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
augustus 1993

B. **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. Agrarisch grondgebruik
   3.2. Niet-agrarisch grondgebruik
   3.3. Visuele karakteristiek

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

5. NEDERZETTINGEN
   5.1. Algemeen
   5.2. Kernen
      5.2.1. Oude-Tonge
      5.2.2. Ooltgensplaat
      5.2.3. Den Bommel
      5.2.4. Achthuizen
      5.2.5. Langstraat
      5.2.6. Zuidzijde
   5.3. Verspreide bebouwing

LITERATUURLIJST

GEBRUIKTE KAARTEN

BIJLAGEN

B. INVENTARISATIE

A. HISTORISCH-GEOGRAFISCHE BESCHRIJVING

1. INLEIDING

De gemeente Oostflakkee is gelegen in het zuidwesten van de provincie Zuid-Holland (regio Zuid-Holland-Zuid) op het eiland Goeree-Overflakkee. Deze gemeente ontstond in 1966 door samenvoeging van de voormalige gemeenten Oude-Tonge, Ooltgensplaat en Den Bommel. Ten westen van Oostflakkee ligt de gemeente Middelharnis. Ten noorden (Haringvliet), ten oosten (Volkerak) en ten zuiden (Krammer) bevinden zich afgedamde getijdestromen. Krammer en Volkerak vormen tegenwoordig te zamen het Zoommeer. Aan de overzijde daarvan liggen de provincies Noord-Brabant en Zeeland. Aangezien de grenzen van de gemeente hoofdzakelijk bepaald worden door water zijn deze grotendeels landschappelijk van aard. De grens tussen Oostflakkee en Middelharnis volgt polderdijken, wegen en een enkel kreekrestant. Waar deze samenvalt met de oude poldergrenzen bevat de gemeentegrens naast een landschappelijke ook een historisch-juridische component.

Oostflakkee heeft een oppervlakte van 10.661 ha, waarvan bijna een derde deel (3.198 ha) uit water bestaat. De gemeente telde op 1 januari 1990 9.485 inwoners. Daarbij bedroeg de bevolkingsdichtheid 127 personen per km^2 landoppervlak.
De gemeente bevat vier dorpen en twee gehuchten. De grootste van de vier dorpen is Oude-Tonge, gevolgd door Ooltgensplaat, Den Bommel en Achthuizen. Van de gehuchten Langstraat en Zuidzijde is de laatste niet veel meer dan een buurtschap.

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. Wat de laatste drie onderwerpen (hoofdstukken 2 tot en met 4) betreft is, vanwege de sterke samenhang van de gemeenten Middelharnis en Dirksland, gekozen voor een overkoepelende beschrijving van het eilanddeel Overflakkee. Hoofdstuk 5 (Nederzettingen) heeft weer alleen betrekking op de gemeente Oostflakkee.

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 Ventjagersplaten), 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 Ooltgensplaat en Galatheepolder). De jongere polders (Anna-Wilhelminapolder, Lodewijkspolder) hebben een wat hogere ligging. De buitendijkse gronden zijn plaatselijk opgeslibt 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 Oostflakkee de polders de Tille en Den Bommel op het Haringvliet en de polders Het Oudeland van Oude-Tonge, Den Grooten Blok, Galathee en Het Oudeland van Ooltgensplaat richting Krammer en Volkerak. 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 (Grote Kreek, Kleine Kreek). De oude binnenhavens op het eiland, waaronder die van Oude-Tonge en Ooltgensplaat, vervullen de functie van boezemberging. Vandaar wordt geloosd op het buitenwater. Dit gebeurt met behulp van motorgemalen. Binnen de gemeente Oostflakkee zijn deze alle geëlectrificeerd.

