COLOFON

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

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

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

Vormgeving
Facilitaire Dienst, Bureau Vormgeving

Druk
Rooduyn vorm & druk

's-Gravenhage, september 1995

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

B. **STEDEBOUWKUNDIGE TYPOLOGIE**
M. Verwey
1991

C. **GEBIEDEN MET BIJZONDERE WAARDEN**
M. Verwey
1991

D. **INVENTARISATIE**
C. Scheffer
M. Verwey
1991

INHOUDSOPGAVE

A. HISTORISCH-GEOGRAFISCHE BESCHRIJVING

1. INLEIDING

2. FYSISCHE GESTELDHEID
   - 2.1. Bodem
   - 2.2. Afwatering

3. GRONDGEBRUIK
   - 3.1. Bedijking en verkaveling
   - 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 dammen
   - 4.4. Tramwegen
   - 4.5. Militaire infrastructuur
   - 4.6. Nutsvoorzieningen

5. NEDERZETTINGEN
   - 5.1. Algemeen
   - 5.2. Kernen
     - 5.2.1. Middelharnis
     - 5.2.2. Sommelsdijk
     - 5.2.3. Nieuwe-Tonge
     - 5.2.4. Stad aan 't Haringvliet
     - 5.2.5. Battenoord
   - 5.3. Verspreide bebouwing

LITERATUURLIJST

VOORNAAMSTE GEBRUIKTE KAARTEN

BIJLAGEN

B. STEDEBOUWKUNDIGE TYPOLOGIE

C. GEBIEDEN MET BIJZONDERE WAARDEN

D. INVENTARISATIE

A. HISTORISCH-GEOGRAFISCHE BESCHRIJVING

1. INLEIDING

De gemeente Middelharnis is gelegen in het zuidwesten van de provincie Zuid-Holland (regio Zuid-Holland-Zuid) op het eiland Goeree-Overflakkee (zie bijlage, **figuur 1**). Deze gemeente ontstond in 1966 door samenvoeging van de voormalige gemeenten Middelharnis, Sommelsdijk, Nieuwe-Tonge en Stad aan 't Haringvliet. Een gedeelte van Sommelsdijk ging daarbij naar de westelijk gelegen gemeente Dirksland. Ten oosten van Middelharnis ligt Oostflakkee. Polderdijken, wegen en oude kreekrestanten bepalen het beloop van de grenzen met deze buurgemeenten. Ten noorden en ten zuiden van Middelharnis liggen de afgedamde getijdewateren van respectievelijk het Haringvliet en de Grevelingen. De begrenzing van de gemeente is zodoende grotendeels landschappelijk van aard.

Middelharnis heeft een oppervlakte van 8.675 ha, waarvan bijna een derde deel (2.563 ha) uit water bestaat. De gemeente telde op 1 januari 1990 15.566 inwoners. De bevolkingsdichtheid bedroeg daarbij 255 personen per km^2 landoppervlak. Afgezien van de hoofdkern Middelharnis en het daarmee vergroeide Sommelsdijk bevat de gemeente nog de dorpen Nieuwe-Tonge en Stad aan 't Haringvliet en het gehucht Battenoord.

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

2. FYSISCHE GESTELDHEID

2.1. Bodem

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

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

2.2. Afwatering

De afwatering van Overflakkee geschiedt zowel in noordelijke als in zuidelijke richting. Zo lozen binnen de gemeente Middelharnis de polders Het Oudeland van Middelharnis, Het Oudeland van Sommelsdijk, Westplaat-Flakkee op het Haringvliet en de polders Klinkerland en Battenoord op de Grevelingen. Alle polders op het eiland maken deel uit van het overkoepelend waterschap "Goeree-Overflakkee". Dit waterschap ontstond na de tweede Wereldoorlog door samenvoeging van het waterschap "De Dijkring van Flakkee" en de westelijk daarvan gelegen waterstaatkundige eenheden in de Hals en op Goeree.

De polders wateren af door middel van gegraven waterlopen (sloten, weteringen) en overblijfselen van natuurlijke kreken (Zandkreek, Schuring, Bierkreek). De oude

binnenhavens op het eiland, waaronder de Haven van Middelharnis, vervullen de functie van boezemberging. Vandaar wordt geloosd op het buitenwater. Dit gebeurt met behulp van motorgemalen. Binnen de gemeente Middelharnis zijn deze alle geëlektrificeerd.

Na de bedijking van de zeekleigronden vond de uitwatering lange tijd plaats zonder hulp van kunstmatige opwerking. Dat was mogelijk omdat de polders een vrij gunstige hoogteligging hadden. Het volstond om op gezette tijden de uitwateringsgeulen te verbreden/verdiepen en/of de capaciteit van de sluizen aan te passen. Overflakkee is derhalve nooit rijkelijk bedeeld geweest met poldermolens. Slechts in twee van de oudere polders (polder Dirksland en polder Het Oudeland van Oude-Tonge) werd in de 18e eeuw windmolenbemaling ingevoerd. In 1883 richtte men bij Oude-Tonge in de Heerenpolder (gemeente Oostflakkee) een stoomgemaal op. Kunstmatige uitwatering werd echter pas in het eerste kwart van de 20e eeuw meer algemeen. Op meerdere plaatsen werden toen motorgemalen gebouwd. In 1913 werd ten noorden van de dorpskom van Middelharnis een dieselgemaal in gebruik genomen voor de polders Het Oudeland van Middelharnis en Duivenwaard. In 1917 ging men ook voor Het Oudeland van Sommelsdijk over op motorbemaling. Al eerder had men voor (onder-)bemaling van de polders Het Oudeland van Middelharnis (1910) en Duivenwaard (1912) Amerikaanse windvijzelmotoren opgericht. Deze werden in de jaren '30 afgebroken.

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

3. GRONDGEBRUIK

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

3.1. Bedijking en verkaveling

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

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

In de 18e eeuw kwam een verbinding tot stand tussen Goeree (voormalig Westvoorne) en Overflakkee (voormalig Zuidvoorne) door aanleg van de Statendam (1751) tussen Melissant (gemeente Dirksland) en Goedereede. Ten noorden van deze dam, gerealiseerd in opdracht van de Staten van Holland, werd in 1780 een langgerekte strook land ingepolderd (Eendragtspolder).
In de eerste helft van de 19e eeuw kwamen bedijkingen tot stand van buitengronden langs het Haringvliet en het Volkerak. Hiermee had Overflakkee min of meer zijn huidige vorm

gekregen. Na 1850 concentreerden de landaanwinningswerken zich rond de Statendam (gemeente Goedereede) waardoor Oostflakkee en Goeree nog steviger aan elkaar verankerd werden.

Na bedijking werden de polders ontsloten en ingericht. Binnen een overwegend rechtlijning stelsel van polderwegen paste men verkaveling toe van blokken en rechthoeken. De oudere polders onderscheidden zich tot voor kort van de jongere door een minder strakke indeling met vrij veel onregelmatige perceelsgrenzen. Na-oorlogse ruilverkavelingen hebben daar echter verandering in gebracht door een sterke rationalisering (samenvoeging, rechttrekken van grenzen). Plaatselijk bepalen oude kreekrestanten nog steeds de kavelvorm (vgl. **fig.4a,b en c**).

3.2. Agrarisch grondgebruik

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

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

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

1950 35 à 40 procent van de in Nederland geproduceerde uien op Goeree-Overflakkee werd verbouwd. Het merendeel hiervan werd geëxporteerd.
Al met al bleven granen en aardappelen echter de belangrijkste akkerbouwprodukten. Nog niet genoemde, minder belangrijke produkten waren peulvruchten, veevoedergewassen en tuinbouwzaden.

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

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

3.3. Niet-agrarisch grondgebruik

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

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

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

3.4. Visuele karakteristiek

Evenals de andere twee gemeenten op het voormalig eiland bestaat ook Middelharnis voor het overgrote deel uit een open polderlandschap dat bijna geheel in gebruik is als bouwland. De percelen - overwegend grote, tamelijk regelmatige rechthoeken - worden onderling gescheiden door sloten en kreekrestanten. De polders worden begrensd door dijken die over het algemeen slechts schaars beplant zijn. Langs de dijken en polderwegen komt verspreide bebouwing voor (boerderijen, schuren, loodsen). De oudere boerderijen vormen met hun zware erfbeplanting als het ware "eilanden" in de open ruimte. Een enkele boomgaard zorgt voor wat verdichting.

In het open landschap zijn de meeste kernen opvallend aanwezig. Kerktorens en molens dienen als oriëntatiepunten, evenals de watertorens van Kralingen (Dirksland) en Zuidzijde (Oostflakkee). De meeste polderwegen zijn onbeplant. Langs de belangrijkste doorgaande verbinding op Overflakkee (de N215 van Oude-Tonge langs Middelharnis naar Stellendam) komen transparante bomensingels voor.

4. INFRASTRUCTUUR

4.1. Landwegen

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

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

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

Tot ver in de 20e eeuw zorgden veerdiensten voor verbinding van Goeree-Overflakkee met het omliggende gebied. Al vanaf de eerste inpolderingen in de 15e eeuw bestonden er veren. Omstreeks 1800 kon men over het Haringvliet worden overgezet naar Voorne

(Middelharnis/Dirksland-Hellevoetsluis) en de Hoeksche Waard (Middelharnis-Nieuw Beijerland, Ooltgensplaat-Numansdorp). Over het Volkerak lagen veren naar West-Brabant (Ooltgensplaat-Willemstad/Dinteloord) en over de Grevelingen naar Schouwen-Duiveland (Herkingen/Oude-Tonge-Bruinisse). Hoewel de meeste van deze veerdiensten in de periode 1800-1940 werden verbeterd door snellere overvaarten (eerst stoom-, later motorbootveren) en hogere frequenties bleef Goeree-Overflakkee matig bereikbaar.
De bereikbaarheid verbeterde pas na de Tweede Wereldoorlog met de totstandkoming van de Deltawerken. De aanleg van de Grevelingendam (1965) naar Duiveland, de Haringvlietbrug en Volkerakdam (1964/1969) naar de Hoeksche Waard, de Haringvlietdam (1970) naar Voorne en de Brouwersdam (1971) naar Schouwen verlosten het eiland uit zijn isolement. De veren konden toen worden opgeheven.

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

4.2. Wateren

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

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

Door de totstandkoming van de Deltawerken verloren de kustwateren rond Goeree-Overflakkee hun functie voor de beroepsvaart. De tot binnenmeren geworden zee-armen

kregen wel een belangrijke betekenis voor de pleziervaart en andere vormen van waterrecreatie (vis- en zwemsport). De binnenhavens op Overflakkee werden ingericht als jachthaven (o.a. Middelharnis, Ooltgensplaat, Den Bommel).

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

4.3. Dijken en dammen

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

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

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

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

Grevelingendam (1965), Haringvlietdam (1970), Brouwersdam (1971) en Philipsdam (1987). Deze Deltawerken maakten de voormalige zee-armen tot binnenwateren.

4.4. Tramwegen

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

De tram volgde op Overflakkee lang niet overal het bestaande wegenpatroon. Voor het baanvak Middelharnis-Ooltgensplaat werd nog wel over grote stukken gebruik gemaakt van bestaande polderwegen maar de lijn Middelharnis-Ouddorp kreeg een grotendeels eigen tracé (vrije baan).
Bijna een halve eeuw heeft de tram goede diensten bewezen in het vervoer van personen en goederen (suikerbieten, aardappelen). Voor de oversteek van het Haringvliet tussen Middelharnis en Hellevoetsluis ontwikkelde de RTM een speciaal sleepschip. Dit vaartuig was voorzien van rails voor het overbrengen van trammaterieel zodat men niet telkenmale de goederen hoefde over te laden. Ook maakte het trambedrijf gebruik van speciale laadbakken/containers die van hun onderstellen op schepen konden worden getakeld.
Reeds vóór de Tweede Wereldoorlog werd de RTM geconfronteerd met de concurrentie van bus en vrachtwagen. Ondanks modernisering van het materieel bleek de tram op den duur niet opgewassen tegen het meer efficiënte wegverkeer. Na de watersnoodramp van 1953 werden de tramlijnen op Overflakkee nog wel (provisorisch) hersteld maar niet lang daarna moest men erkennen dat de exploitatie niet meer verantwoord was. In 1956 werd het personenvervoer gestaakt, in 1957 gevolgd door het goederenvervoer. De rails werden verwijderd en halteplaatsen afgebroken. Alleen het baanvak Middelharnis-Middelharnis Haven bleef tot 1965 in gebruik voor het vervoer van goederen. Het voormalig tramtracé is op enkele plaatsen nog herkenbaar aan een niet afgegraven dijklichaam (bijvoorbeeld bij Melissant; gemeente Dirksland), een langgerekt smal perceel met afwijkend grondgebruik (b.v. tussen Oude-Tonge en Achthuizen; gemeente Oostflakkee) of een weg die over c.q. langs het tracé is aangelegd (o.a. bij Sommelsdijk en Nieuwe-Tonge). Plaatselijk herinnert een café (Nieuwe-Tonge) nog aan een voormalige tramhalte.

De tramlijnen op Goeree-Overflakkee hadden min of meer het karakter van lokaal- of buurtspoorwegen. Zowel het tracé (rechte, veelal vrije baanvakken) als de aard van de

hierover uitgevoerde diensten (personen- en goederentransport met vrij hoge snelheden) roepen die vergelijking op. Het is dan ook niet verwonderlijk dat de aanleg van tramlijnen op Goeree-Overflakkee, net als die van spoorwegen elders, invloed gehad heeft - zij het op beperkte schaal - op de ruimtelijke ontwikkeling van enkele dorpen op het eiland. Dit geldt met name voor Oude-Tonge (gemeente Oostflakkee) en in mindere mate ook voor Middelharnis en Melissant (gemeente Dirksland). De wijze van aansluiting op het tramlijnennet is hier medebepalend geweest voor de gekozen uitbreidingsrichting in de eerste helft van deze eeuw.

4.5. Militaire infrastructuur

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

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

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

Tijdens de Tweede Wereldoorlog kwamen delen van Goeree-Overflakkee binnen de door de Duitse bezetter aangelegde Atlantikwall te liggen. Op Overflakkee werd de oostpunt van

het eiland van zodanig strategisch belang geacht dat Ooltgensplaat werd aangemerkt als "Stützpunktgruppe". Dit ging gepaard met de bouw van diverse typen bunkers voorzien van het nodige geschut. Deze werken (inmiddels verdwenen) werden afgegrendeld door prikkeldraad en tankhindernissen.

4.6. Nutsvoorzieningen

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

In 1934 werd op Goeree-Overflakkee een waterleidingbedrijf gesticht. Het hoofdkantoor kwam in Middelharnis. Dit bedrijf zorgde zelf voor waterwinning en wel in de duinen van Goeree bij Ouddorp. Voor de distributie werden er bij de gehuchten Kralingen (gemeente Dirksland) en Zuidzijde (gemeente Oostflakkee) in respectievelijk 1934 3n 1941 watertorens gebouwd. Deze staan er nog. Het duinwaterleidingbedrijf van Goeree-Overflakkee is later opgegaan in de NV Watermaatschappij Zuid-West-Nederland. Het verzorgingsgebied van deze maatschappij beslaat ook de provincie Zeeland en enkele West-Brabantse gemeenten.

