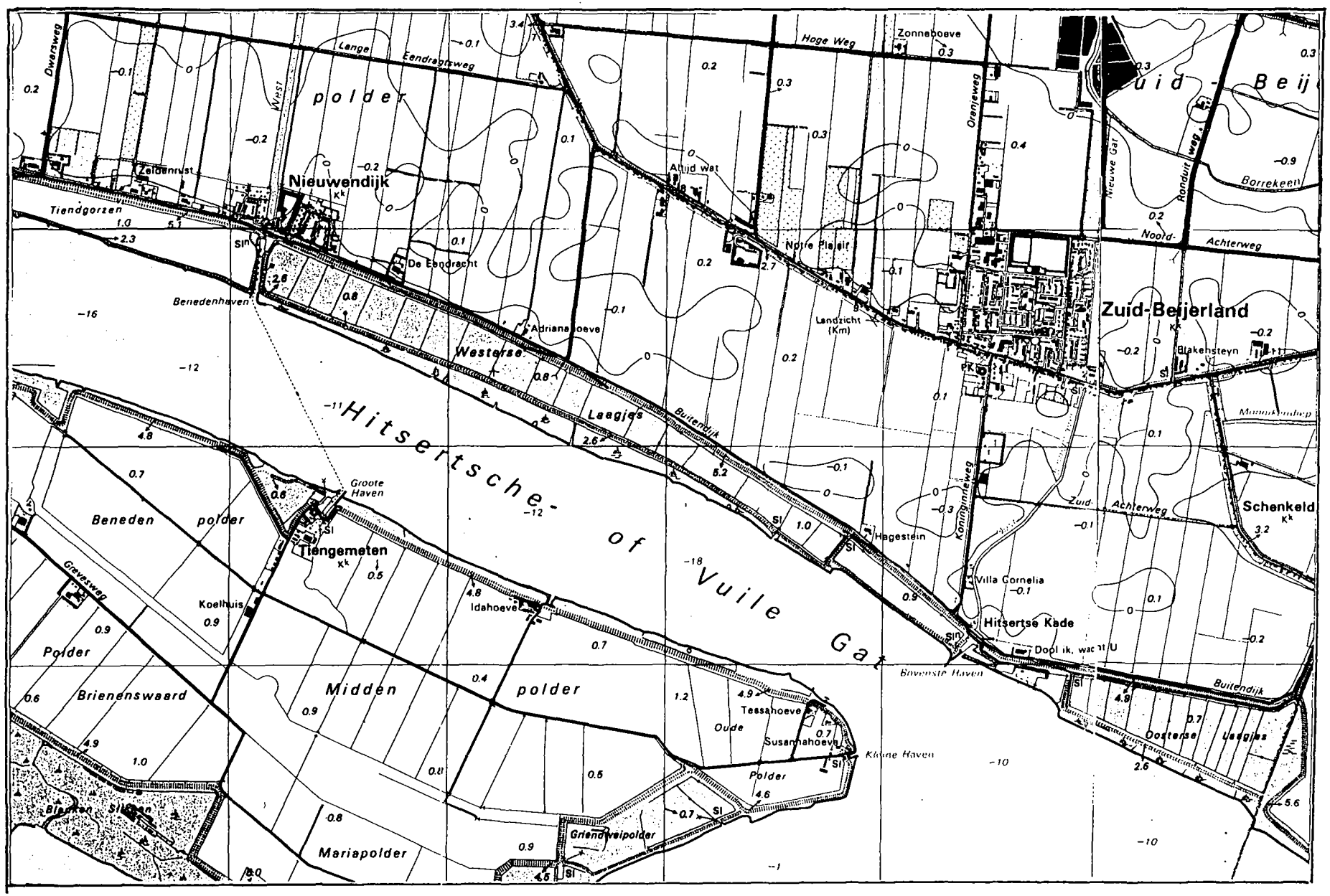


Figuur 8a. Zuid-Beijerland circa 1940. Uitsnede topografische kaart 1:25.000, bladnr. 43E (1940).