Na de bedijking van de zeekleigronden vond de uitwatering lange tijd plaats zonder hulp van kunstmatige opwerking. Dat was mogelijk omdat de polders een vrij gunstige hoogteligging hadden. Het volstond om op gezette tijden de uitwateringsgeulen te verbreden/verdiepen en/of de capaciteit van de sluizen aan te passen. Overflakkee is derhalve nooit rijkelijk bedeeld geweest met poldermolens. Slechts in twee van de oudere polders (polder Dirksland en polder Het Oudeland van Oude-Tonge) werd in de 18e eeuw windmolenbemaling ingevoerd. Voor de laatstgenoemde polder gebeurde dat in 1745 toen even ten oosten van Oude-Tonge een windmolen werd opgericht. Een hulpstoomgemaaltje zorgde in 1882 voor extra capaciteit. De ten zuiden van Oude-Tonge gelegen Heerenpolder werd in 1883 eveneens onder stoombemaling gebracht. Kunstmatige uitwatering werd echter pas in de eerste helft van de 20e eeuw meer algemeen. Op meerdere plaatsen werden toen motorgemalen gebouwd. Zo kwamen er motorgemalen tot stand in de polders Het Oudeland van Ooltgensplaat (1926-'27), Den Bommel (1928-'29), Oude-Tonge (1938-'39) en de Galatheepolder (1938-'39). De poldermolen bij Oude-Tonge is na de Tweede Wereldoorlog 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 Oostflakkee kwam ten slotte ook vrij veel geriefbos voor, met name in de polders het Oudeland van Oude-Tonge en Ooltgensplaat (**fig. 4a**).

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

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

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

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

3.3. Niet-agrarisch grondgebruik

Een belangrijke vorm van bodemgebruik die vooral vóór de eerste bedijkingen in deze regio werd uitgeoefend was de moernering. Bij moer- of selnering groef men het zouthoudende veen onder de daarop afgezette zeeklei weg met als doel om, na verbranding van het veen, het zout te kunnen winnen. De te exploiteren veengronden werden provisorisch bedijkt met zogenaamde moerdijken. Na afloop van de moernering werden deze weer opgegeven. Veelal overstroomde zo'n poldertje dan weer. In de 15e eeuw werd de moernering sterk ingeperkt omdat er te veel land 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 Oostflakkee 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 naoorlogse infrastructurele verbeteringen profiteerden niet alleen handel, industrie en landbouw maar ook het toerisme. De toegenomen mobiliteit werkte forensisme in de hand van personen uit de zuidelijke Randstad die op de Zuidhollandse eilanden een rustiger woonklimaat zochten.

4.2. Wateren

Overflakkee zit in het westen vast aan Goeree maar wordt aan de overige drie zijden begrensd door water. Ten zuiden liggen de Grevelingen en de Krammer. Deze vormen de grens tussen Zuid-Holland en Zeeland. In het oosten scheidt het Volkerak Overflakkee van West-Brabant. Langs de noordkant van het eiland vindt men het Haringvliet. De genoemde wateren ontstonden in de loop der Middeleeuwen toen door een reeks van overstromingen een uitgestrekte 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 van die van januari 1682 toen een groot aantal polders onder water liep. Ook in de 18e en 19e eeuw (1717, 1825, 1894) vonden dijkdoorbraken plaats. Deze werden steeds hersteld zodat daarvan bijna niets meer te zien is. Alleen binnen de gemeente Oostflakkee resteren twee waterplassen langs de dijk van de polder Het Oudeland van Ooltgensplaat (Het Groote Gat en De Weel) als overblijfselen van dijkdoorbraken in 1717. Het voormalig eiland werd voor het laatst zwaar getroffen tijdens de watersnoodramp van februari 1953. Er vielen toen op Overflakkee ruim 400 slachtoffers waaronder alleen al 305 te Oude-Tonge (gemeente Oostflakkee). Slechts de polders rond Dirksland en Melissant bleven gespaard. Bij de herstelwerkzaamheden ging men, naast het dichten van de doorbraakgaten, ook over tot het leggen van geheel nieuwe dijkvakken zoals langs de zuidoever van Overflakkee tussen Herkingen (gemeente Dirksland) en Ooltgensplaat (gemeente Oostflakkee). Tevens nam men het besluit een aantal zeegaten af te sluiten. Overflakkee werd zelfs geheel afgesloten van directe zee-invloeden door respectievelijk de Grevelingendam (1965), Haringvlietdam (1970), Brouwersdam (1971) en Philipsdam (1987). Deze Deltawerken maakten de voormalige zee-armen tot binnenwateren.