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

5. NEDERZETTINGEN

5.1. Algemeen

Hoofdplaats binnen de gemeente Middelharnis is de tot één geheel vergroeide dubbelkern Middelharnis-Sommelsdijk. De beide dorpskernen werden afzonderlijk gesticht, kort na de bedijking van de polders Het Oudeland van Middelharnis en Het Oudeland van Sommelsdijk in 1465. Ze worden derhalve apart besproken. Overige kernen binnen de gemeente Middelharnis zijn de dorpen Nieuwe-Tonge en Stad aan 't Haringvliet (beide voormalige gemeenten) en het gehucht Battenoord.
De genoemde dorpen vertonen allemaal duidelijk kenmerken van een specifieke, planmatige nederzettingsvorm die algemeen voorkomt in het zuidwestelijk zeekleigebied, te weten het "voorstraatdorp". Dit dorpstype dankt zijn naam aan de "voorstraat", de hoofdas van de nederzetting die over het algemeen haaks op de polderdijk is geprojecteerd. Deze voorstraat - veelal begeleid door één of twee achterstraten - ligt meestal op een plek waar tijdens de bedijking een kreek is afgedamd. De zandige oeverwallen van die kreek boden een stevige ondergrond voor de eerste bebouwing. Het buitendijkse deel van de kreek kon men benutten voor de aanleg van een haven. Tussen haven en voorstraat ontstond door verbreding van de polderdijk de zogenaamde "kaai", een rechthoekige ruimte die plaats bood aan havenactiviteiten. Een vierde traditioneel stedebouwkundig element van het voorstraattype is de "kerkring". De vaak op het uiteinde van de voorstraat gesitueerde kerk werd veelal omgeven door een ringvormige weg met gracht.
Het gehucht Battenoord heeft een afwijkende nederzettingsgeschiedenis. De bebouwing van deze kleine kern is ontstaan aan het haventje en de daarbij gelegen uitwateringssluis van de polders Klinkerland en Battenoord.

Middelharnis, Sommelsdijk, Nieuwe-Tonge en Stad aan 't Haringvliet zijn gesticht in de tweede helft van de 15e, respectievelijk de eerste helft van de 16e eeuw, kort na de inpoldering van tussen Haringvliet en Grevelingen gelegen platen die tot boven gemiddeld hoog water waren opgeslibd. Door de planmatige wijze van nederzettingsaanleg hadden deze kernen al snel een zekere omvang. Uit gegevens over huistellingen die halverwege de 17e eeuw in de gelijknamige ambachten werden gehouden kan worden afgeleid dat in de vier dorpen te zamen circa 3.500 personen waren gevestigd. Middelharnis was het grootst, gevolgd door Sommelsdijk, Nieuwe-Tonge en Stad aan 't Haringvliet. Medio 18e eeuw bedroeg het totaal aantal inwoners ongeveer 4.500. Vanaf circa 1800 zijn dankzij regelmatig gehouden volkstellingen meer nauwkeurige gegevens bekend. Deze zijn verwerkt in tabel 1 (pag. 15).

De bevolkingscijfers wijzen uit dat de vier dorpen in de periode 1800-1940 qua aantal inwoners een ruime verdubbeling (Middelharnis, Sommelsdijk) tot verdrievoudiging (Nieuwe-Tonge, Stad aan 't Haringvliet) hebben ondergaan. Bij Middelharnis valt een kleine piek in de groei te constateren tijdens de jaren 1822-1840 en 1860-1880. Bij Sommelsdijk ligt het accent vooral in de periode 1900-1920. In diezelfde periode kende ook Nieuwe-

Tonge een relatief sterke toename, overigens na een lichte terugval kort vóór de eeuwwisseling. De algemene periode van stilstand/terugval tussen 1840 en 1860 hing vermoedelijk samen met de neergang van de visserij en aanverwante nijverheid. Veel personen die in deze sector werkzaam waren vertrokken toen naar elders. Stad aan 't Haringvliet was èn bleef de kleinste van de vier dorpen. Deze kern kende een vrij lange periode van stagnatie (1860-1920).
Tot de jaren zestig van deze eeuw zal het tempo van de bevolkingsgroei vooral bepaald zijn door de omvang van het geboorte-overschot, al of niet getemperd door een positief vertreksaldo. Na verbetering van de ontsluiting van Overflakkee door totstandkoming van de Deltawerken werden de eilandgemeenten bereikbaar voor woningzoekenden uit de Randstad. Dit leidde tot een toenemend vestigingsoverschot. De dubbelkern Middelharnis-Sommelsdijk profiteerde het sterkst van deze ontwikkeling.

Tabel 1: Bevolkingsontwikkeling gemeente Middelharnis

jaar	aantal inwoners				
	Middelharnis	Sommelsdijk	Nieuwe-Tonge	Stad aan 't Haringvliet	Totaal 1)
1798	2.157	1.554	624	415	
1822	2.479	1.750	892	579	
1840	3.104	2.454	1.203	958	
1860	3.137	2.384	1.263	1.049	
1880	3.727	2.600	1.516	1.119	
1900	4.166	2.687	1.495	1.084	
1920	4.340	3.534	1.831	1.072	
1940	4.630	3.529	2.080	1.251	
1960	5.078	3.667	2.162	1.316	12.223
1970					12.488
1980					14.862
1990					15.566

1) In 1966 werden de voormalige gemeenten Middelharnis, Sommelsdijk, Nieuwe-Tonge en Stad aan 't Haringvliet samengevoegd tot de nieuwe gemeente Middelharnis.

5.2. Kernen

Hierna volgt een bespreking van de vijf onderscheiden kernen voor wat betreft hun functioneel-ruimtelijke ontwikkeling. De volgorde van bespreking is gebaseerd op een rangschikking naar omvang. Het gehucht Battenoord (par. 5.2.5.) komt derhalve als laatste aan bod. Middelharnis, Sommelsdijk, Nieuwe-Tonge en Stad aan het Haringvliet (par. 5.2.1. t/m 5.2.4.) worden ook behandeld in de achter deze beschrijving gevoegde bebouwingskarakteristiek. Daar komen de visuele aspecten van de voor-oorlogse dorpsbebouwing ter sprake.

5.2.1. Middelharnis

Middelharnis heeft een centrale ligging op Goeree-Overflakkee. Het dorp is met het westelijk ervan gelegen Sommelsdijk vergroeit tot één agglomeratie. Nadat in 1465 de

bedijking van de opwassen van Middelharnis, Sommelsdijk en Duivenwaard als een gemeenschappelijke onderneming tot stand was gekomen werden er in deze polder twee dorpen gesticht: Middelharnis door de heer van Putten en Sommelsdijk vanuit Zeeland. Beide nederzettingen werden aan de noordelijke polderdijk langs het toenmalige Haringvliet gesitueerd, een gunstige locatie voor de ontwikkeling van havenactiviteiten. Het feit dat Middelharnis en Sommelsdijk slechts één kilometer van elkaar kwamen te liggen is waarschijnlijk een gevolg van de specifieke fysisch-geografische omstandigheden ter plekke. Zandige ruggen langs twee bij de bedijking afgedamde kreken boden hier een stevige ondergrond voor bouwactiviteiten.

Al snel na de bedijking van 1465 kwam Middelharnis tot ontwikkeling. Hoewel de eerste betrouwbare plattegrond van het dorp uit de 19e eeuw dateert mag, analoog aan vergelijkbare nederzettingen in de omgeving, worden verondersteld dat de verschillende stedebouwkundige elementen waaruit dit voorstraatdorp is opgebouwd min of meer gelijktijdig in de tweede helft van de 15e eeuw zijn aangelegd. De ruimtelijke structuur van Middelharnis zal toen bestaan hebben uit de Voorstraat begeleid door de Westelijke en Oostelijke Achterweg, ten zuiden daarvan de Ring (rond de kerk) en ten noorden ervan de Westdijk-Oostdijk en het havenkwartier, bestaande uit Kaai-Vissersdijk-Vingerling en Spuistraat (zie **fig. 5a**). Deze dorpsaanleg lijkt gezien de afwijkende verkavelingsrichting onafhankelijk van het omringende polderland tot stand te zijn gekomen.

Aanvankelijk had de nederzetting een sterk agrarisch karakter. De boerderijen lagen aan de Ring rond de kerk (gesticht in 1466). De Voorstraat kreeg een meer stedelijk aanzien door aaneengesloten bebouwing met woonhuizen voor notabelen. Eenvoudiger woonbebouwing voor vissers en landarbeiders kwam tot stand aan weerszijden van de Oost- en de Westdijk. Toen Middelharnis zich in de loop van de 16e eeuw steeds meer tot markt- en handelsnederzetting ontwikkelde werden hier ook bedrijfsgebouwen en pakhuizen neergezet. De visvangst begon rond die tijd in toenemende mate bij te dragen aan de lokale economie. In 1598 kreeg het dorp een visafslag. Na terugval van Goedereede (verzanding van de haven) werd Middelharnis het centrum van scheepvaart/koopvaardij en visserij in de regio. Een logisch gevolg van deze functie was de ontwikkeling van een intensief bebouwd havenkwartier (Vingerling, Spuistraat). Hier vestigden zich vissers, schippers en ambachtslieden. De tussen havenkwartier en Voorstraat gelegen Kaai werd tot dorpscentrum.

De groei van Middelharnis - van 80 huizen eind 16e eeuw naar circa 350 huizen midden 18e eeuw - vond plaats binnen het beschreven stratenpatroon. De kerkring raakte dichter bebouwd en de lintbebouwing langs de polderdijk (West- en Oostdijk, Nieuwstraat) breidde zich naar beide zijden uit. Het havenkwartier nam in omvang toe. De Voorstraat werd in 1639 aan de zuidkant (visueel) afgesloten door de bouw van een raadhuis. De twee achterwegen bleven vooralsnog schaars bebouwd. Tot in de 19e eeuw onderging de nederzettingsstructuur geen essentiële veranderingen. Wel was men gedwongen de havenmonding in noordoostelijke richting te verleggen door aanslibbing van de buitengronden langs het Haringvliet. Na bedijking van deze gronden in 1808 legde men door deze nieuwe polder (Flakkeese Plaat) een havenkanaal aan.

Omstreeks 1850 telde het dorp inmiddels circa 475 huizen. Het aantal kerken was toegenomen tot drie. Tot 1831 beschikte men alleen over de binnen de Ring gelegen oude

Hervormde kerk. In dat jaar werd aan de Lange Weg op de grens met Sommelsdijk een Rooms-Katholiek godshuis gebouwd. In 1843 verrees aan het Kerkepad ten zuiden van de Nieuwstraat een kerkgebouw voor Gereformeerden. Kort daarvoor was aan het Zandpad een kleine Joodse synagoge (1842) opgericht. In 1857 werden daar een school en een onderwijzerswoning bijgebouwd. Gereformeerde kerk en synagoge zijn inmiddels verdwenen.

De inwoners van Middelharnis - ruim 3.100 in getal - hielden zich bezig met visserij, scheepvaart, handel en landbouw. Ook was er toen nog de nodige nijverheid bestaande uit twee scheepswerven, twee korenmolens, twee taanderijen, een touwslagerij, een leerlooierij en een meestoof. Deze nijverheid zou, afgezien van een scheepswerf, in de loop van de 19e eeuw praktisch geheel verdwijnen. Door terugloop van de scheepvaart, de visserij en aanverwante bedrijfstakken kwam de nadruk te liggen op handel in en transport van landbouwprodukten. Daarbij maakten traditionele akkerbouwprodukten als graan, vlas en meekrap plaats voor aardappelen, suikerbieten en uien.
Kort na de eeuwwisseling kreeg de regionale transportfunctie een nieuwe impuls door de ingebruikname van een tramlijnennet op Goeree-Overflakkee waarbij Middelharnis als knooppunt (tramhaven, station) ging fungeren. In verband daarmee ontwikkelde zich uit de bestaande ambachtelijke bedrijvigheid een winkelstand (langs Westdijk, Nieuwstraat en Zandpad) van bovenlokale betekenis. Als regionaal voorzieningencentrum werd Middelharnis een aantrekkelijke woonplaats voor rentenierende boeren uit de wijde omtrek. Op industrieel gebied kreeg het dorp nauwelijks impulsen. Na het verdwijnen van de aan de visserij/scheepvaart gelieerde nijverheid bleef slechts de op de landbouw gebaseerde industrie over (graanmalerij, melkverwerking, produktie en reparatie van werktuigen). Nieuwkomers in de eerste helft van de 20e eeuw waren een cement- en meubelfabriek en enkele drukkerijen.

Zoals hierboven vermeld kon de bevolkingsgroei van Middelharnis tot 1900 worden opgevangen binnen de bestaande nederzettingsstructuur. Enerzijds gebeurde dit door verdichting, anderzijds door uitbreiding van de dubbele lintbebouwing langs de West- en Oostdijk. Ten zuidoosten van de kern verschenen enkele nieuwe (agrarische) bedrijfspanden aan de Steeneweg, het beroemde "Laantje van Middelharnis" (schilderij van Meindert Hobbema). Aan de westkant, tegen Sommelsdijk, liet de Vereniging van Gereformeerde Kerken in Zuid-Holland een weeshuis bouwen (inmiddels afgebroken).

Planmatige uitbreidingen deden zich niet eerder voor dan ná de Eerste Wereldoorlog. Tijdens het Interbellum(1918-'39) kwam men op basis van de Woningwet uit 1901 tot een drietal uitbreidingen. Ten noorden van de oude kern werden aan weerszijden van haven arbeiderswoningen neergezet aan de Vissersdijk, het Soldatenplein en de Waterweg. Deze bebouwing is inmiddels grotendeels gesaneerd. Een tweede dorpsuitleg betrof woningbouw verder oostelijk van de haven aan de Oostvoorgors, ten noorden van de Oudelandse Dijk (**fig. 5a**).
Verreweg de belangrijkste uitbreiding was die ten westen van de oude kern. Ingeklemd tussen de Westelijke Achterweg, de Nieuwstraat/Zandpad, de Lange Weg (grens met Sommelsdijk) en de Koningin Julianaweg (het voormalige trambaantracé) werd een stelsel van straten aangelegd, geënt op de verkaveling van de daar gelegen land- en tuinbouwgronden. Deze uitbreidingswijk werd ontsloten door een aantal oost-west gerichte wegen (Hoflaan, Juliana van Stolberglaan, Christiaan de Vrieslaan) met haaks daarop enkele noord-zuid georiënteerde straten (Schoolstraat, Hobbemastraat, De Ruyterstraat, Wilhelminastraat, Emmalaan, Prins Hendrikstraat) (zie **figuur 5a**). Het tramstation

(inmiddels afgebroken;hier staat nu het gemeentehuis) werd met de oude kern verbonden door aanleg van de Stationsweg tussen Koningin Julianaweg en de Ring. Binnen dit vrij uitgebreide stratenstelsel verschenen niet alleen woningen (arbeidershuizen, middenstandswoningen en villa's) maar ook twee kerken, een algemene en een Joodse begraafplaats en een veiling (opgericht in 1920). Verder kwamen hier verscheidene onderwijsvoorzieningen tot stand waaronder een Rijks Hogere Burgerschool (1917), een openbare en een bijzondere ULO-school (respectievelijk in 1926 en 1930). Dit versterkte de regionaal-verzorgende functie van Middelharnis. Al eerder, in 1903, was in het dorp een ambachtsschool opgericht.
De invulling van de grote westwaartse uitbreiding was omstreeks 1940 nog niet voltooid. Temidden van de bebouwing lagen nog tuinbouwpercelen en boomgaarden. Wel was Middelharnis (met 4.630 inwoners in 1940) stevig vergroeit geraakt met het aan de andere kant van deze uitbreiding gelegen Sommelsdijk.

Na de Tweede Wereldoorlog heeft men de open plekken in de bebouwing opgevuld en groeide Middelharnis naar het zuiden/zuidoosten uit met nieuwe woonbuurten, een industrieterrein, een nieuwe begraafplaats en sportaccommodaties. Ten oosten van de oude kern bleef een gedeelte van de voormalige groene gordel (tuinbouw, boomgaarden) gespaard. Dit gebiedje doet nu dienst als wandelparkje (Gemeentetuin). Ten noordoosten van het dorp werd een inrichting voor geestelijk gehandicapten gesticht (Hernesseroord) (vgl. **fig. 4b en c**).
Hoewel Middelharnis net als veel andere plaatsen op Goeree-Overflakkee getroffen werd door de stormvloed van 1953 is veel van de oude bebouwing gespaard gebleven. De karakteristieke ruimtelijke opbouw en de gave bebouwingsstructuur vormden zelfs aanleiding om voor de oude kern van dit voorstraatdorp (tezamen met die van Sommelsdijk) in 1987 een procedure te starten tot aanwijzing als beschermd dorpsgezicht (ex art. 35 van de Monumentenwet).