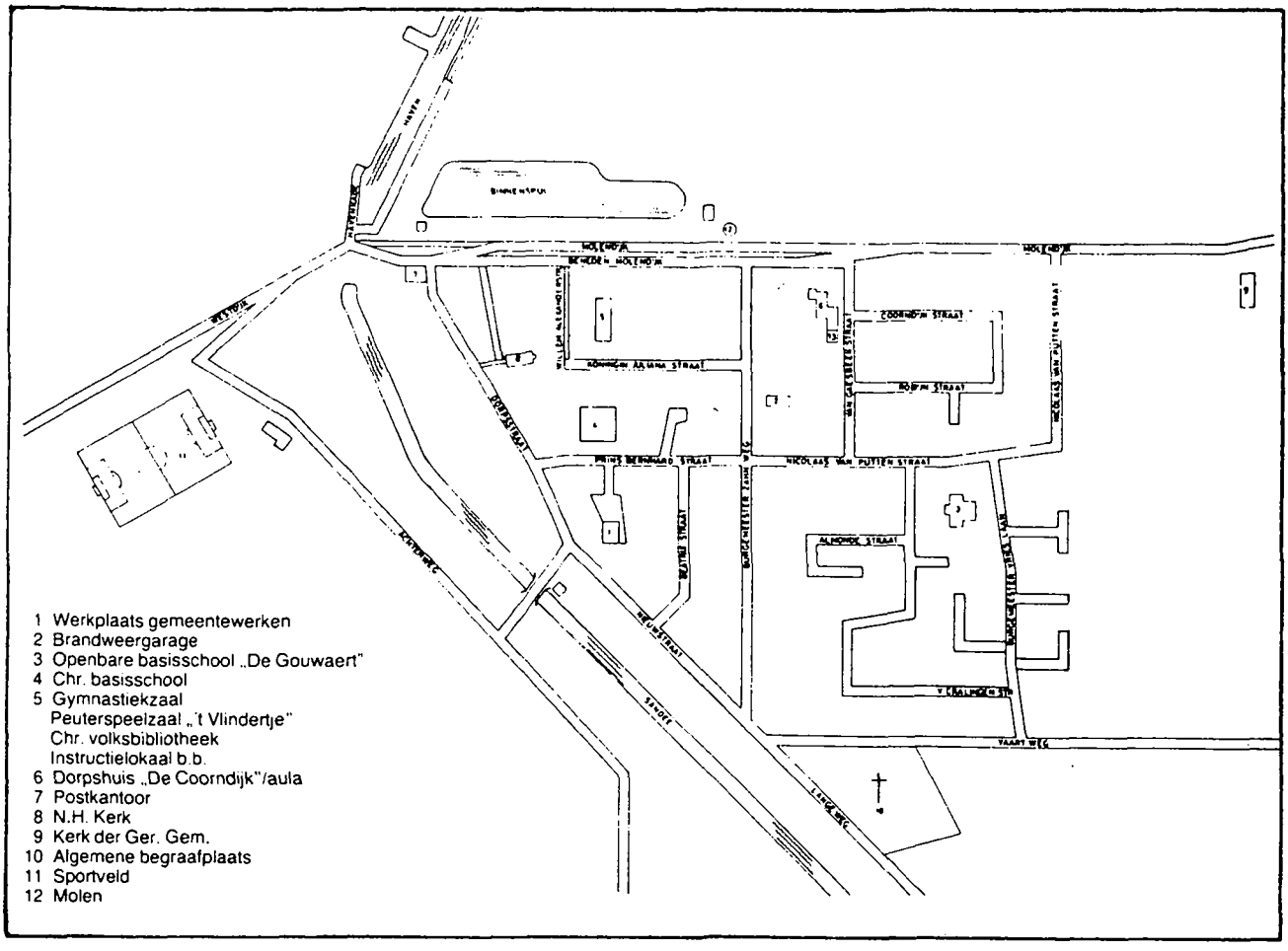
Figuur 9. Goudswaard circa 1990. Uitsnede topografische kaart 1:25.000, bladnr. 43B (1989).



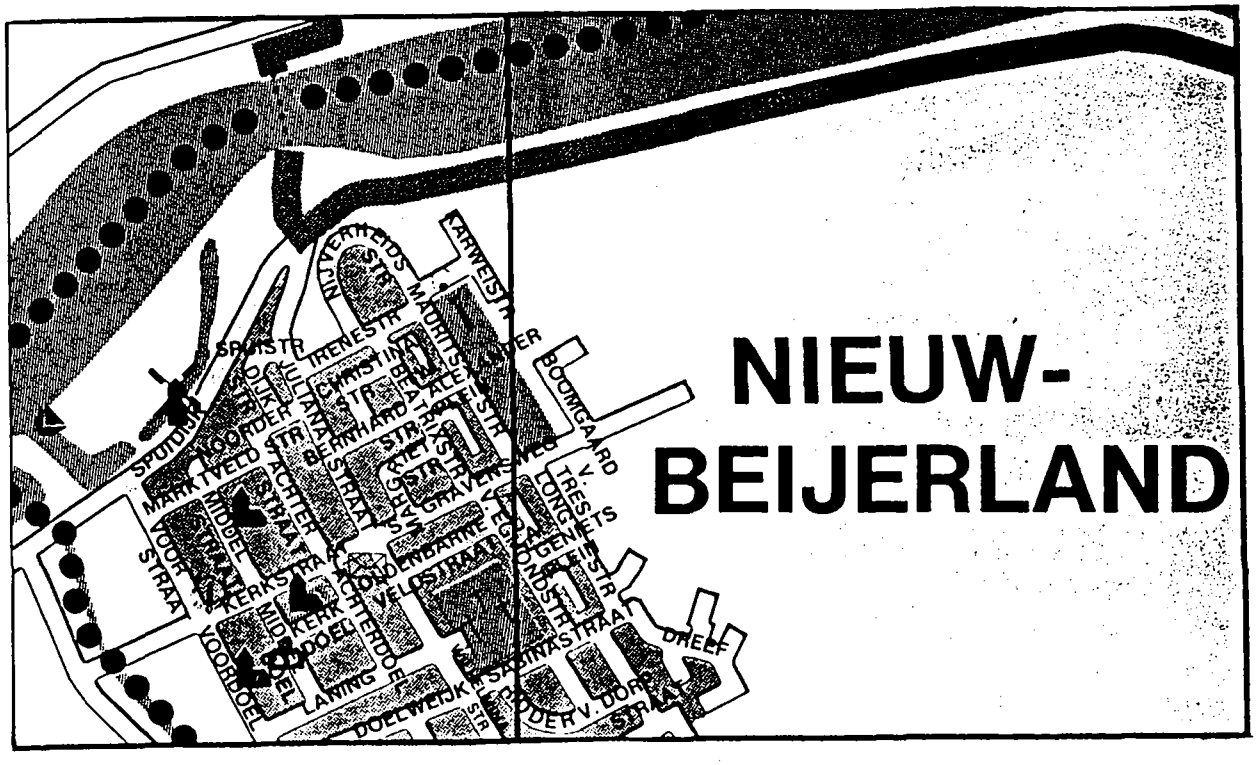
Figuur 9a. Piershil en Nieuw-Beijerland circa 1990. Uitsnede topografische kaart 1:25.000, bladnr. 37G (1990) en 43E (1989).