4.4. Tramwegen

In het begin van deze eeuw (1909) werd de ontsluiting van Overflakkee verbeterd door de opening van een tramdienst vanuit Rotterdam. Aanleg en exploitatie van het tramlijnnet werden verzorgd door de Rotterdamsche Tramweg-Maatschappij (RTM). De aansluiting van het eiland geschiedde vanuit Hellevoetsluis. Dit vestingstadje op Voorne-Putten had in 1905 een tramverbinding met Rotterdam gekregen. Om het Haringvliet te "overbruggen" werd van hieruit door de RTM een stoombootdienst ingesteld op de Buitenhaven van Middelharnis. Daarvandaan werden vervolgens twee lijnen aangelegd; één in noordwestelijke richting over Middelharnis, Sommelsdijk, Dirksland, Melissant en Stellendam naar Ouddorp en één in zuidoostelijke richting over Middelharnis, Nieuwe-Tonge en Oude-Tonge naar Ooltgensplaat. Vanaf deze laatste lijn werden ter hoogte van Oude-Tonge en Ooltgensplaat ook afzonderlijke havenspoortjes aangelegd. 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 havenspoortjes van Ooltgensplaat en Oude-Tonge werden al eerder buiten gebruik gesteld in 1931 respectievelijk 1943. De rails en halteplaatsen werden afgebroken. Alleen het baanvak Middelharnis-Middelharnis Haven bleef tot 1965 in gebruik voor het vervoer van goederen. Het voormalig tramtracé is op enkele plaatsen nog herkenbaar aan een niet afgegraven dijklichaam (bijvoorbeeld bij Melissant; gemeente Dirksland), 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).

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

4.5. Militaire infrastructuur

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

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

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

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

4.6. Nutsvoorzieningen

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

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

Een deel van de bewoners van Overflakkee kon vanaf 1930 beschikken over elektrische stroom nadat de in dat jaar opgerichte 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

De gemeente Oostflakkee bevat een zestal bebouwingskernen, te weten vier dorpen en twee gehuchten. De grootste en oudste van de vier dorpen is Oude-Tonge, gevolgd door Ooltgensplaat, Den Bommel en Achthuizen. Duidelijk kleiner en niet of nauwelijks in het bezit van verzorgende voorzieningen (kerk, school, café, winkels) zijn de gehuchten Langstraat en Zuidzijde.
Oude-Tonge, Ooltgensplaat en Den Bommel, alledrie kort na de bedijking van de gelijknamige polders gesticht (15e/16e eeuw), vertonen duidelijke overeenkomsten in nederzettingsstructuur. De dorpsplattegronden zijn namelijk aangelegd volgens het stedebouwkundige principe van het "voorstraatdorp". Deze planmatige nederzettingsvorm, die veelvuldig voorkomt in het zuidwestelijk zeekleigebied, dankt zijn naam aan de "voorstraat"; de hoofdas van het dorp, die over het algemeen haaks op de polderdijk is geprojecteerd. Deze voorstraat - in de regel aan één of beide zijden begeleid door een achterstraat - ligt meestal dichtbij de plek waar tijdens de bedijking een kreek is afgedamd. De zandige oeverwallen van zo'n kreek boden namelijk een stevige ondergrond voor de eerste bebouwing. Het buitendijkse deel van de kreek kon worden benut voor de aanleg van een haven. Tussen haven en voorstraat ontstond door verbreding van de polderdijk de "kaai", een rechthoekige ruimte die plaats bood aan havenactiviteiten. Een vierde traditioneel stedebouwkundig element van het voorstraatdorp is de "kerkring". De kerk, veelal gesitueerd op het einde van de voorstraat, werd namelijk vaak omgeven door een ringvormige weg met gracht.
Het dorp Achthuizen en de gehuchten Langstraat en Zuidzijde hebben een veel eenvoudiger nederzettingsstructuur. De lineaire vorm van deze kernen is bepaald door het patroon van polderdijken.

Oude-Tonge is vermoedelijk van meet af aan de grootste geweest van de genoemde kernen. Ooltgensplaat bleef in omvang daar niet ver bij achter. Den Bommel was duidelijk kleiner. Uit gegevens over huistellingen die in de eerste helft van de 17e eeuw in deze drie voormalige ambachten - waaronder ook Achthuizen, Langstraat en Zuidzijde - zijn gehouden valt op te maken dat daar in totaal toentertijd circa 2.600 personen woonachtig waren. Een eeuw later blijkt dit aantal maar weinig te zijn gegroeid (2.700). Vanaf 1800 zijn meer nauwkeurige gegevens bekend dankzij regelmatig gehouden volkstellingen. Deze gegevens zijn verwerkt in onderstaande tabel 1 (p. 16).