5.2.2. Sommelsdijk

Evenals Middelharnis is het daarmee vergroeide Sommelsdijk een schoolvoorbeeld van een "voorstraatnederzetting". Ook deze plaats wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van een voorstraat met achterwegen. Ten zuiden hiervan ligt de kerk binnen een ringvormige weg, ten noorden de bebouwingsstrook langs de oude zeedijk en de havenkom. In tegenstelling tot bij Middelharnis lijkt de nederzettingsplattegrond hier wel te zijn afgestemd op de verkaveling van het omliggende polderland.

Sommelsdijk, evenals zijn dubbelganger kort na 1465 gesticht, ontwikkelde zich in de loop van de 16e eeuw van een sterk agrarische nederzetting al vrij snel tot een markt- en handelsplaats van waaruit agrarische produkten uit het achterland naar elders werden verscheept. Aanvankelijk had Sommelsdijk daarbij een voorsprong op Middelharnis aangezien het bijna een eeuw eerder in het bezit was van marktrechten. De visserij kreeg ook hier een zodanig belang dat een visafslag werd opgericht. De haven van Middelharnis trok op den duur echter de meeste scheepvaart en visserij tot zich door een betere bereikbaarheid en politiek-bestuurlijke "bevoordeling" vanuit Holland. In Sommelsdijk bepaalde men zich derhalve vooral tot de agrarische markfunctie. In ruimtelijk opzicht manifesteerde deze accentverschuiving zich door een toenemende bebouwingsdichtheid rond de kerk (Marktveld, St. Jorisdoelstraat, Dubbele Ring) waarbij ook het oude kerkhof binnen

de later gedempte ringgracht gedeeltelijk in beslag werd genomen. Medio 18e eeuw telde het dorp 272 huizen.

De ontwikkelingen rond de haven bleven marginaal. Deze boette nog meer in aan betekenis na aandijking van de Flakkeese Plaat in 1808 ten noorden van de Oudelandse Polder. De haven van Sommelsdijk werd toen verbonden met die van Middelharnis door middel van een smal kanaal langs de Oudelandse Dijk. Inmiddels was het dorp in 1805 losgemaakt van Zeeland en bij Holland gevoegd.

Omstreeks 1850 had Sommelsdijk 353 huizen en telde ruim 2.400 inwoners. Deze vonden voornamelijk een bestaan in de landbouw en de handel in agrarische produkten. Ook was er enige nijverheid (meestoof, boekdrukkerij, fabriek voor textiele stoffen) en winkelnering. De bebouwing beperkte zich nog steeds tot de oorspronkelijke stedebouwkundige structuur, bepaald door de dijk, voorstraat, kerkring en achterwegen. De grootste bebouwingsconcentratie bevond zich rond de kerk. Aan de Westdijk was in 1705 een korenmolen gebouwd (stellingmolen "De Korenbloem"). Evenals bij Middelharnis lag om het dorp een gordel met boomgaarden en moestuinen. Daar de bevolking van Sommelsdijk tot 1900 maar weinig toenam traden er in deze situatie gedurende de tweede helft van de 19e eeuw geen noemenswaardige veranderingen op.

In de periode 1900-1920 steeg het aantal inwoners van 2.687 naar 3.534. Dit leidde echter nog niet direct tot planmatige uitbreidingen. De bevolkingsaanwas moest vooralsnog worden opgevangen door verdichting en wat nieuwe lintbebouwing (Westdijk, Oostdijk, Binnenweg). Pas in de jaren '20 en '30 ging men over tot daadwerkelijke uitleg van de dorpsplattegrond. Ten oosten van de kern werden tussen de Oostelijke Achterweg en de Lange Weg twee dwarsstraten aangelegd (Weeshuisstraat, Van Aerssenstraat), evenwijdig aan de reeds bestaande Binnenweg. Haaks hierop werd de Jacob Banestraat geprojecteerd (**fig. 5a**). Door deze uitbreiding groeide Sommelsdijk vast aan Middelharnis.
Aan de westkant van het dorp werden twee kleinere woonwijkjes gerealiseerd. Het zuidwestelijk gelegen wijkje wordt begrensd door de Dorpsweg, Molenlaan en Ringstraat. Daarbinnen werden de Polderstraat, Tuinstraat, Hofstraat en het Hofplein aangelegd. Ten noorden hiervan kwam een buurtje tot stand waarvan de contouren bepaald worden door de Dijkstraat, 1e en 2e Dijkdwarsstraat, Kreekstraat en Wildemanstraat (**fig. 5a**). Tussen beide westelijke uitbreidingswijkjes werd een deel van de tuinbouwzone rond Sommelsdijk gespaard (het huidige volkstuinencomplex "De Wildemanskreek").
Hoewel de bebouwing in de jaren 1920-1940 duidelijk toenam bleef het aantal inwoners praktisch gelijk. Er zal in die tijd waarschijnlijk een inhaaloperatie zijn uitgevoerd waarbij de achterstand op het gebied van volkshuisvesting kon worden weggewerkt. Dit ging gepaard met een daling van de gemiddelde woningbezetting.

Evenals in Middelharnis vestigde zich te Sommelsdijk gedurende de eerste helft van deze eeuw geen industrie van betekenis. Landbouw en aanverwante vormen van bedrijf (handel, transport) bleven de belangrijkste bronnen van bestaan. Wat betreft bovenlokale voorzieningen bleek de aantrekkingskracht van Middelharnis groter dan van Sommelsdijk. Winkels, kantoren en bedrijven verzorgen vooral de plaatselijke bevolking. Op onderwijsgebied werd Sommelsdijk "bedeeld" met twee streekscholen, een Lagere Landbouwschool en een Huishoudschool.

Na 1945 breidde de plaats zich uit in zuidelijke richting door de bouw van nieuwe woonwijken. Ten noorden van de haven kwam een fabrieksterrein tot stand. De vooroorlogse begraafplaats ten westen van de bebouwde kom werd vergroot. Voor de oude dorpskern werd in 1987, net als voor die van Middelharnis, een procedure gestart voor aanwijzing tot beschermd dorpsgezicht. Dit vanwege de gave nederzettingsstructuur in combinatie met het historisch belangwekkende bebouwingsbeeld.

5.2.3. Nieuwe-Tonge

Nieuwe-Tonge is gelegen ten zuiden van Middelharnis in het westen van de polder Noordland (**fig 4c**). Deze polder werd in 1454 aangedijkt tegen Het Oudeland van Oude-Tonge (1438). In 1465 werd het dorp Nieuwe-Tonge gesticht. Overduidelijk hebben wij hier weer van doen met een nederzetting van het voorstraattype. Haaks op de noordoost-zuidwest verlopende polderdijk (Molendijk-Zuiddijk) ligt de Voorstraat die uitkomt op de Kerkring. Evenwijdig aan de - opvallend korte - Voorstraat bevinden zich de Noord- en Zuidachterweg. Tussen Voorstraat en Zuidachterweg treffen we nog de Nieuwstraat aan (**fig. 5b**). Aanvankelijk was Nieuwe-Tonge ook in het bezit van een haven ter hoogte van de aansluiting van de Westdijk op de Zuiddijk. Toen de polder Klinkerland in 1504 werd bedijkt verloor het dorp echter zijn open verbinding met de Grevelingen. De haven werd vervolgens gedempt. Voor verbindingen over water was men daarna aangewezen op de haven van het circa 3 kilometer westelijk gelegen gehucht Battenoord. In het verlengde van de Voorstraat is nog, hoewel zeer bescheiden van afmetingen, het kaai-element te herkennen.

Begin 16e eeuw kreeg Nieuwe-Tonge een kerk. Het koor van deze kerk deed lange tijd tevens dienst als schoolgebouw. Het plaatsje vertoonde slechts een langzame groei. Zo stonden er binnen de voormalige gemeente in 1632 112 huizen, een eeuw later telde men er 127. Ten noorden van het dorp verrees in 1768 een korenmolen. In 1776 werd op de hoek van de Molendijk en de Voorstraat een raadhuis gebouwd.

Omstreeks 1850 was het aantal huizen toegenomen tot 150. De bebouwing beperkte zich nog steeds tot de Kerkring, Voorstraat (notabelen), Nieuwstraat en de polderdijk (arbeiders). Terwijl de kern zich langzaam had verdicht was de polderdijk verder in noordelijke richting bebouwd geraakt tot aan de korenmolen. De Noord- en Zuidachterweg waren nagenoeg onbebouwd gebleven. Aan het verlengde van de Zuidachterweg (Korte Weegje) was in 1829 een begraafplaats aangelegd.
Belangrijkste bestaansbron was de landbouw. Verder was er enige handel in agrarische produkten en stond er een meestoof voor de verwerking van meekrap.

De bevolkingsgroei in de tweede helft van de 19e eeuw, van circa 1.200 inwoners omstreeks 1850 naar circa 1.850 rond 1900, werd hoofdzakelijk opgevangen door nieuwe lintbebouwing langs de Zuiddijk en de Molendijk. Pas na 1900 vonden concrete uitbreidingen plaats van de tot die tijd ongewijzigde nederzettingsstructuur. Het bleef vooralsnog bij de Oranjestraat die min of meer haaks op de Zuiddijk werd geprojecteerd. Hier kwamen arbeiders te wonen. Beter gesitueerden vestigden zich onder meer langs het Korte Weegje (**fig. 5b**).
Eind jaren '20 ging men over tot aanleg van de Wentinkstraat en de Burgemeester Overdorpstraat aan de oostzijde van de rond het dorp gelegen groenzone. Hier verscheen

half-gesloten bebouwing (voornamelijk landarbeiderswoningen). Aan de westkant van de kern werd tussen de Westdijk en de Klinkerlandseweg de Generaal Snijdersstraat aangelegd. Tussen deze uitbreidingen en de oude kern bleef aanvankelijk veel ruimte over met een agrarische bestemming (bouwland, moestuinen). Deze ruimte is pas na de Tweede Wereldoorlog volgebouwd.

In de periode 1850-1945 deden zich geen vermeldenswaardige industrievestigingen voor in Nieuwe-Tonge. De landbouw bleef veruit de voornaamste bron van werkgelegenheid. Handel en nijverheid namen niet of nauwelijks toe. Ondanks een zekere intensivering kon de landbouwsector niet volledig de groei van de beroepsbevolking opvangen. Een deel hiervan was gedwongen elders werk te zoeken.

Na 1945 is men overgegaan tot opvulling van de ruimte tussen de kern en de uitbreidingen uit de eerste helft van deze eeuw. Nieuwe-Tonge groeide daarbij vooral in oostelijke richting. Dit ging ten koste van de alhier gelegen tuinbouwgronden.

5.2.4. Stad aan 't Haringvliet

Stad aan 't Haringvliet is gelegen in het oosten van de gemeente Middelharnis. Het dorpje dankt zijn misleidende naam niet aan zijn omvang, vorm of functie maar aan zijn ligging in de polder De Oude Stad aan de rand van het Haringvliet (**fig. 4c**). Deze polder werd in 1527 aangedijkt tegen Het Oudeland van Middelharnis. Oorspronkelijk behoorde ook de ten oosten ervan gelegen Nieuwe Stadspolder tot deze bedijking. Dit polderdeel raakte in 1530 echter overstroomd en werd pas in 1545 als zelfstandige polder definitief teruggewonnen.
In 1529 werd in de Oude Stadspolder een nederzetting gesticht bij het einde van een (inmiddels vergraven) kreek. Net als bij de voorgaande dorpen paste men ook bij Stad aan 't Haringvliet de stedebouwkundige principes van de voorstraatnederzetting toe, zij het niet volledig. Wij treffen hier namelijk wel een voorstraat, kaai en haven aan maar geen kerkring en achterwegen. Daar de polderdijk (de Oude Stadse Zeedijk) ter hoogte van de dorpskern een lichte knik vertoont maakt de Voorstraat hiermee geen mooie rechte hoek (**fig. 5c**).
De oorspronkelijk 16e eeuwse kerk staat weliswaar netjes aan het einde van de Voorstraat maar mist een ringweg zoals bij Middelharnis, Sommelsdijk en Nieuwe-Tonge. Ook mist de Voorstraat de begeleidende achterwegen. Het buitendijkse gedeelte van de oude kreek (de Engeltjeskreek) is vergraven tot haven. Tussen haven en Voorstraat ligt een driehoekige kaai.

Het dorp telde halverwege de 17e eeuw zo'n 80 huizen. Medio 18e eeuw was dit aantal toegenomen tot ruim 100. Behalve een kerk bezat Stad aan 't Haringvliet ook een korenmolen - een stenen grondzeiler, in 1746 opgericht aan het zuideinde van de Achterdijk/Molendijk -, een school en een meestoof. Aan de kaai was in 1632 een redoute gebouwd, een vierkant stenen bouwwerk met schietgaten ter bewaking van de haven. Later kreeg deze wachtpost de functie van polderkamer. De haven was in gebruik bij vissersboten en koopvaardijschepen. Naast visvangst en handel vormde vooral akkerbouw een belangrijke bron van bestaan.

Omstreeks 1850 had Stad aan 't Haringvliet nog steeds zeer bescheiden afmetingen. Dichte bebouwing kon men aantreffen aan de Voorstraat, Nieuwstraat en Zeedijk (notabelen, ambachtslieden, vissers). Langs de Achterdijk en Molendijk stonden landarbeiderswoningen en boerderijen. De bebouwingsstructuur werd hier vanaf de kern richting molen steeds opener. De handel was inmiddels sterk afgenomen en ook de visserij was op z'n retour. Het merendeel van de inwoners vond werk in de landbouw.
Het aantal inwoners van Stad aan 't Haringvliet bleef, na een verdubbeling in de periode 1800-1850, gedurende de tweede helft van de 19e en het begin van de 20e eeuw nagenoeg constant. De ruimtelijke structuur van de plaats onderging in deze tijd ook geen noemenswaardige veranderingen.
In 1881 werd aan de Molendijk (westzijde), even ten zuiden van de kern een openbare school annex onderwijzerswoning neergezet. Aan de andere kant van deze dijk bouwde men iets verder noordwaarts een eenvoudig Gereformeerd kerkje. Nog wat noordelijker werd een zuivelfabriekje opgericht.

Na 1920 begon de bevolking weer te groeien. Dit ging gepaard met een drietal geïsoleerde dorpsuitbreidingen. Op behoorlijke afstand van de kern legde men halverwege de Molendijk in de Nieuwe Stadspolder de Boomgaarddreef aan. Ter hoogte van de openbare school werd haaks op dezelfde dijk een tweede doodlopend straatje (de Dijkhof) geprojecteerd. Evenzeer weinig doordacht was de aanleg van de Burgemeester Sterkstraat (ook doodlopend) in de hoek van de Achterdijk en de Nieuwe Stadse Zeedijk (**fig 5c**). Verder raakte de lintbebouwing langs de Molendijk verdicht.
Omstreeks 1940 vonden de meeste inwoners (1.251 in getal) nog steeds een bestaan in de landbouw. Een vrij groot deel van de beroepsbevolking - circa 20 procent - was werkzaam buiten de woongemeente.

Ondanks enkele naoorlogse planmatige uitbreidingen bleef Stad aan 't Haringvliet zeer bescheiden van omvang. Er verscheen nieuwe woonbebouwing aan de zuid- en noordwestzijde van de oude kern. De oude vissershaven kreeg een recreatieve functie als aanlegplaats voor plezierjachten. In verband met de herstelwerkzaamheden na de watersnoodramp van 1953 werd buiten de haven om een nieuwe dijk aangelegd. De bebouwing langs de Stadse Zeedijk kon zodoende grotendeels worden behouden.

5.2.5. Battenoord

Het gehucht Battenoord ligt in het zuiden van de gemeente Middelharnis aan de Klinkerlandse Zeedijk langs de Grevelingen (**fig. 4c**). Deze kleine nederzetting is ontstaan bij de haven en de daarmee in verbinding staande uitwateringssluis van de polders Battenoord en Klinkerland. Oorspronkelijk hadden beide polders (respectievelijk bedijkt in 1455 en 1504) een gescheiden afwatering. Op basis van een overeenkomst uit 1821 kon de polder Battenoord vanaf die tijd echter gaan afwateren via de Klinkerlandse Wetering en zodoende gebruik gaan maken van de uitwateringssluis van Klinkerland. Deze sluis dateert van 1798.