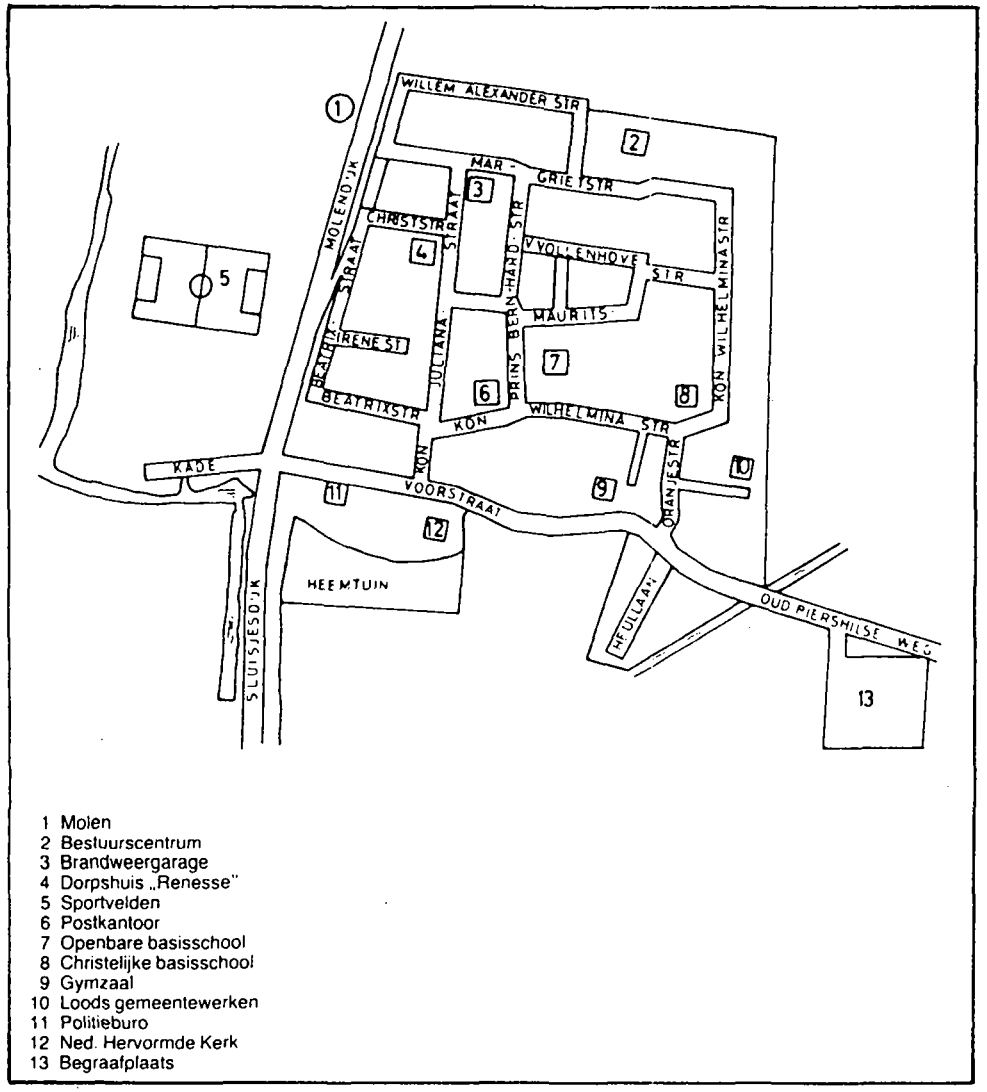
Figuur 9b. Zuid-Beijerland en Tiengemeten circa 1990. Uitsnede topografische kaart 1:25.000, bladnr. 43E (1989).



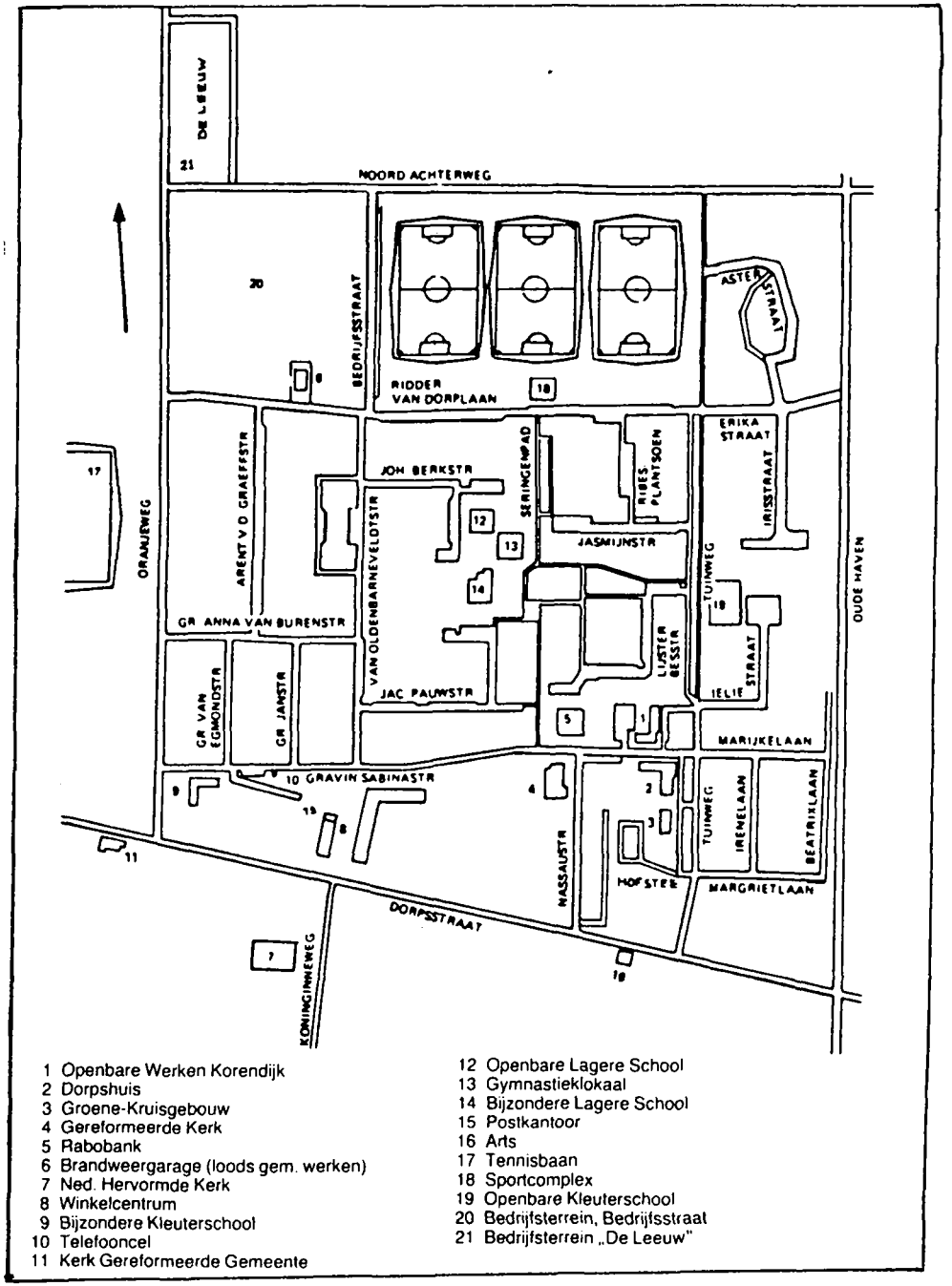
Figuur 10. Straatnamenkaart van Goudswaard.