Tabel 1: Bevolkingsontwikkeling gemeente Oostflakkee

jaar	aantal inwoners			
	Oude-Tonge	Ooltgensplaat[1]	Den Bommel[2]	Totaal[3]
1798	1.419	1.847		
1822	1.745	1.260	866	
1840	2.263	1.994	1.306	
1860	2.305	2.169	1.349	
1880	2.711	2.362	1.457	
1900	2.728	2.562	1.612	
1920	3.201	3.164	1.854	
1940	3.207	3.394	2.057	
1960	2.865	3.033	1.927	7.821
1980				9.200
1990				9.485

1) Inclusief Achthuizen en Langstraat.
2) Inclusief Zuidzijde.
3) In 1966 ontstond de gemeente Oostflakkee door opheffing en samenvoeging van Oude-Tonge, Ooltgensplaat en Den Bommel.

Uit de tabel blijkt dat de drie voormalige gemeenten in de periode 1800-1940 een (ruime) verdubbeling hebben ondergaan wat betreft het aantal inwoners. Met name in de jaren 1822-1840 was sprake van een snelle toename. Dat groeitempo zou vervolgens niet meer worden overtroffen. Het bevolkingsverloop van Oude-Tonge was tamelijk onregelmatig met afwisselend perioden van toename, stilstand en (na 1940) zelfs achteruitgang. De ontwikkeling van het inwonersaantal van Ooltgensplaat en Den Bommel verliep wat regelmatiger. Wel kende Ooltgensplaat een duidelijke piek in de jaren 1900-1920 en een achteruitgang na de Tweede Wereldoorlog. Opvallend is de na-oorlogse bevolkingsafname. Er was toen sprake van een vertrekoverschot. De neergaande beweging kreeg een krachtige impuls door de stormvloedramp van februari 1953 die op Overflakkee (met name in Oude-Tonge) vele slachtoffers eiste.
Tot halverwege de jaren '60 werd het bevolkingsverloop vooral bepaald door natuurlijke aanwas/afname (geboorte-, respectievelijk sterfte-overschot), al of niet getemperd/versterkt door een positief/negatief vestigingssaldo. Pas na verbetering van de ontsluiting van Overflakkee door de totstandkoming van de Deltawerken kwamen de eilandgemeenten binnen het bereik van woningzoekenden uit de Randstad. Hoewel de hoofdplaats op het eiland (Middelharnis-Sommelsdijk) de meeste forensen aantrok profiteerde ook Oude-Tonge van deze ontwikkeling.

5.2. Kernen

Hierna volgt een bespreking van de zes onderscheiden kernen binnen de gemeente wat betreft hun functioneel-ruimtelijke ontwikkeling, met nadruk op de periode 1800-1945. De volgorde is gebaseerd op hun huidige omvang. Oude-Tonge, Ooltgensplaat, Den Bommel en Achthuizen worden ook kort behandeld in de hierachter gevoegde bebouwingskarakteristiek. Daar komen de belangrijkste visuele aspecten van vooroorlogse bebouwing(structuur) ter sprake. Langstraat en Zuidzijde sluiten de rij.

5.2.1. Oude-Tonge

Oude-Tonge ligt in het westen van de gemeente Oostflakkee in de zuidoostpunt van de gelijknamige polder, niet ver van het voormalige getijdewater De Krammer (**fig 4c**). Stichting van het dorp vond min of meer gelijktijdig plaats met de inpoldering van het Oudeland van Oude-Tonge in 1438. De keuze voor situering langs de zuidelijke dijk van deze polder was logisch. Deze locatie aan open water stond garant voor een goede bereikbaarheid en bood kans op ontwikkeling van havenactiviteiten. De ter plekke afgedamde kreek werd enerzijds benut voor de afvoer van het binnenwater en anderzijds voor de aanleg van een buitendijkse haven.
Oude-Tonge is hiervoor aangeduid als een voorstraatdorp (par. 5.1.). De genoemde stedebouwkundige elementen die een dergelijk nederzettingstype kenmerken zijn hier alle vier vertegenwoordigd. De Voorstraat - de centrale dorpsas - maakt een enigszins schuine hoek met de polderdijk (Molendijk/Oostdijk). Door verbreding van die polderdijk ontstond bij het begin van de Voorstraat een kaai (zie **fig. 5a**). Ten zuiden van deze Kade kwam een haven tot stand die Oude-Tonge toegang gaf tot de Krammer. Aan het einde van de Voorstraat legde men de traditionele kerkring aan. Daarbinnen werd eind 15e eeuw een kerk gesticht. Het tweebeukige schip en de gedeeltelijk ingebouwde toren dateren uit het begin van de 16e eeuw. Oorspronkelijk werd de Voorstraat alleen aan de oostzijde voorzien van een achterstraat (Oostachterweg). De tamelijk korte lengte van de dorpsas leidde vermoedelijk al in een vroeg stadium tot de aanleg van de Nieuwstraat aan de westkant van de Voorstraat. Deze weg is met de Kerkring verbonden middels de Kerkstraat.