Omstreeks 1850 bestond de bebouwing van Battenoord uit nog niet meer dan een veerhuis, een enkele woning en waarschijnlijk een paar dijk- c.q. havenmagazijnen. De havenkom met los- en laadkaai bevond zich geheel buitendijks. Er was een voetveer op Bruinisse en

Zijpe (Schouwen-Duiveland). In de tweede helft van de 19e eeuw werd op de buitenglooiïng van de Klinkerlandse Zeedijk ter weerszijden van de kaai een rijtje huizen gebouwd.
In 1934 ging men over op elektrische bemaling van de genoemde polders. Het poldergemaaltje werd direct achter de sluis geplaatst aan de binnenzijde van de zeedijk. In de eerste helft van de 20e eeuw werd bij de haven een uitzichttoren opgericht.

Na de Tweede Wereldoorlog is de situatie bij Battenoord vrij sterk gewijzigd. Bij herstelwerkzaamheden na de stormvloed van februari 1953 heeft men langs de Grevelingen over een aanzienlijke lengte een grotendeels nieuwe dijk aangelegd. Deze nieuwe dijk kwam gedeeltelijk vóór en gedeeltelijk tegen de oude zeedijk. De woningen op de oude dijk moesten worden gesloopt. De havenkom werd enigszins teruggelegd. Door deze veranderingen werd de relatie bebouwing-havenkom verbroken. Het veer op Bruinisse en Zijpe is inmiddels opgeheven. De haven doet nu dienst als jachthaven.

5.3. Verspreide bebouwing

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

Omstreeks 1850 was het buitengebied nog maar spaarzaam bebouwd. In de periode 1850-1940 nam de verspreide bebouwing slechts langzaam toe. Hierin kwam na 1945 weinig verandering. Ook het bebouwingspatroon bleef tamelijk regelmatig. Nog steeds is het landelijk gebied dun bevolkt. Dat geldt met name voor de laatst bedijkte polders in het noorden van de gemeente.

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..

- Een beeld van het zuid-hollandse landschap (1981-1988). Een landschaps-onderzoek in opdracht van de provincie Zuid-Holland. Verschenen zijn 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 1950. '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.

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

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

- Craandijk, J. (± 1880-1900)
  Wandelingen door Nederland; Met platen naar de lithografiën van P.A. Schipperus en wandelkaartjes. Verschillende delen, verschillende jaren. Haarlem.

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

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

- Enqueste ende informatie [...] over de landen van Hollant ende Vrieslant gedaan in de jaere MCCCCXCIIII (1876). (bew. R. Fruin). Leiden.

- Foto-atlas Zuid-Holland (1990). Den Ilp/Emmen.

- Historische Atlas van Zuid-Holland (1989). Chromotopografische Kaart des Rijks 1:25.000. Landsmeer.

- Informatie upt stuck der verpondinghe (1866). [...] van de steden ende dorpen van Hollant ende Vrieslant [...] gedaan in en jaere MDXIV. (bew. R. Fruin). Leiden.

- 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 watenswaardige plaatsen in die provincie. Amsterdam, z.j..

- Lijst van Nederlandse gemeenten sinds 1830, waarvan de grens is veranderd, die zijn opgeheven, nieuw gevormd of ingepolderd (1968). Deel II; Alfabetische volgorde van de betrokken gemeenten. (copie) z.p..

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

- Mulder, H. (red.) (1949-1959)
Handboek van de 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. (bew.) (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 waterkeringen, 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, z.j..

- 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 den provincie Zuid-Holland (1915). 's-Gravenhage.

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

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

Regionaal/lokaal:

- Bakker, R. (1798)
De Nederlandsche stad- en dorpbeschrijver. Deel VI. Het land van Voorne en Put-ten, Overflaque, Portugal, etc.. Amsterdam.

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

- Blok, P. en Th. de Waal (1967)
Geschiedenis van een kerk, 100 jaar Gereformeerde Gemeente Dirksland. Dirksland.

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

- Faasse, A. (z.j.)

Zee en eiland. Bundeling van artikelen over Middelharnis vanaf 1961, verschenen in het "Eilanden-nieuws", Christelijk streekblad op Gereformeerde grondslag voor de Zuid-Hollandse en Zeeuwse eilanden.

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

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

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

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

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

- Middelharnis-Sommelsdijk (1985)
  Toelichting op het voorstel tot aanwijzing van Middelharnis en Sommelsdijk als beschermd dorpsgezicht. RDMZ, Zeist.

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

- Uyl, R.G. den (1951)
  Stedebouwkundige beschrijving van de gemeente Nieuwe-Tonge. Instituut Stad en Landschap van Zuid-Holland, Rotterdam (niet gepubliceerd).

- Valk, S. van der (1943)
  Hoe onze veiling kwam, was en is. Flakkeesche drukkerij J. & M. Boomsma, Middelharnis.

- Verseput, J. (1953)
  Middelharnis, een eilandgemeente. Rotterdam.

- Verseput, J. (1970)
  Enkele grepen uit de geschiedenis van de visserij van Middelharnis in de periode van het bestaan van de visafslag. In: "Mededelingen van

de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis", 1970, nr. 2, pp. 5-16.

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

GEBRUIKTE KAARTEN

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

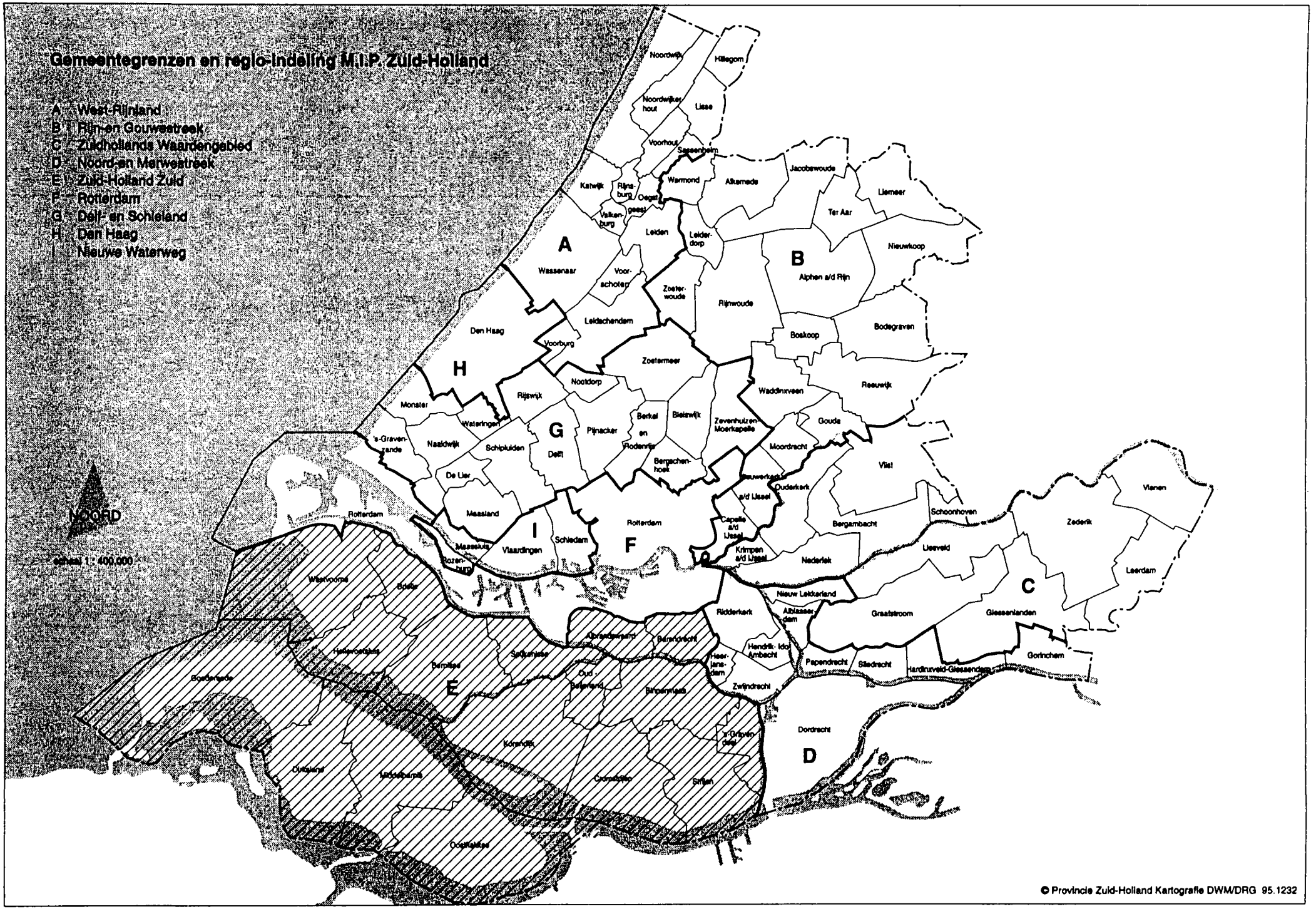
- Gemeente-atlas van de provincie Zuid-Holland (1869). Door J. Kuyper, Leeuwarden. Herdruk 1971, Groningen.

- Chroma-topografische Kaart van Nederland, schaal 1:25.000
  * bladnr. 542 Hellevoetsluis (1878)
  * bladnr. 542 Hellevoetsluis (1909)
  * bladnr. 560 Dirksland (1879)
  * bladnr. 560 Dirksland (1918)
  * bladnr. 561 Middelharnis (1878)
  * bladnr. 561 Middelharnis (1909)
  * bladnr. 579 Herkingen (1903)
  * bladnr. 580 Oude-Tonge (1881)
  * bladnr. 580 Oude-Tonge (1909)
  * bladnr. 581 Willemstad (ca. 1880)
  * bladnr. 581 Willemstad (1908)
  * bladnr. 605 Dinteloord (1909)

- Topografische Kaart van Nederland, schaal 1.25.000
  * bladnr. 43A Dirksland (uitgave 1943)
  * bladnr. 43A Dirksland (uitgave 1968)
  * bladnr. 43A Dirksland (uitgave 1989)
  * bladnr. 43B Middelharnis (uitgave 1943)
  * bladnr. 43B Middelharnis (uitgave 1968)
  * bladnr. 43B Middelharnis (uitgave 1989)
  * bladnr. 43D Oude-Tonge (uitgave 1940)
  * bladnr. 43D Oude-Tonge (uitgave 1968)
  * bladnr. 43D Oude-Tonge (uitgave 1989)
  * bladnr. 43E Numansdorp (uitgave 1940)
  * bladnr. 43E Numansdorp (uitgave 1968)
  * bladnr. 43E Numansdorp (uitgave 1989)
  * bladnr. 43G Willemstad (uitgave 1939)
  * bladnr. 43G Willemstad (uitgave 1968)
  * bladnr. 43G Dinteloord (uitgave 1989)

BIJLAGEN

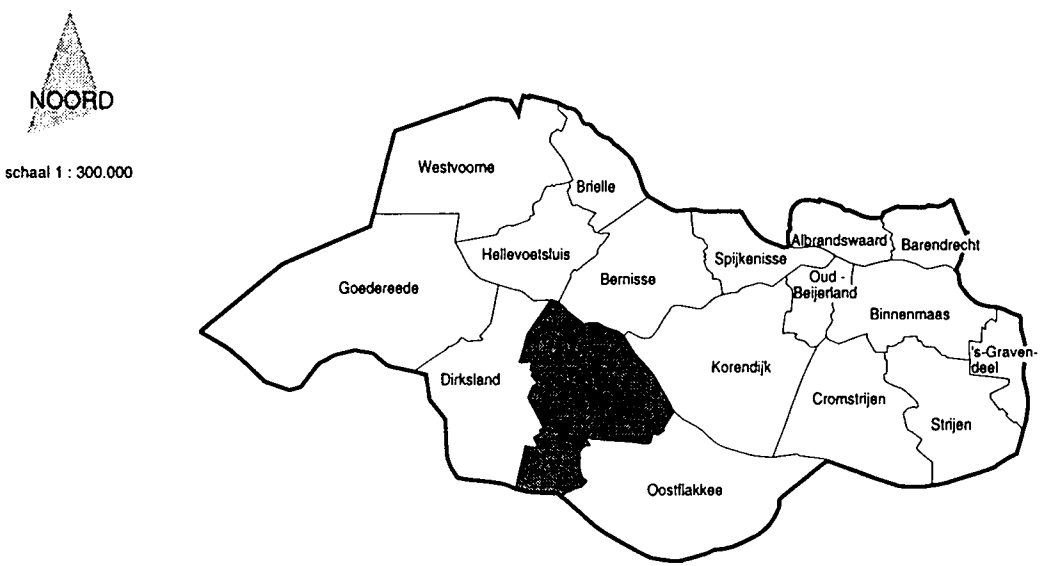
- figuur 1: Gemeentegrenzen en regio-indeling MIP Zuid-Holland
- figuur 2: Bedijking Goeree-Overflakkee
- figuur 3: a) Middelharnis anno 1866
  b) Sommelsdijk anno 1866
  c) Nieuwe-Tonge anno 1865
  d) Stad aan 't Haringvliet anno 1869
- figuur 4: Uitsnede topografische kaart, schaal 1:50.000:
  a) bladnr. 43 (1860)
  b) bladnr. 43 West (1949)
  c) bladnr. 43 West (1990)
- figuur 5: Straatnamenkaart
  a) Middelharnis-Sommelsdijk
  b) Nieuwe-Tonge
  c) Stad aan 't Haringvliet
- figuur 6: Functioneel-ruimtelijke ontwikkeling van Middelharnis-Sommelsdijk in hoofdlijnen (1850-1945)
- figuur 7: Functioneel-ruimtelijke ontwikkeling van Nieuwe-Tonge in hoofdlijnen (1850-1945)
- figuur 8: Functioneel-ruimtelijke ontwikkeling van Stad aan het Haringvliet in hoofdlijnen (1850-1945)



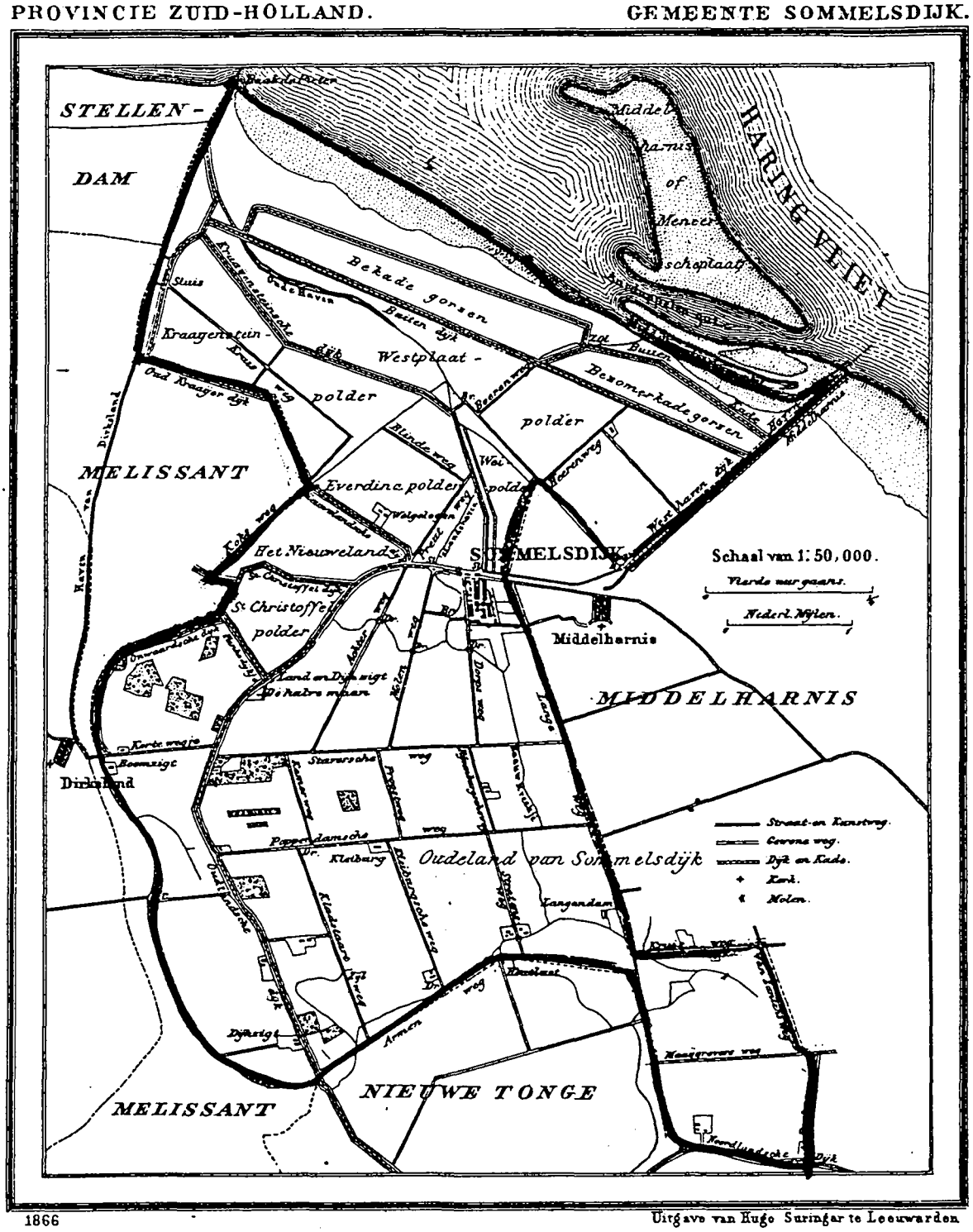
© Provincie Zuid-Holland Kartografie DWM/DRG 95.1232

Figuur 11f.