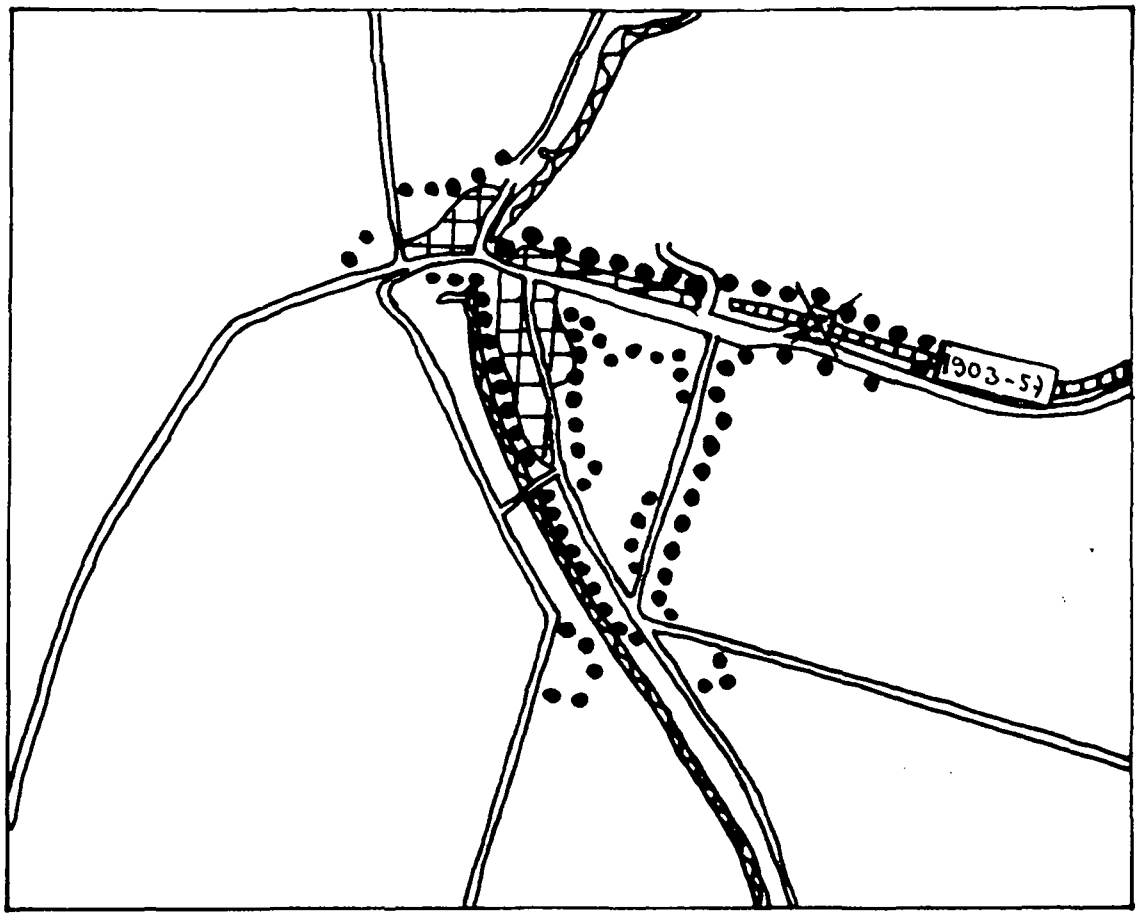
Figuur 10b. Straatnamenkaart van Nieuw-Beijerland.