Hoofdbron van inkomsten voor de inwoners was de akkerbouw. Naast graanteelt speelde ook de verbouw van vlas en meekrap een belangrijke rol. Oude-Tonge ontwikkelde zich tot een van de centra op Overflakkee van waaruit dit laatste produkt verscheept werd naar Bergen op Zoom, Dordrecht en Rotterdam. Reeds in 1473 kreeg het dorp een vrije weekmarkt waar tal van agrarische produkten werden verhandeld. Vanuit de plaatselijke haven zal men op beperkte schaal visserij hebben bedreven. Rond die haven (kaai/polderdijk) waren naast vissers en schippers ook arbeiders gehuisvest. De Voorstraat - vóór 1460 al bestraat - bood plaats aan de meer gegoede burgerij. Rond de kerk zullen, evenals bij andere grote dorpen op Overflakkee, boerderijen hebben gelegen.

Volgens een verpondingskohier uit 1632 telde het ambacht van Oude-Tonge (dorp èn buitengebied) in die tijd 217 huizen. Datzelfde aantal werd ook opgegeven voor een telling uit 1732. Het overgrote deel van deze huizen zal in de kern zelf hebben gestaan. Aan de Molendijk stond begin 18e eeuw een korenmolen en niet ver buiten het dorp lagen drie meestoven voor de verwerking van meekrap. Verder had Oude-Tonge naast een raadhuis ook een eigen waag, gevangenis en gasthuis. In 1748 werd een school opgericht evenals een nieuwe molen. De (opvallend grote) groep van rooms-katholieke inwoners (circa éénderde deel van de bevolking) werd in 1759 toestemming verleend om aan de Nieuwstraat een eigen kerk te bouwen. De hoogste bebouwingsconcentratie kon men aantreffen langs de Voorstraat en in het havenkwartier (Kade/Molendijk). Ook de Kerkring was vrij dicht bebouwd. Oostachterweg en Nieuwstraat kenden een veel opener bebouwingsstructuur. Ten oosten van de Kerkring waren enkele onderkomens opgetrokken rond een meestoof (omgeving Stoofplein).

Omstreeks 1850 was het aantal huizen binnen deze voormalige gemeente opgelopen tot ruim 300 stuks, bewoond door ongeveer 450 huisgezinnen. De circa 2.300 inwoners waren voor hun bestaan in hoofdzaak aangewezen op de landbouw (graan, aardappelen, meekrap, vlas). De visvangst was op z'n retour. Ten zuiden van de kern was aan de Zuiddijk in 1847 een tweede korenmolen in bedrijf genomen (inmiddels verdwenen).
In de nederzettingsstructuur van Oude-Tonge waren nog geen wezenlijke veranderingen opgetreden in vergelijking met de hierboven beschreven situatie. Wel was de bebouwingsdichtheid toegenomen (met name langs Oostachterweg en Nieuwstraat) en had de lintbebouwing langs de polderdijk zich verder uitgebreid. Direct rond het dorp lag een gordel met tuinbouwgronden.
Hoewel het inwonersaantal in de tweede helft van de 19e eeuw niet onbelangrijk toenam volstond men vooralsnog met verdichting en lintbebouwing. Ten westen van het dorp werd ruimte gecreëerd voor een (rooms-katholieke) begraafplaats. In 1883 kreeg Oude-Tonge een nieuwe openbare school onder aan de Molendijk (Schoolstraat). Het van 1742 daterende gemeentehuis aan de Kade onderging in 1893 een verbouwing. De rooms-katholieke kerk aan de Nieuwstraat werd in 1897 vervangen door een nieuw exemplaar in neo-gotische bouwtrant van de hand van architect Jos.Th. Cuypers.