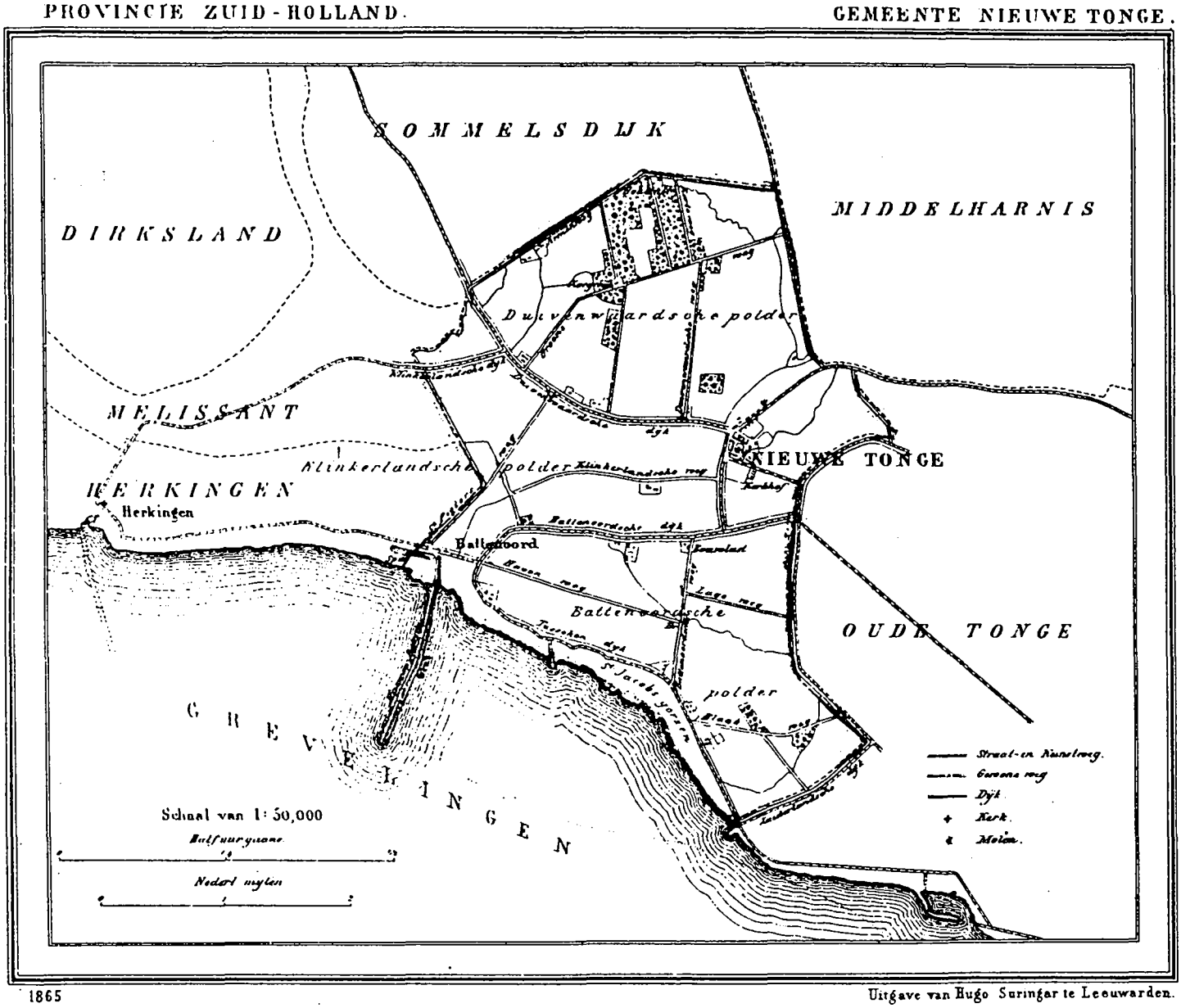
Gemeente Middelharnis



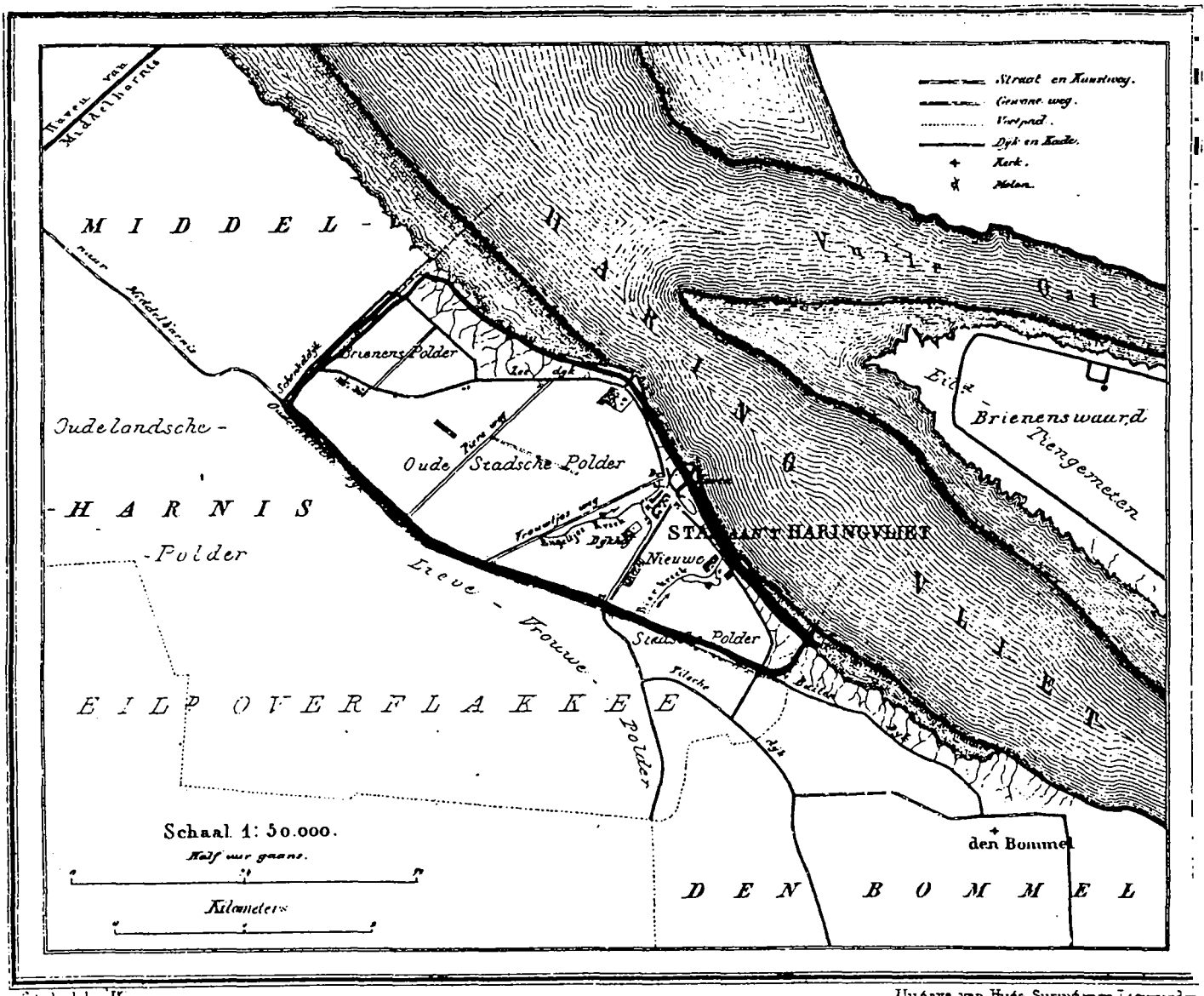
© Provincie Zuid-Holland Kartografie DWM/DRG 95.1232



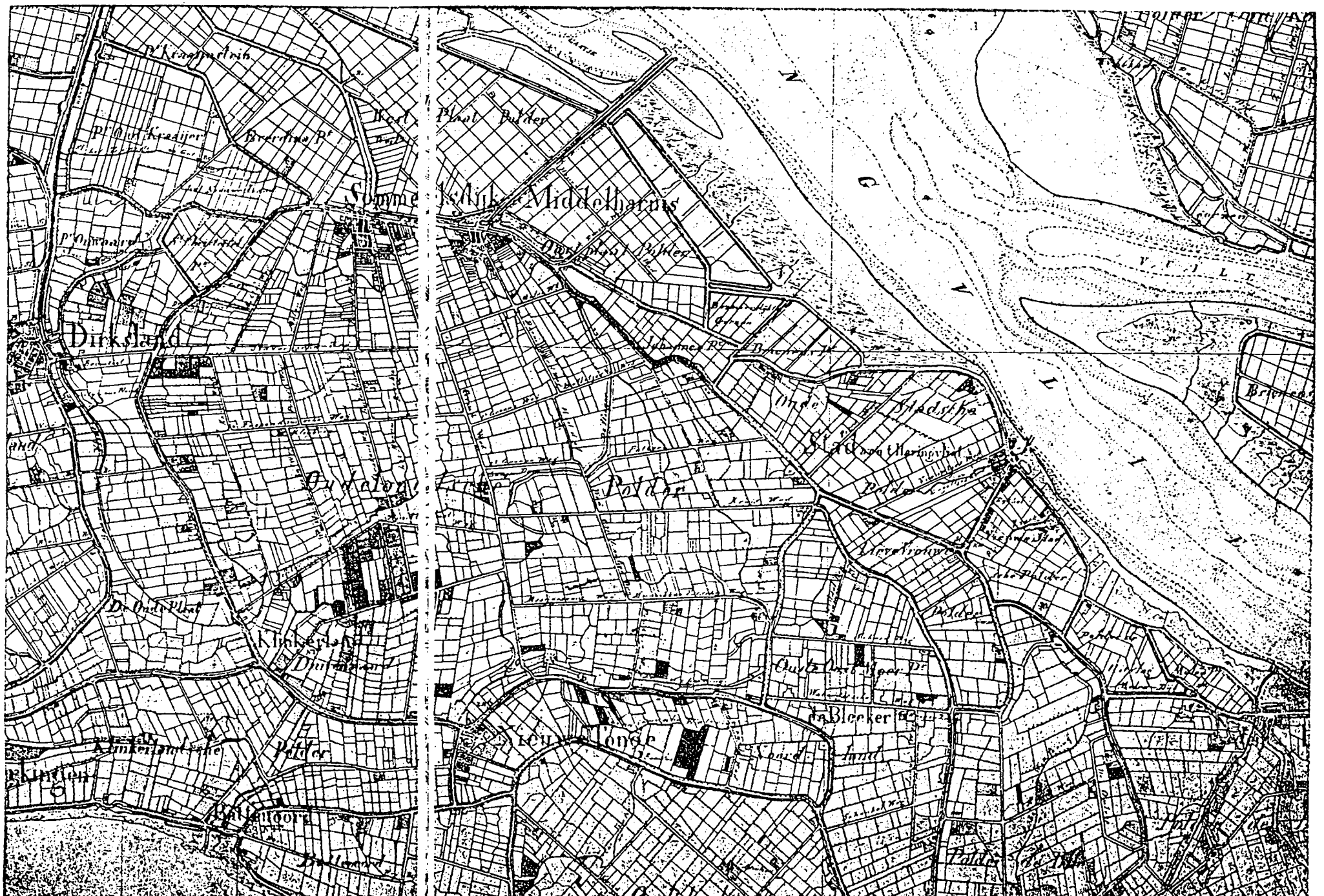
Figuur 3b. Sommelsdijk anno 1866. Uit de gemeente-atlas van J. Kuyper (1869).



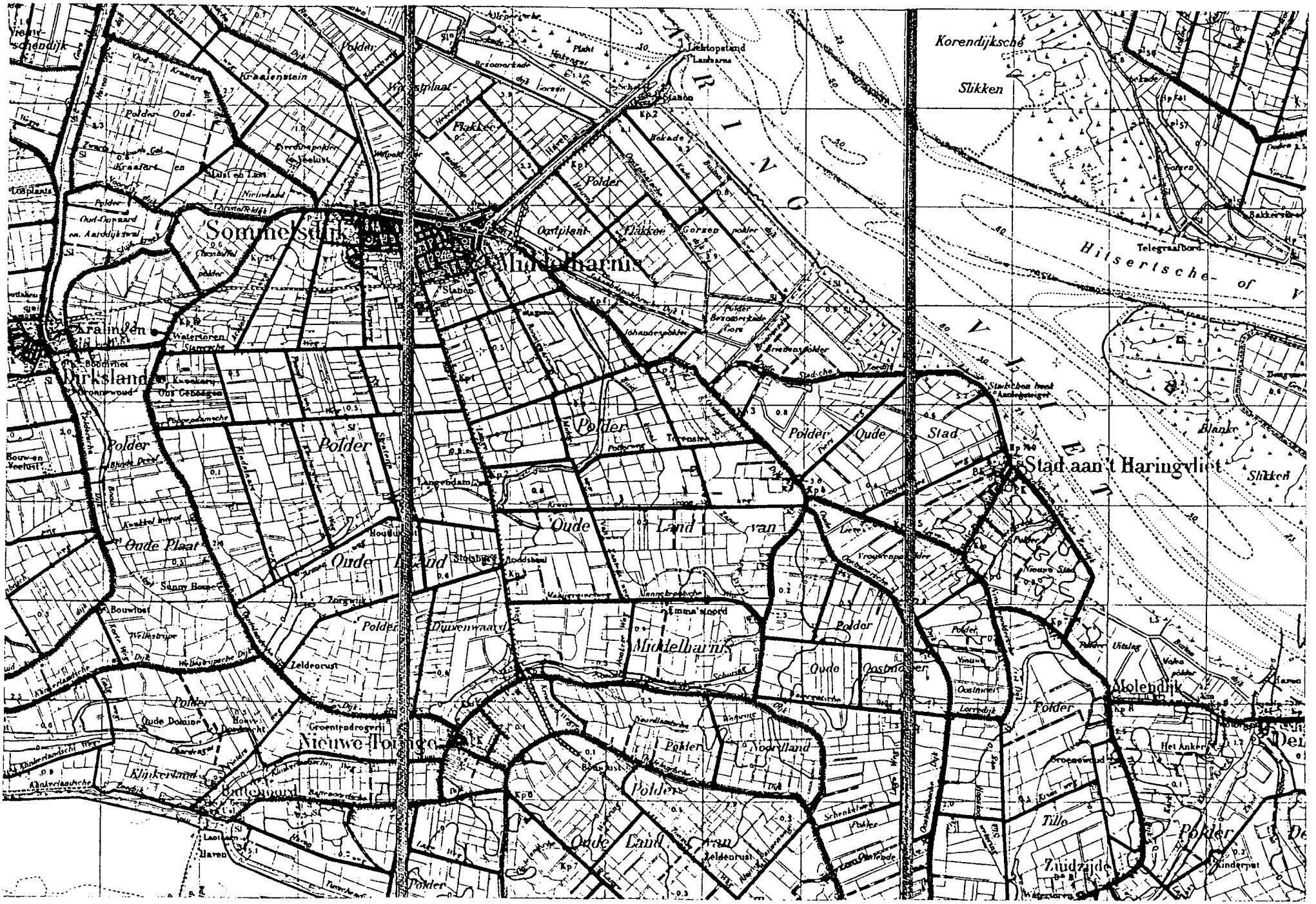
Figuur 3c. Nieuwe-Tonge anno 1865. Uit de gemeente-atlas van J. Kuyper (1869).