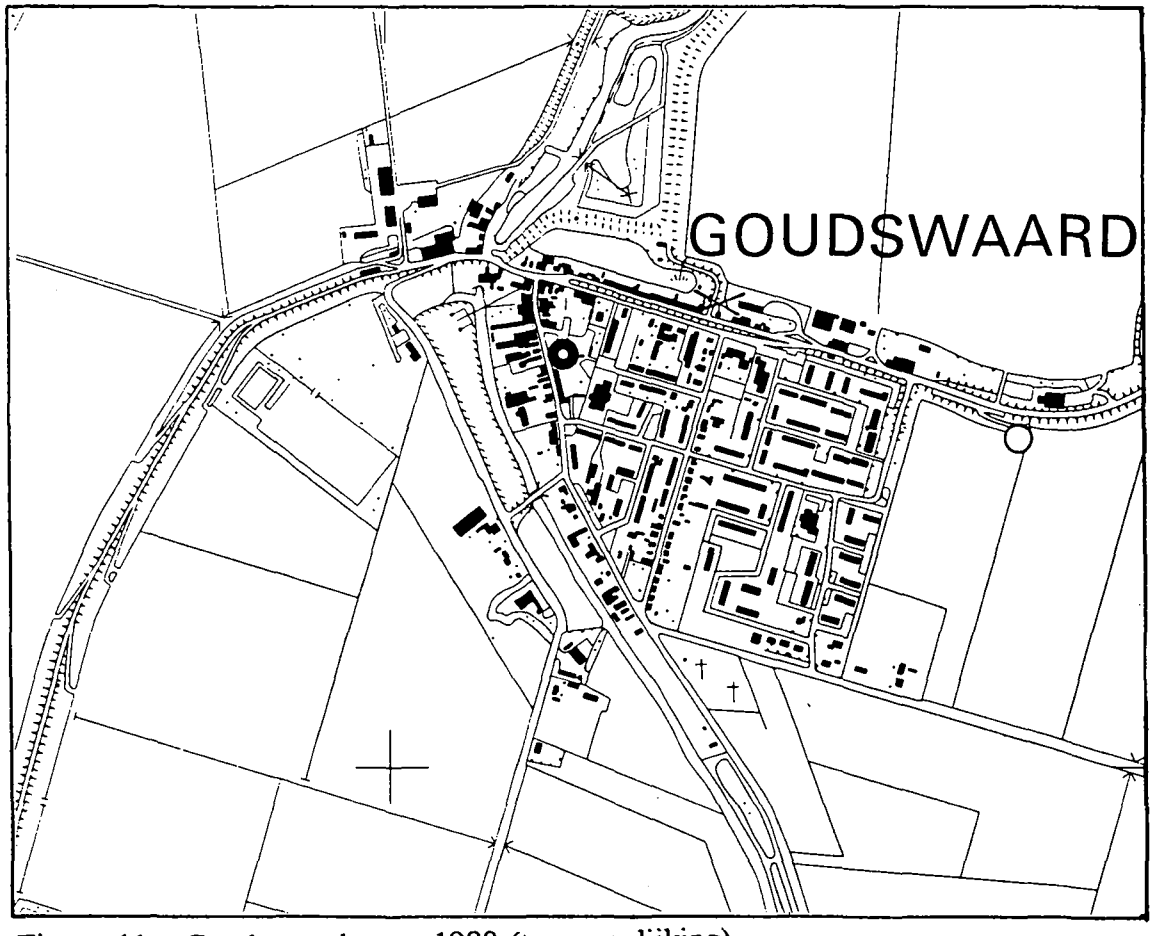
Figuur 10a. Straatnamenkaart van Piershil.



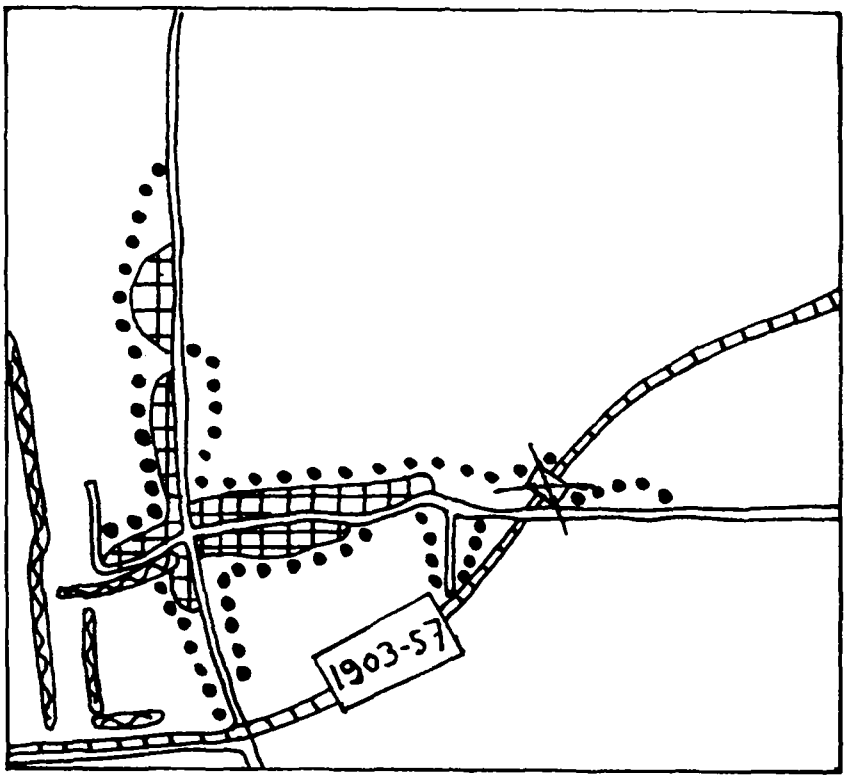
Figuur 10c. Straatnamenkaart van Zuid-Beijerland.