Tijdens de eerste decennia van de 20e eeuw (1900-1920) nam de bevolking van Oude-Tonge weer toe na een aantal jaren van stagnatie. Planmatige uitbreiding van de nederzetting liet echter nog even op zich wachten. Lintbebouwing (Molendijk, Schoolstraat, Zuiddijk) bleef nog de toon aangeven. Op basis van een bouwverordening uit 1914 ging men na de Eerste Wereldoorlog over tot uitleg van het dorp in noordelijke richting. Bepalend voor de gekozen uitbreidingsrichting was vermoedelijk de in 1909 geopende tramlijn Middelharnis-Ooltgensplaat. Oude-Tonge had aan deze lijn een station, tevens café (inmiddels verdwenen). De noordwaartse uitleg was simpel van opzet. Tussen Kerkring en Stationsweg werden twee parallelstraten aangelegd, te weten Kolfweg en Emmastraat (**fig. 5a**). Hierbij volgde men de bestaande verkavelingsstructuur. Halverwege kwam een dwarsverbinding in de vorm van de Willemstraat. Ten westen van de Emmastraat plande men de Julianastraat. De Wilhelminastraat is van later datum. De invulling van deze uitbreiding met woonhuizen, bedrijfspanden en een school geschiedde vrij langzaam. Omstreeks 1940 was het wijkje nog lang niet volgebouwd. De stagnerende bevolkingsgroei zal daar debet aan zijn geweest.

Oude-Tonge bleef in de periode 1850-1945 sterk agrarisch. Omstreeks 1945 werkte nog ruim de helft van de plaatselijke beroepsbevolking in de landbouw. De teelt van meekrap was inmiddels beëindigd. De enig overgebleven meestoof aan de Langeweg even buiten het dorp (inmiddels verdwenen) was reeds lang buiten gebruik. Nieuwe gewassen zoals uien en suikerbieten bleken echter succesvol.
Industrievestigingen van betekenis deden zich niet voor. Wel werd in het begin van de 20e eeuw ten zuiden van de haven aan de Herendijk een gasfabriek in bedrijf genomen.

Na 1945 vertoonde het dorp aanvankelijk weinig ontwikkeling. Het aantal inwoners liep zelfs fors terug van 3.207 in 1940 naar 2.861 anno 1960. Die afname zal grotendeels het gevolg geweest zijn van de watersnoodramp van februari 1953. Tijdens die stormvloed lieten te Oude-Tonge maar liefst 305 personen het leven. Vele huizen werden door het water sterk beschadigd en onbewoonbaar. Na de wederopbouw ging men over tot uitbreiding van het dorp in westelijke en oostelijke richting. Ten noorden van de kern werd een

bedrijventerrein aangelegd. Ten zuiden ervan kwamen enkele recreatieve voorzieningen (bungalowpark, sportcomplex) tot stand.

5.2.2. Ooltgensplaat

Ooltgensplaat is gelegen op de oostpunt van Overflakkee binnen de in 1481-1483 aangewonnen polder Het Oudeland, vlakbij het punt waar Haringvliet, Hollands Diep en Volkerak samenkomen (**fig. 4c**). De ligging aan open water bood vergelijkbare voordelen als bij Oude-Tonge.
Bij de aanleg van het dorp (gesticht in 1483) koos men weer voor een opzet volgens het voorstraattype (par. 5.1.). Voorstraat, kaai, haven en kerkring zijn in de nederzettingsplattegrond aanwezig. De Voorstraat, aan beide zijden begeleid door een achterweg, ligt keurig haaks op de polderdijk (Slikdijk/Molendijk). Aan de buitenzijde van deze dijk ligt in het verlengde van de Voorstraat de Kaai (**fig. 5b**). Deze Kaai vormt de zuidelijke begrenzing van de haven die Ooltgensplaat met het Volkerak verbindt. Aan de andere zijde van de Kaai is een spuikom aangelegd. Op het einde van de Voorstraat bevindt zich het vierde traditionele stedebouwkundige element, de Kerkring (hier Kerksingel geheten). De gracht die deze ring begeleidde is gedempt. De binnen de ring gebouwde kerk werd al in 1553 vervangen door een nieuwe.

Net als in de andere dorpen op Overflakkee leefden de meeste inwoners van de landbouw (granen, aardappelen). Ook was er wat fruitteelt. Sommige produkten (meekrap, vlas) werden na verwerking vanuit de haven geëxporteerd. Verder waren er nog inkomsten uit visvangst.