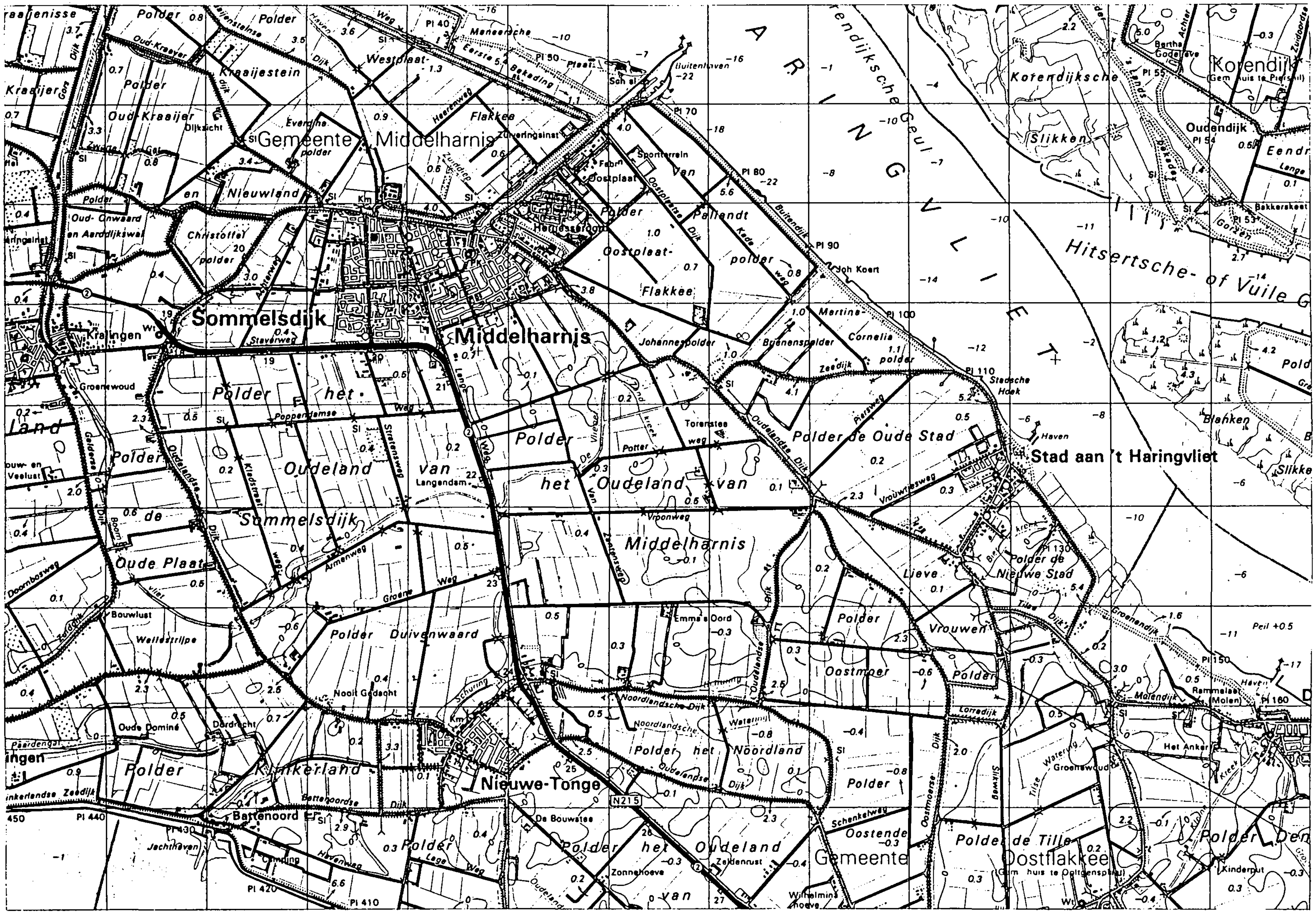
Figuur 3d. Stad aan 't Haringvliet anno 1869. Uit de gemeente-atlas van J.Kuyper (1869).



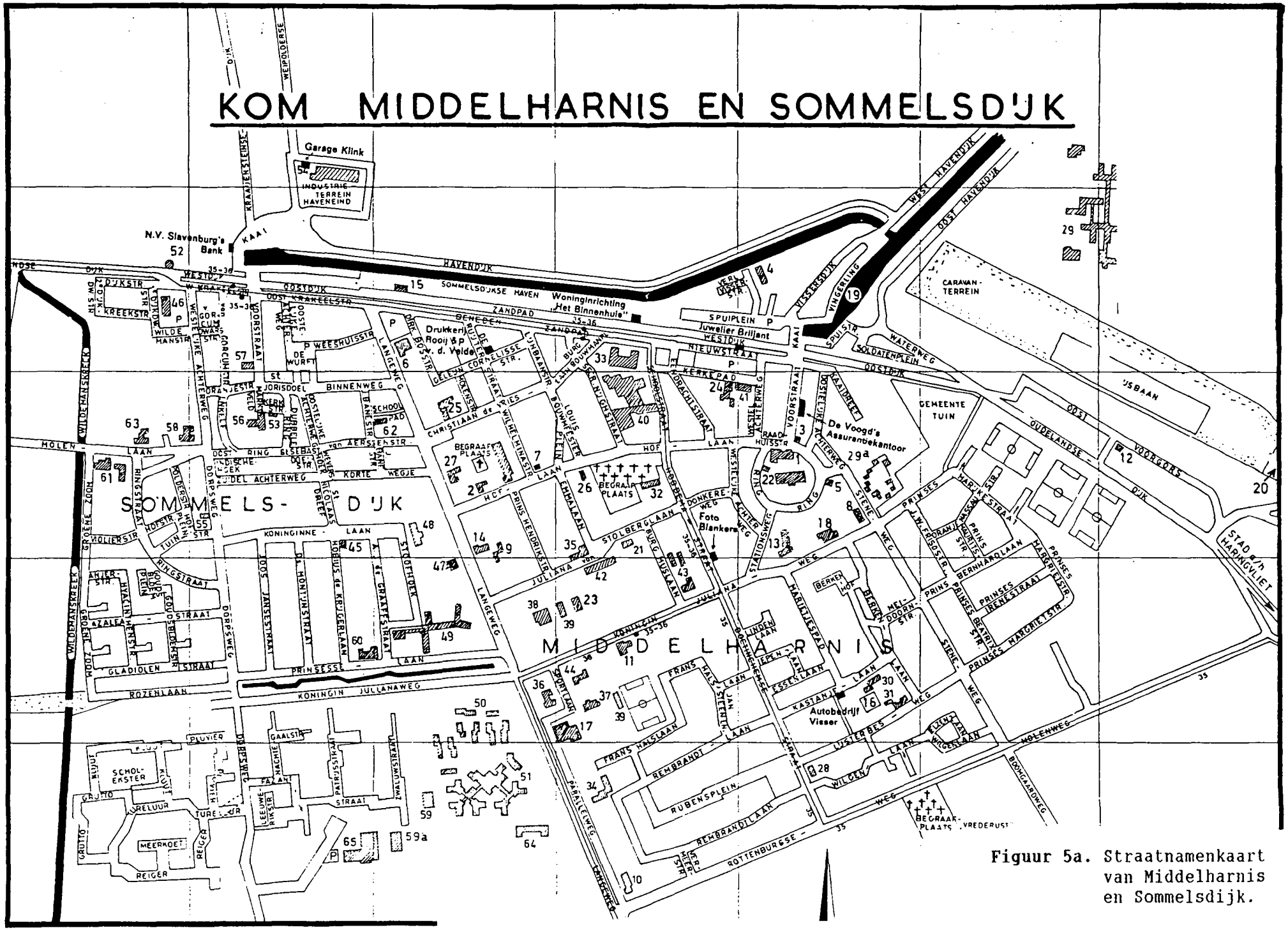
Figuur 4a. Uitsnede topografische kaart 1:50.000, bladnr. 43 (1860).



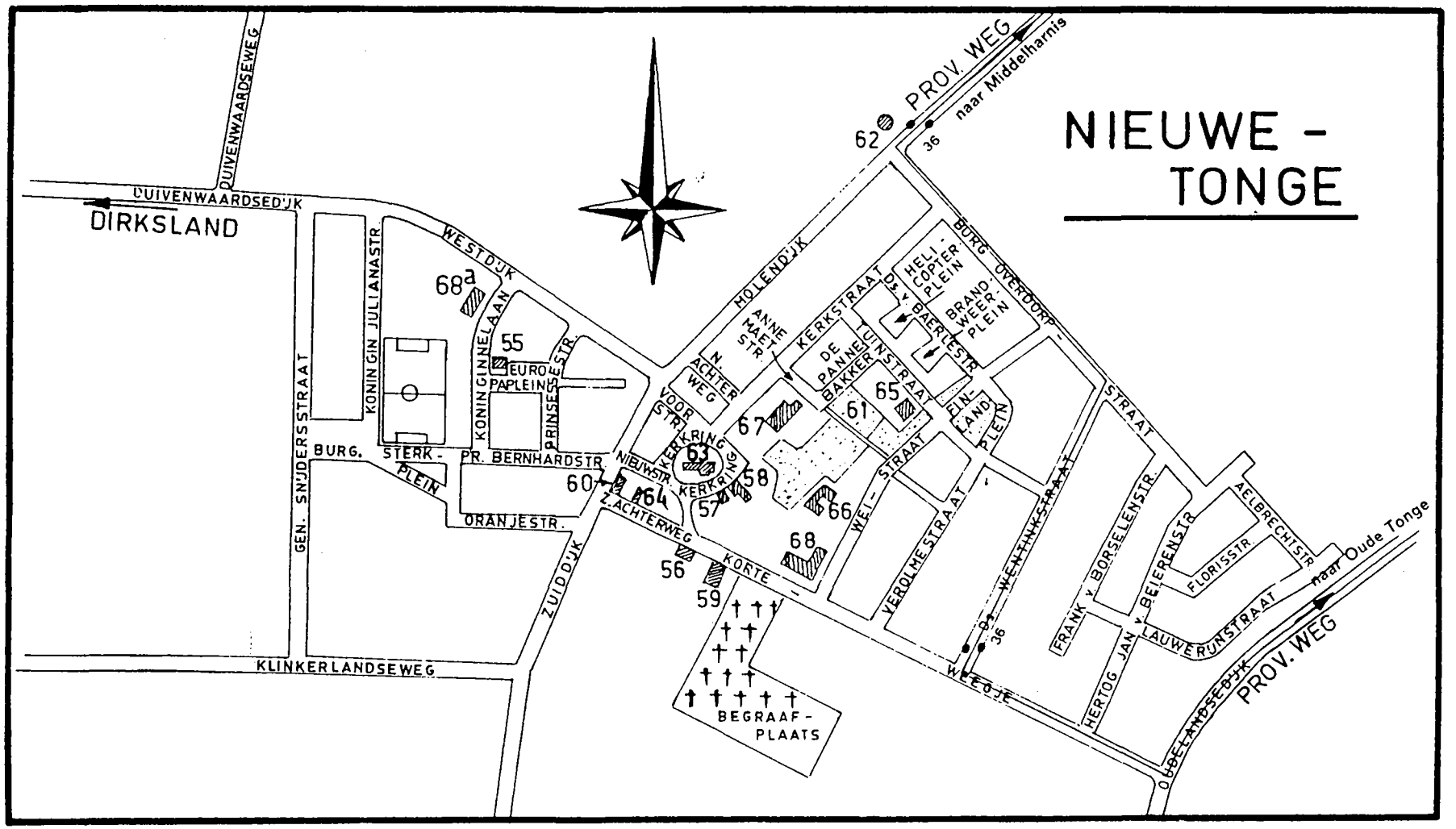
Figuur 4b. Uit[illegible] 1:50.000 [illegible] (1949)



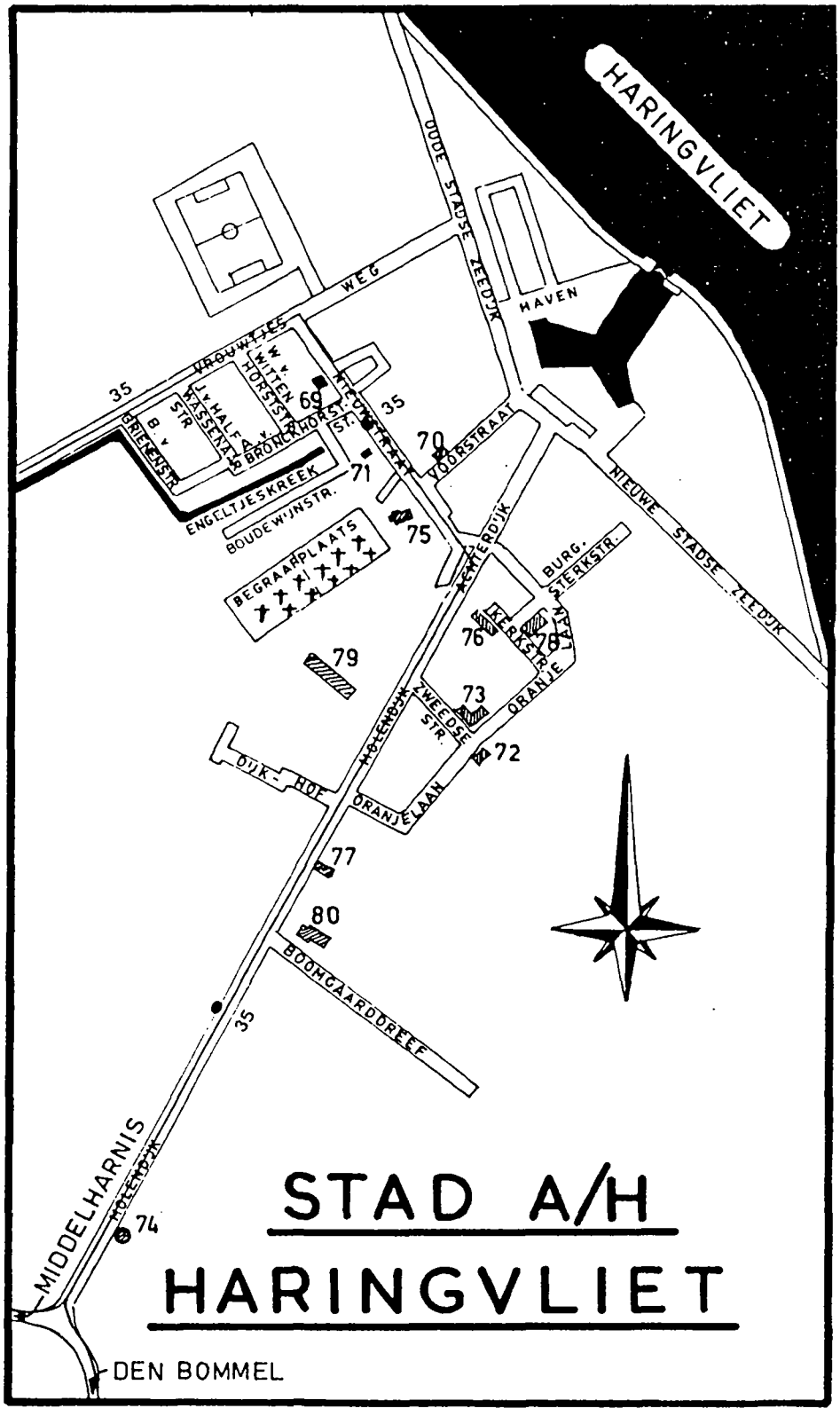
Figuur 4c. Uitsnede topografische kaart 1:50.000, bladnr. 43 West (1990).