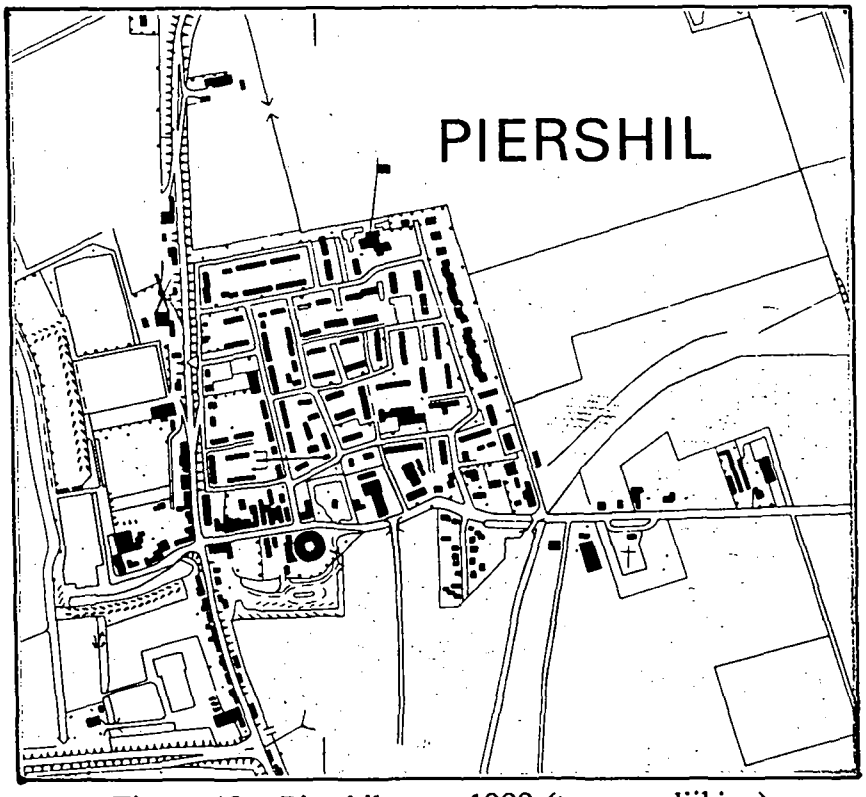
Figuur 11. Functioneel-ruimtelijke ontwikkeling van Goudswaard in de periode 1850-1945 (voor verklaring zie legenda)



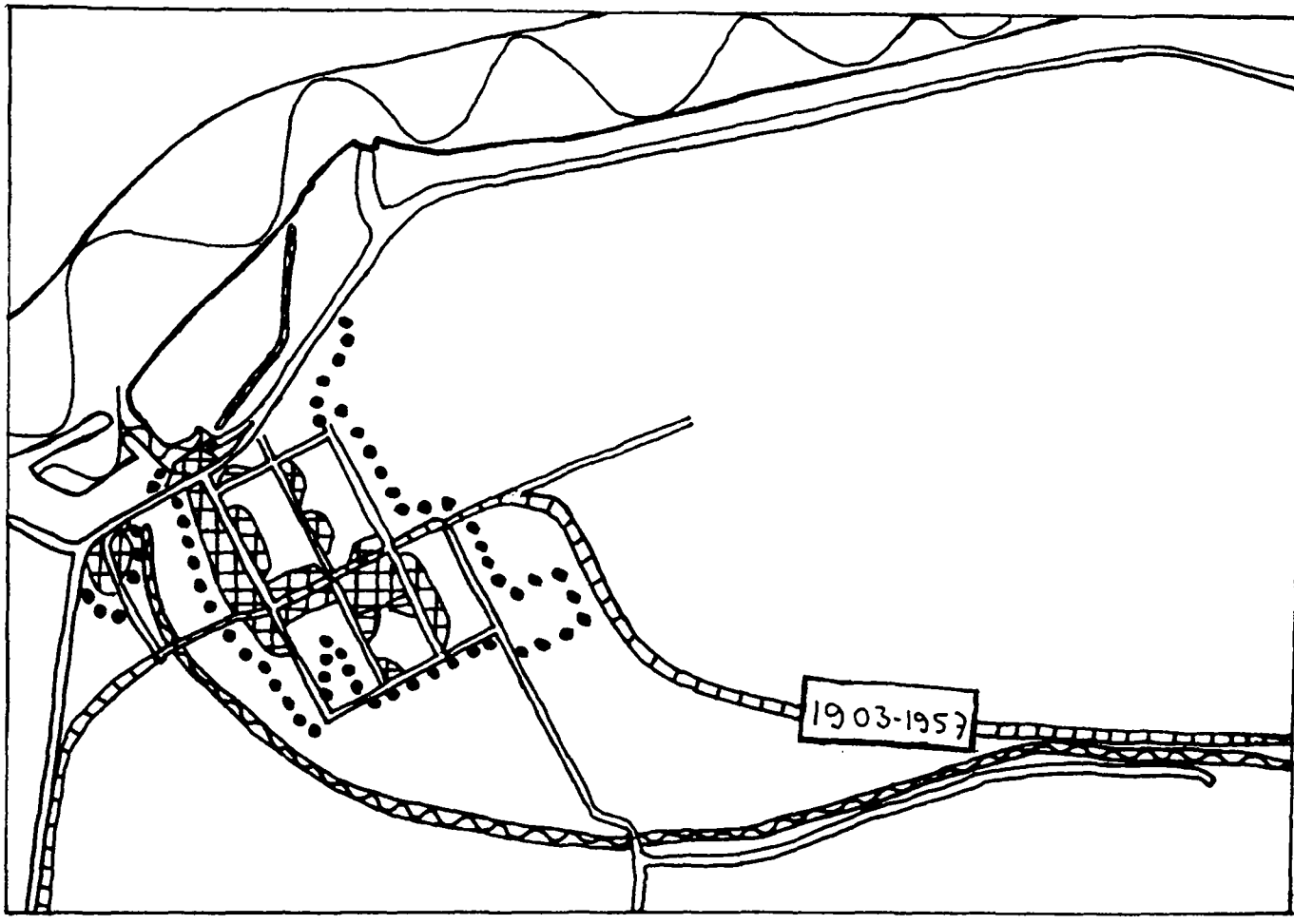
Figuur 11a. Goudswaard anno 1988 (ter vergelijking)



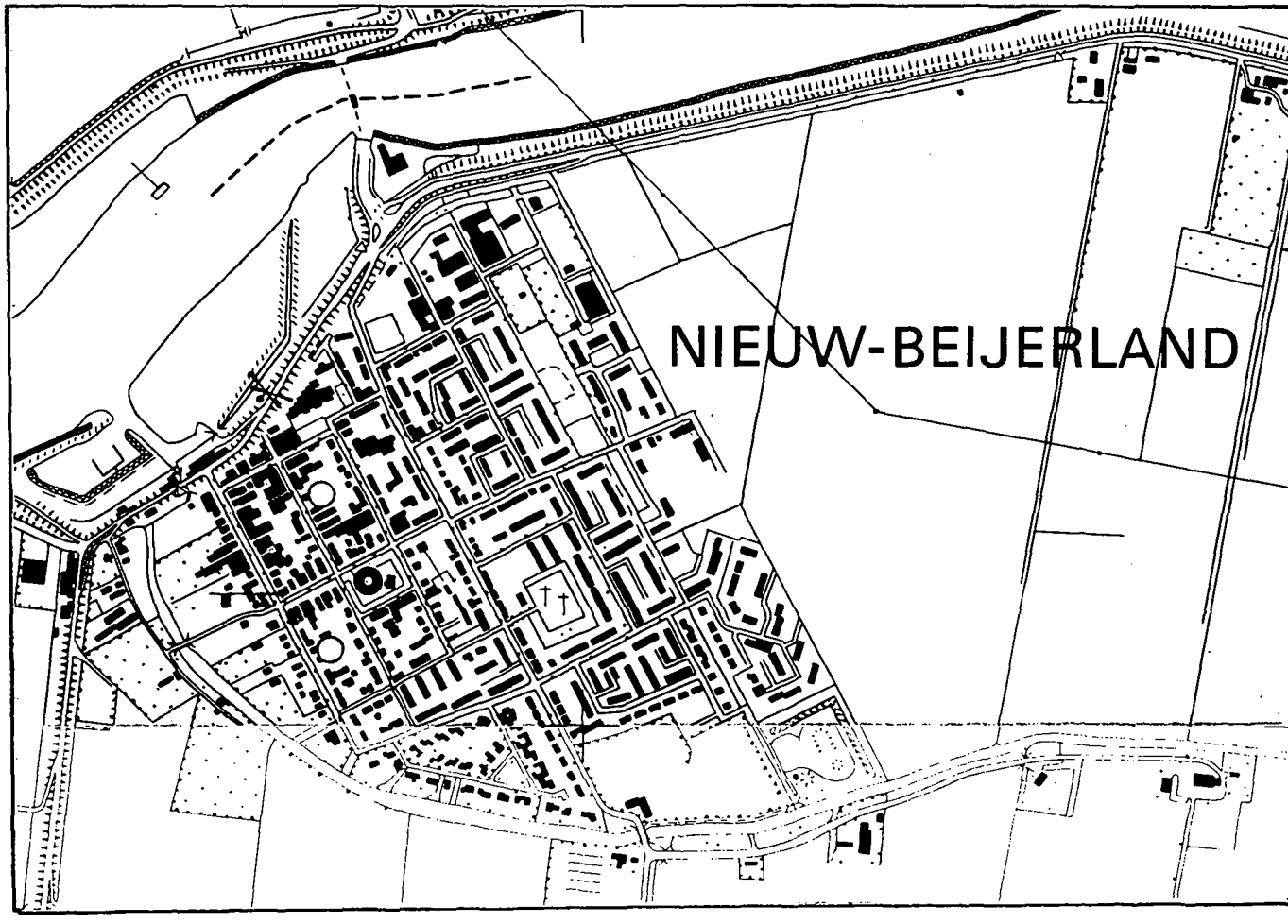
Figuur 12. Functioneel-ruimtelijke ontwikkeling van Piershil in de periode 1850-1945 (voor verklaring zie legenda)



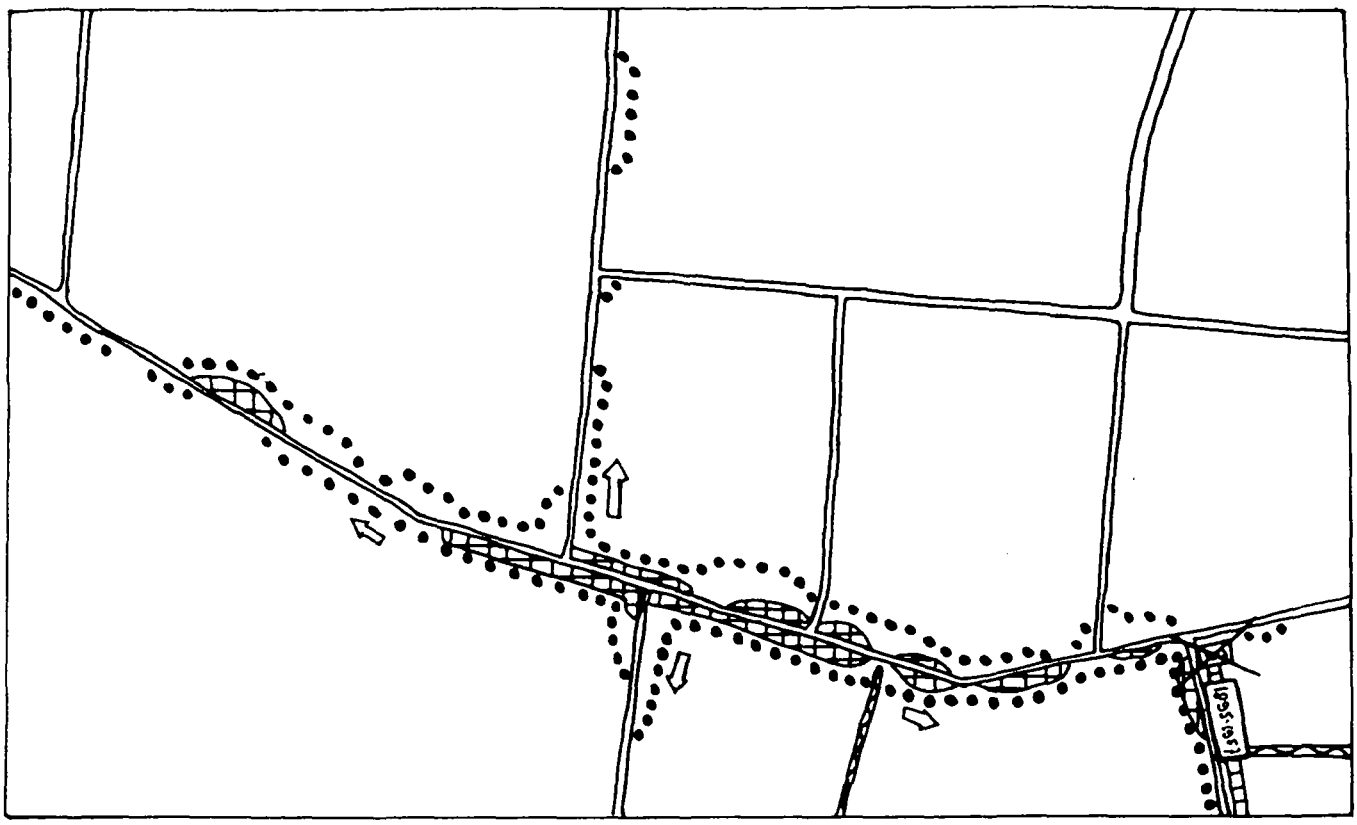
Figuur 12a. Piershil anno 1988 (ter vergelijking)