Figuur 5a. Straatnamenkaart van Middelharnis en Sommelsdijk.

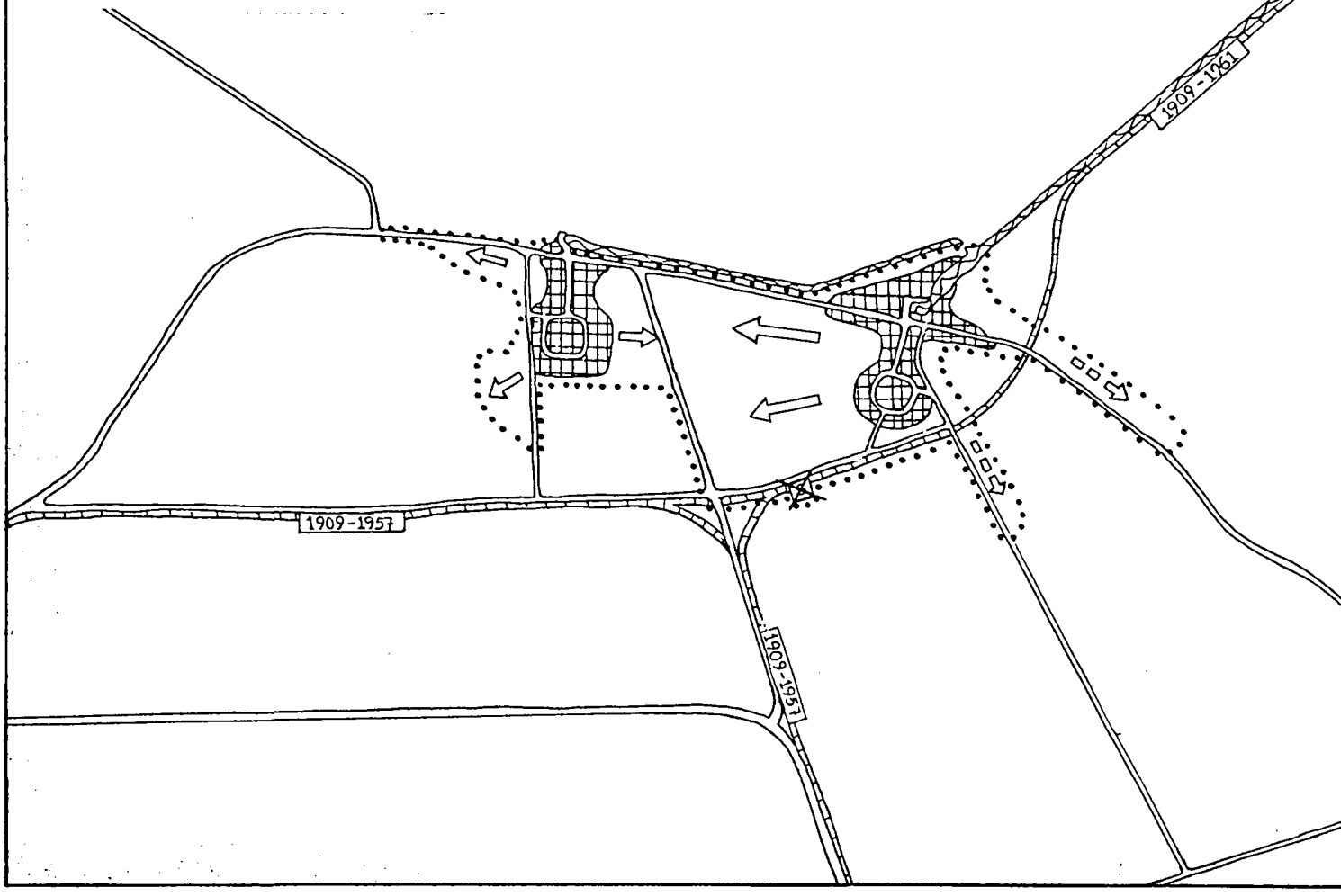


Figuur 5b. Straatnamenkaart Nieuwe-Tonge.

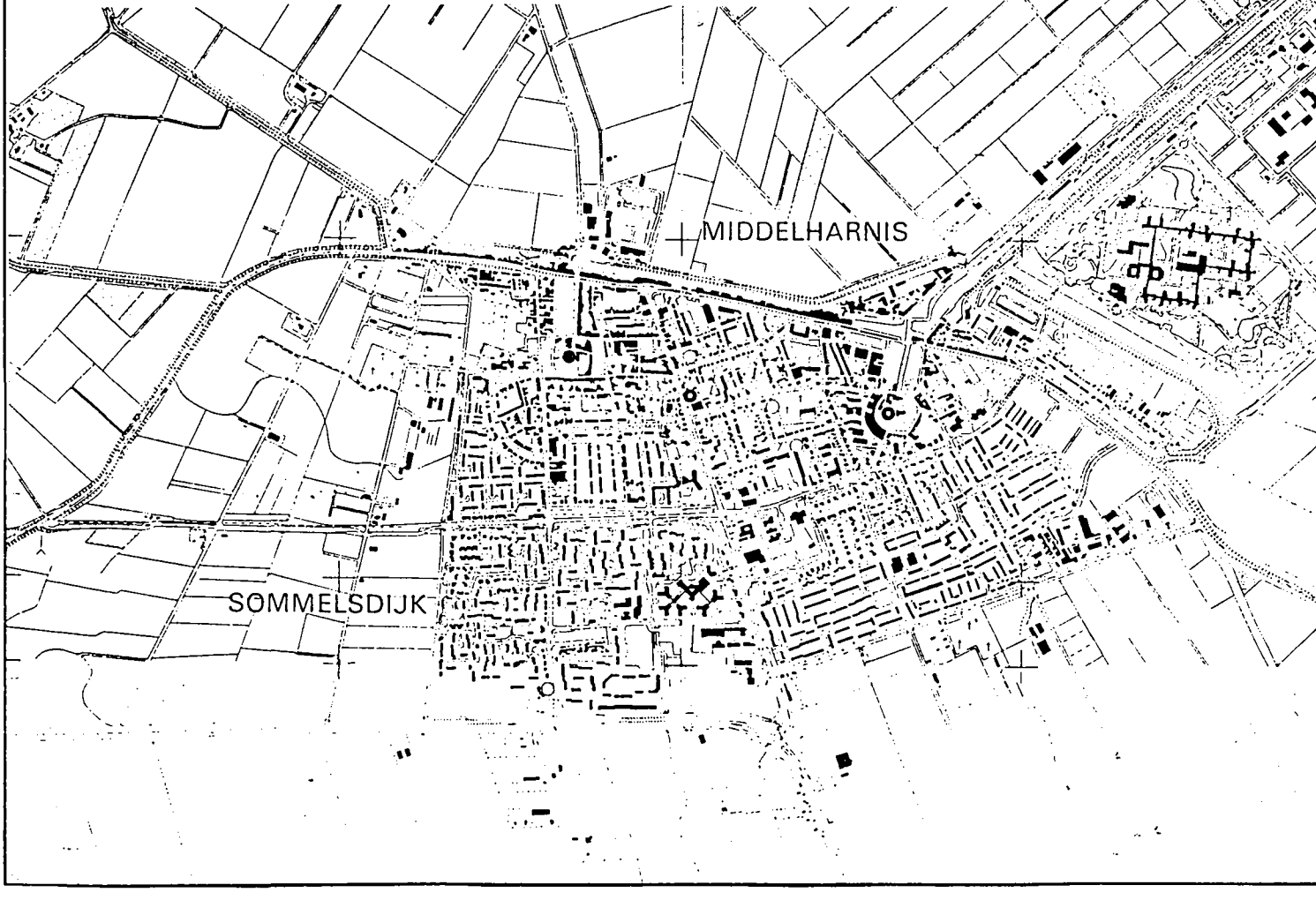


Figuur 5c. Straatnamenkaart Stad aan 't Haringvliet.

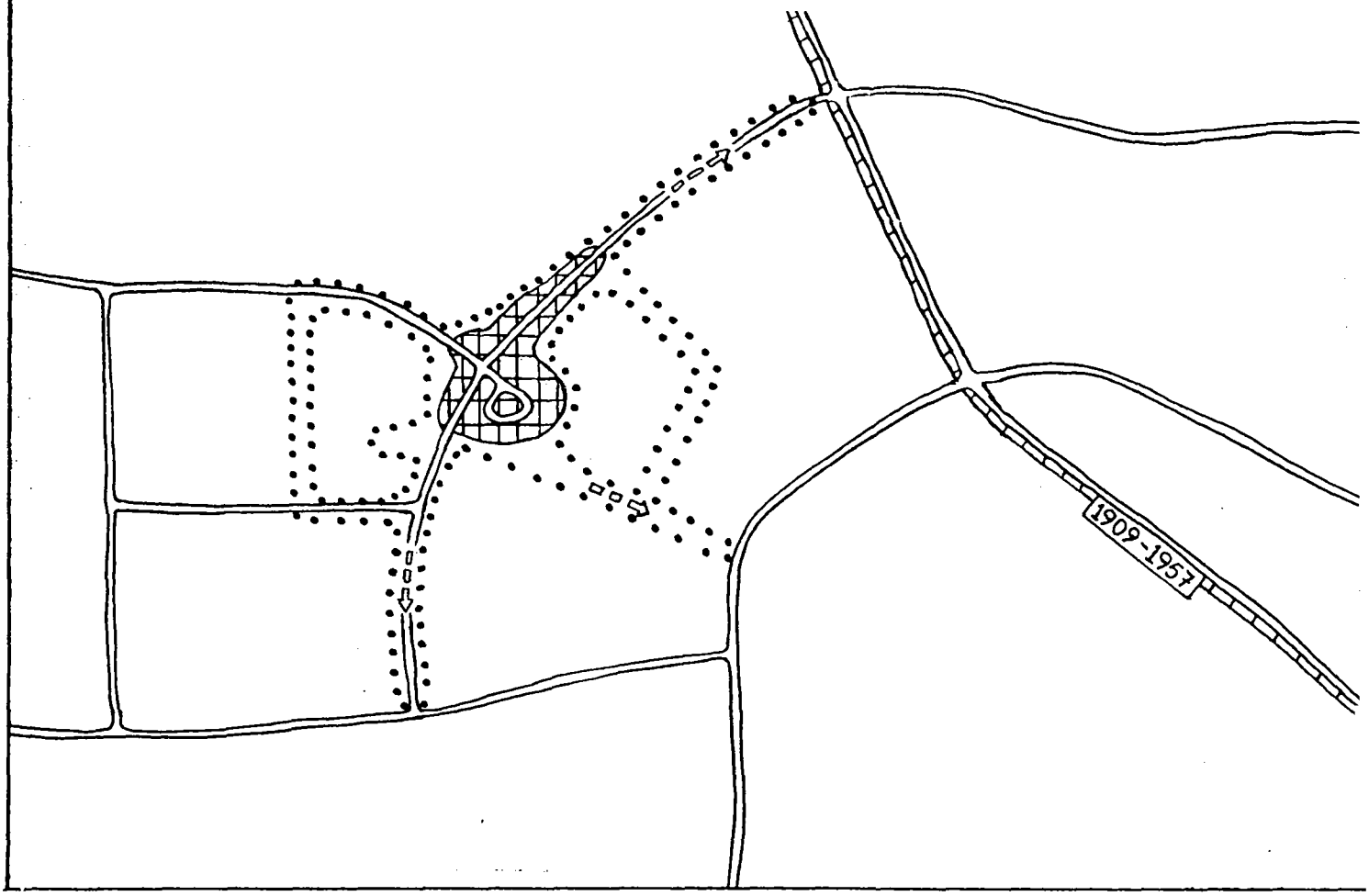
Figuur 6. Functioneel-ruimtelijke ontwikkeling van Middelharnis-Sommelsdijk in de periode 1850-1945 (voor verklaring zie legenda).



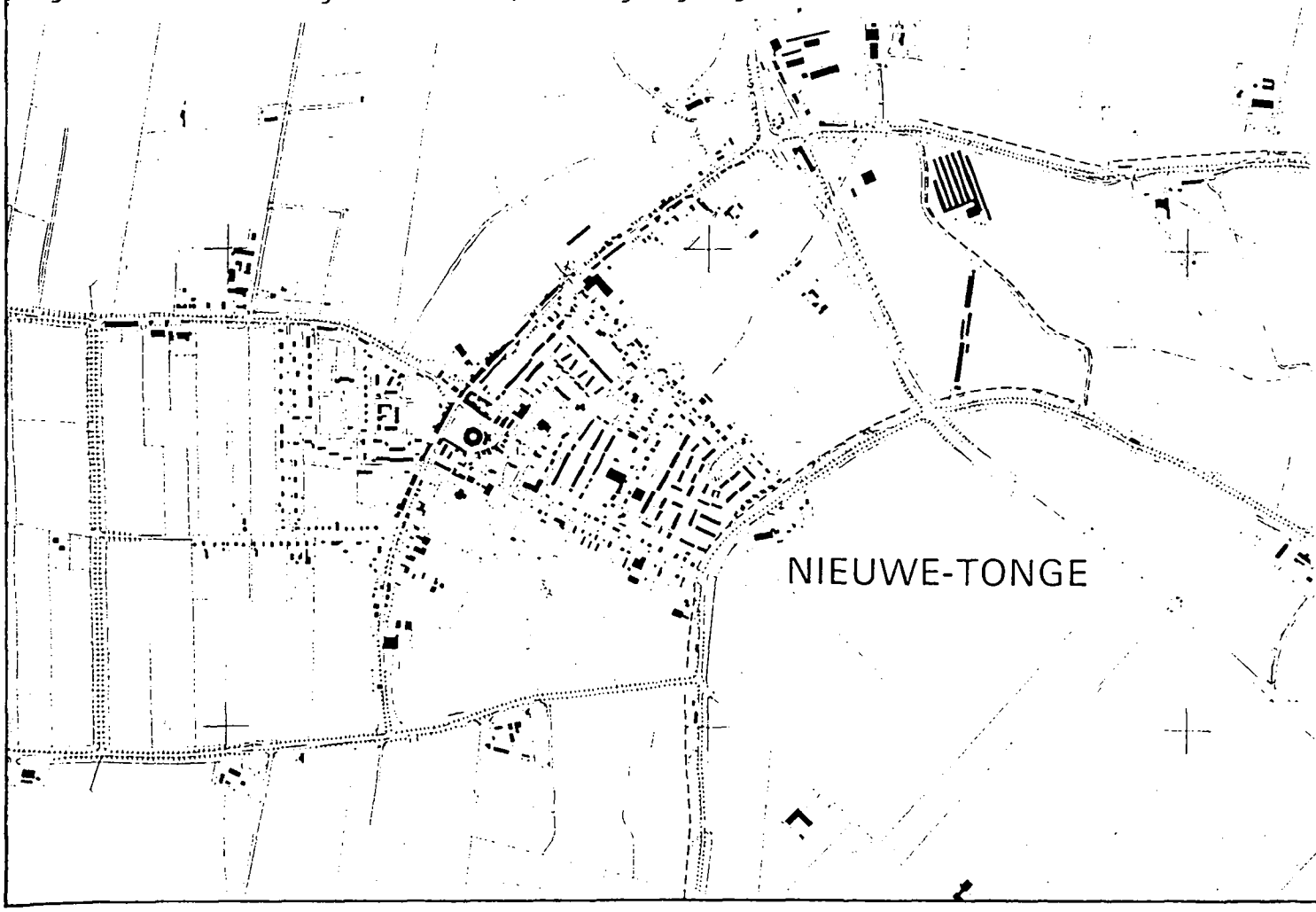
Figuur 6a. Middelharnis-Sommelsdijk anno 1987 (ter vergelijking).