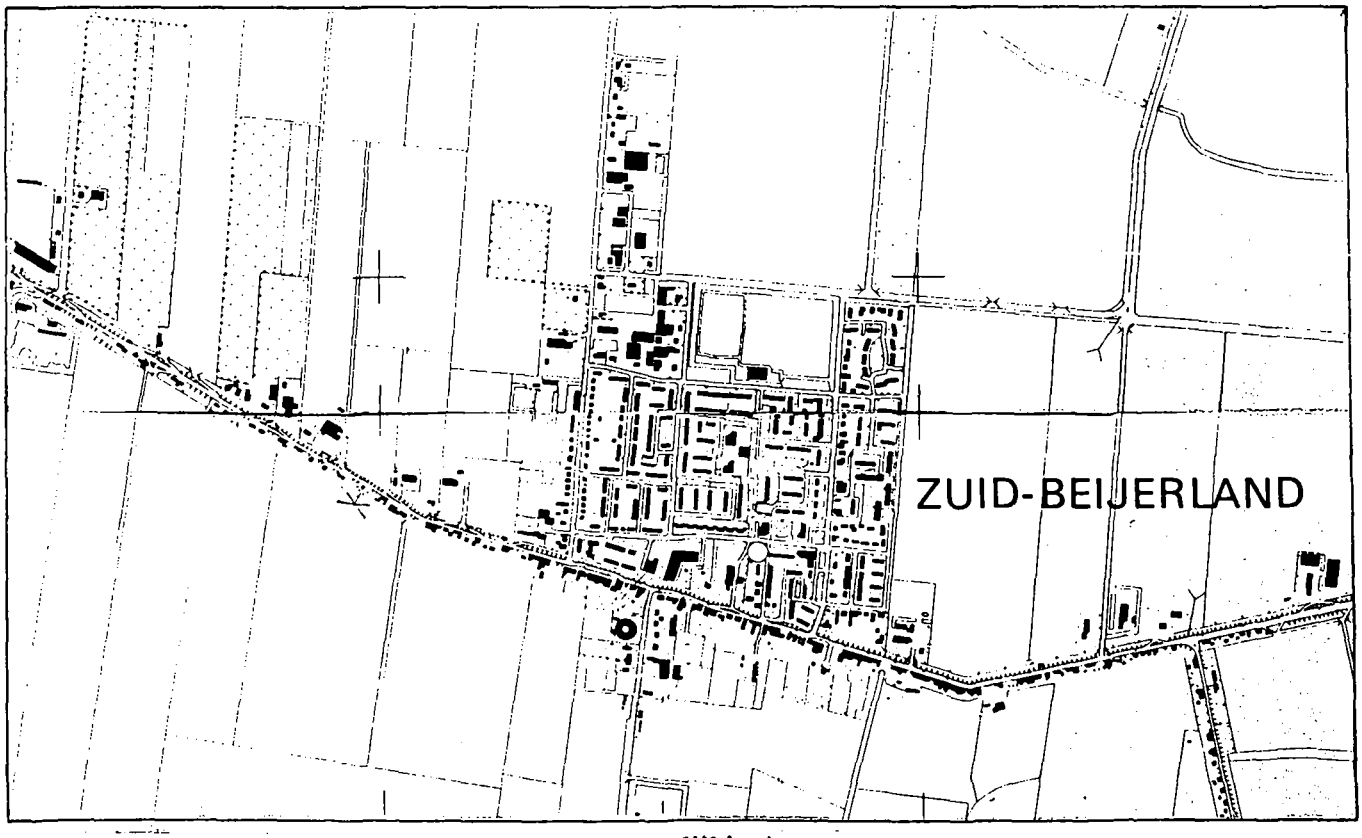
Figuur 13. Functioneel-ruimtelijke ontwikkeling van Nieuw-Beijerland in de periode 1850-1945 (voor verklaring zie legenda)



Figuur 13a. Nieuw-Beijerland anno 1988 (ter vergelijking)



Figuur 14. Functioneel-ruimtelijke ontwikkeling van Zuid-Beijerland in de periode 1850-1945 (voor verklaring zie legenda)



Figuur 14a. Zuid-Beijerland anno 1988 (ter vergelijking)