Figuur 7. Functioneel-ruimtelijke ontwikkeling van Nieuwe-Tonge in hoofdlijnen, periode 1850-1945 (voor verklaring zie legenda).

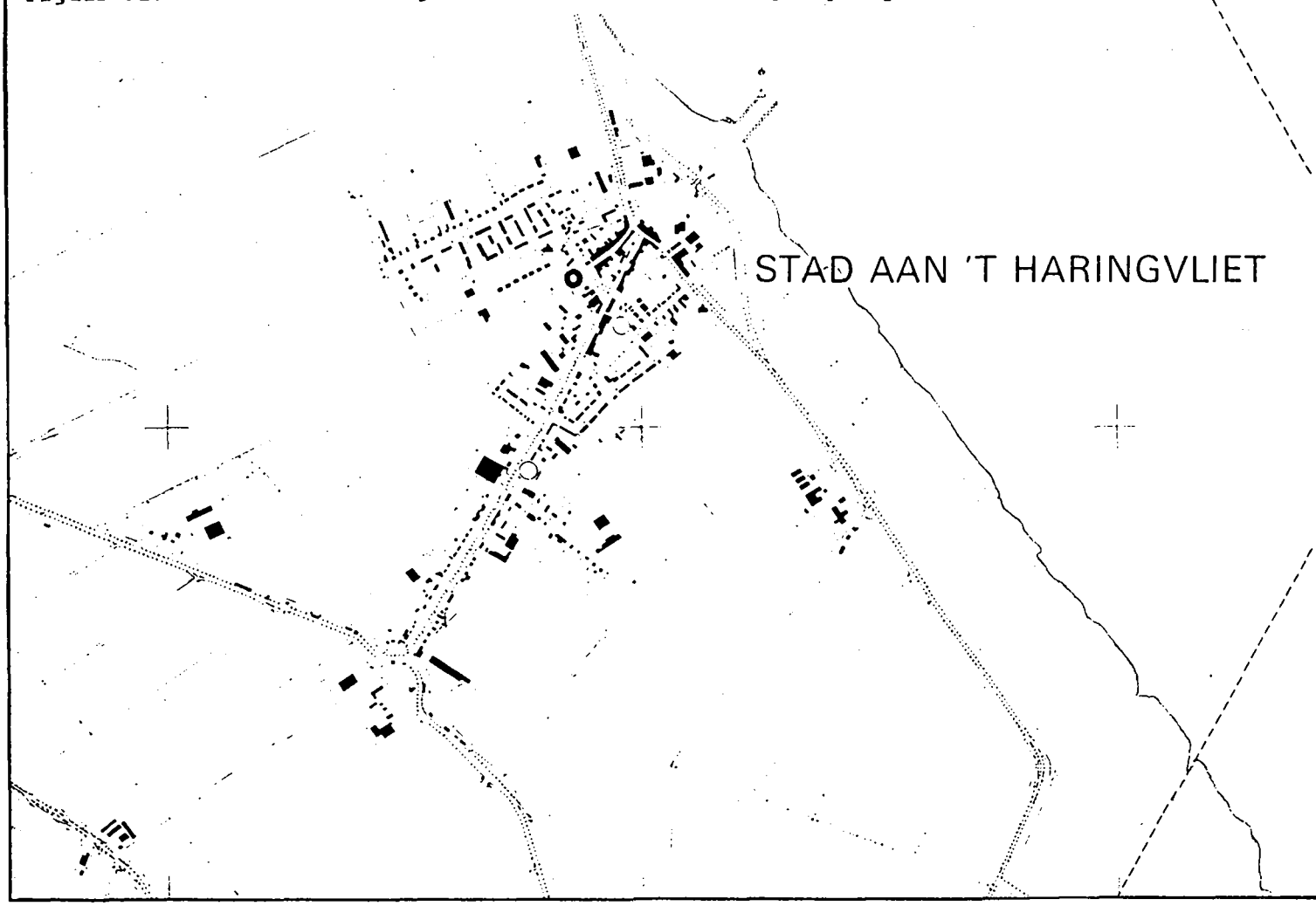


Figuur 7a. Nieuwe-Tonge anno 1988 (ter vergelijking).



Figuur 8. Functioneel-ruimtelijke ontwikkeling van Stad aan 't Haringvliet in hoofdlijnen, periode 1850-1945 (voor verklaring zie legenda).

Figuur 8a. Stad aan 't Haringvliet anno 1988 (ter vergelijking).



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

Bestaande kern ± 1850

Omvang kern ± 1945

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

Richting van Algemeen-ruimtelijke ontwikkeling

Lineaire ontwikkeling

1900 Weg, eventueel met jaar van opening

1900-1930 Spoorweg met openings- en sluitingsjaar

1900-1930 Lokaalspoorweg of tramweg met openings- en sluitingsjaar

S Spoor-/tramwegstation

Spoor-/tramwegstation opgeheven

1900 Waterloop, eventueel met jaar van opening

Provincie Zuid-Holland kartografie DWM/DRG 90.102/14

B. STEDEBOUWKUNDIGE TYPOLOGIE

Middelharnis

Stedebouwkundige typologie

1. Stedelijk ingericht gebied

1.1 Algemeen

- functie: gemengd of wonen
- niet-planmatige en planmatige ontwikkeling
- vaak eenvoudig of op pré-stedelijke structuur geënt stratennet
- stenen straten, geen voortuinen
- voornamelijk aaneengesloten bebouwing
- bebouwing deels complexgewijs, complexgrootte variabel

1.2 Stedelijk villagebied

- functie: wonen
- ligging in stedelijke context
- planmatige ontwikkeling
- stratennet royaal van opzet met soms bijzondere patroon- of vormkenmerken
- stenen straten met veelal ondiepe voortuinen
- bebouwing aaneengesloten of vrijstaand op geringe onderlinge afstand
- twee of meer bouwlagen hoog

2. Niet-stedelijk ingericht gebied

2.1 Algemeen

- functie: gemengd of wonen
- niet-planmatige en planmatige ontwikkeling
- vaak eenvoudig of op pré-stedelijke structuur geënt stratennet
- regelmatige voortuinen
- weinig aaneengesloten bebouwing
- bebouwing voornamelijk niet complexmatig

2.2 Tuinwijkachtige ontwikkeling

- functie: wonen
- planmatige ontwikkeling
- stratennet soms met bijzondere patroon- en vormkenmerken
- groene straten, voortuinen
- voornamelijk half open blokken, strokenbouw
- bebouwing complexmatig

2.3 Villagebied

- functie: wonen
- niet-planmatige en planmatige ontwikkeling
- stratennet vaak met bijzondere vormkenmerken
- groene straten, tuinen rondom
- voornamelijk losse bebouwing
- bebouwing voornamelijk niet complexmatig

3. Gebied zonder woonfunctie

3.1 Industriegebied

- functie: industrie / bedrijvigheid / handel / verkeer
- inrichting en bebouwing vaak in samenhang met specifieke locatie en/of functies

3.2 Groen gebied

- functie: openluchtrecreatie (park, sportterrein, begraafplaats, enz.)
- voornamelijk onbebouwd terrein
- inrichting en bebouwing vaak in samenhang met specifieke locatie en/of functies

4. Ander gebied

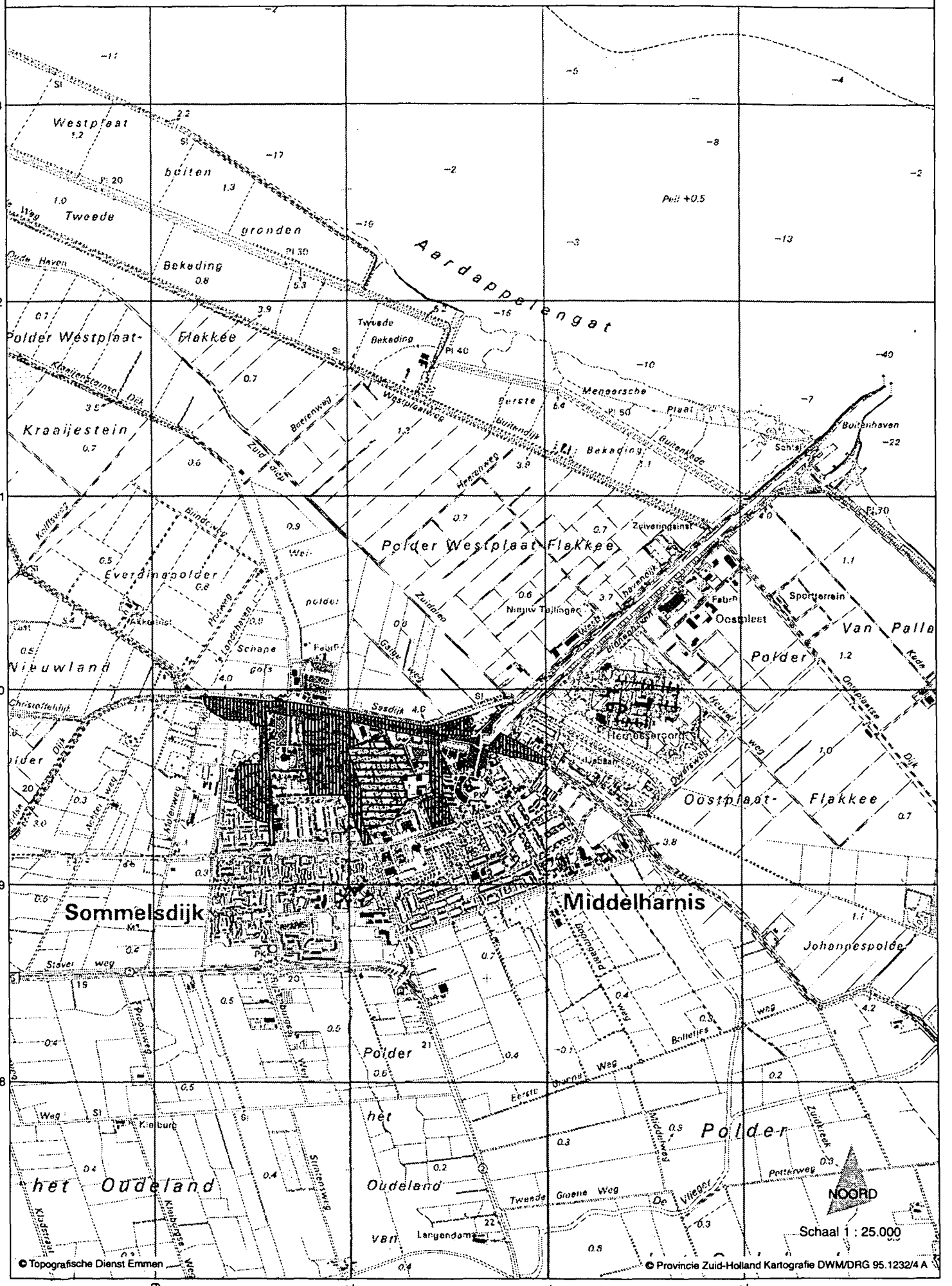
- functie: **a**. recreatief, **b**. begraafplaats, **c**. duinontginningen, **d**. militair, **e**. religieus

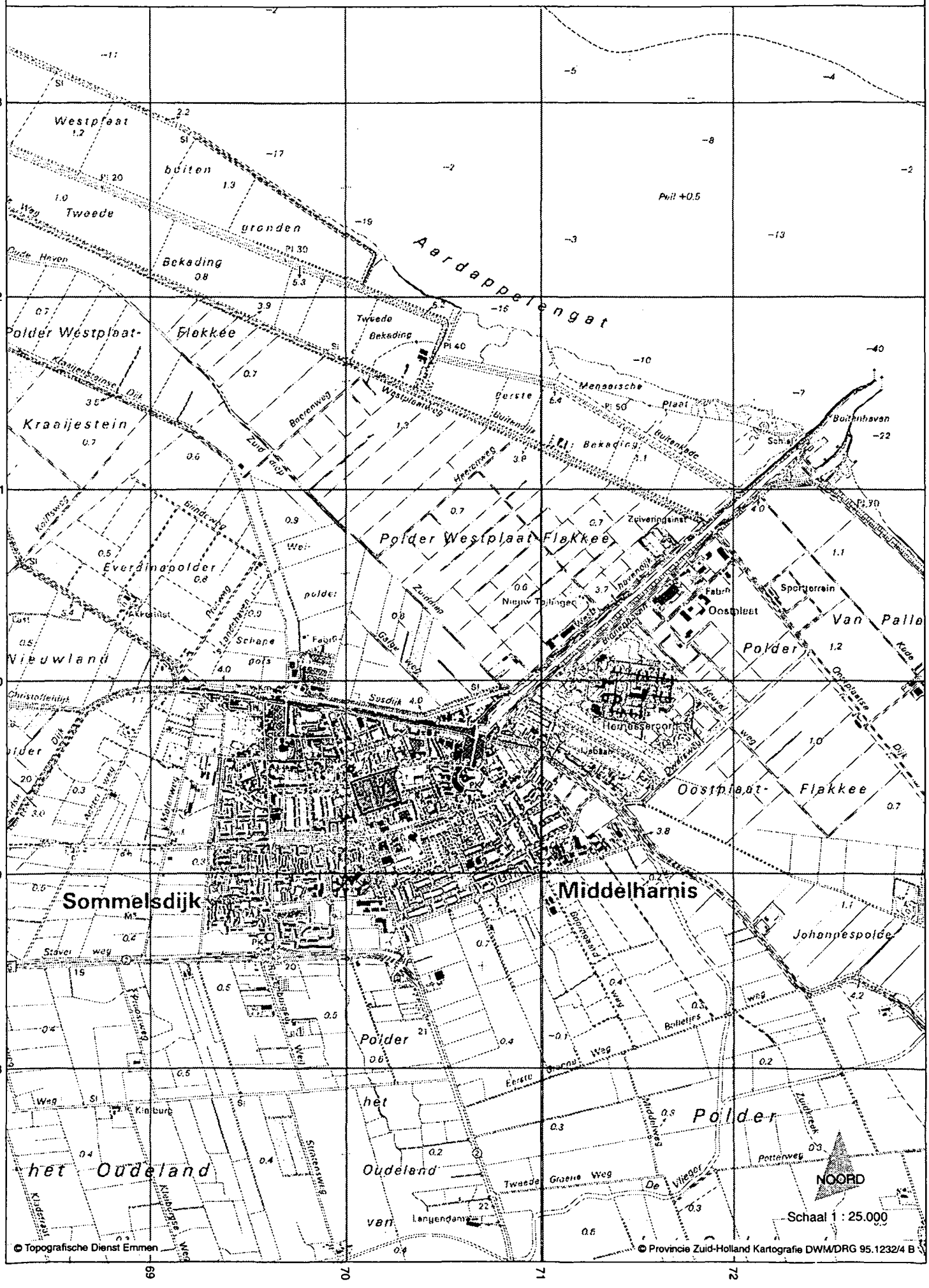
Na 1945 gereconstrueerd gebied

Gebieden met bijzondere waarden

1 Sociale woningbouw uitbreiding jaren '20-'30 Middelharnis/Sommelsdijk

MIDDELHARNIS,
Stedebouwkundige typologie



C. GEBIEDEN MET BIJZONDERE WAARDEN

MIDDELHARNIS,
Gebieden met bijzondere waarden