Medio 18e eeuw telde Ooltgensplaat ruim 120 huizen. Het merendeel daarvan was gegroepeerd aan de Voorstraat en langs de polderdijk. De Kerksingel had een veel opener bebouwingsstructuur. Langs de twee achterwegen stonden vooral schuurtjes en agrarische bijgebouwen. Aan de Stoofstraat ten zuiden van de Kerksingel lagen een meestoof en enkele arbeiderswoningen. Ten noorden van de Kerksingel was inmiddels de Nieuwstraat aangelegd.
Op de hoek van Kaai en Molendijk stond het raadhuis (daterend van 1617-1619). Verder bezat men onder meer een molen (aan het eind van de Molendijk), een school en een weeshuis. Ten oosten van de dorpskern was bij de havenmonding een schans gebouwd.

Omstreeks 1850 was het aantal huizen binnen de voormalige gemeente toegenomen tot circa 230. Behalve in Ooltgensplaat stonden deze ook in de tot deze gemeente behorende kernen Achthuizen en Langstraat. Verder was er nog wat verspreide bebouwing. De bebouwingsdichtheid was toegenomen maar de nederzettingsstructuur was nog ongewijzigd. Het raadhuis aan de Kaai had men in 1839 verbouwd. Aan de Voorstraat was in 1843 een nieuw schoolgebouw neergezet. Buiten de bebouwde kom stonden drie meestoven. De bij de havenmonding gelegen schans was in 1811 vervangen door een moderner verdedigingswerk (fort Dunesque, later Prins Frederik). In dat zelfde jaar waren aan de westkant van Ooltgensplaat een aarden wal annex gracht en drie redoutes aangelegd. Het fort werd bemand door een klein garnizoen dat in het dorp was gelegerd.

In de tweede helft van de 19e eeuw veranderde er maar weinig. De bevolking nam langzaam toe, evenals de bebouwingsdichtheid. De lintbebouwing langs de Molendijk werd

doorgetrokken in zuidelijke richting. Afgezien van een enkel doodlopend straatje (de haaks op de Zuidachterweg gelegen Tuinstraat) onderging het stratenpatroon nog geen uitbreiding. Door de achteruitgang van de visserij kreeg de landbouw nog meer gewicht als bestaansbron. Het verdwijnen van de meekrapteelt betekende ook het einde voor de drie meestoven.

Tijdens de jaren 1900-1920 nam het aantal inwoners van Ooltgensplaat vrij snel toe van 2.562 naar 3.164. Concrete dorpsuitleg liet vervolgens niet lang op zich wachten. Ten zuiden van de oude kern werd een regelmatige uitbreiding van het stratenpatroon gerealiseerd, begrensd door Prins Bernhardstraat, Weespad en Molendijk. Daarbinnen werden, haaks op de Pieter Biggestraat, de Julianastraat, Emmastraat en Wilhelminastraat aangelegd (zie **fig. 5b en 7**). Dit nieuwe wijkje stond via de Stoofstraat in verbinding met de Kerksingel. Naast woningen (merendeels aaneengeschakelde arbeidershuizen) verrezen hier ook een school en een postkantoor. Langs de Prins Bernhardstraat en de in het verlengde daarvan gelegen Prins Hendrikstraat kwamen ook vrijstaande woningen tot stand. Al eerder was er nieuwe lintbebouwing verschenen aan de Langeweg en het Boomgaardpad). In 1929 werd begonnen met de bouw van een Gereformeerde kerk aan de Zuidachterweg.
Tijdens de periode van nederzettingsuitbreiding (1920-1940) nam het groeitempo van de bevolking weer af. Hoofdmiddel van bestaan bleef de akkerbouw (granen, aardappelen, suikerbieten). De visserij was reeds sterk ingekrompen. Omstreeks 1945 zorgden verder de gebruikelijke bedrijfstakken (nijverheid, handel, verkeer) voor aanvullende werkgelegenheid. Vermeldenswaardige industrievestigingen deden zich niet voor.

Na 1945 stagneerde de ontwikkeling van Ooltgensplaat gedurende een aantal jaren. De bevolking nam zelfs af van 3.394 in 1940 naar 3.033 in 1960. Net als elders op Overflakkee had men hier te kampen met een vertrekoverschot. De watersnoodramp van 1953, waarbij het hele dorp blank kwam te staan, betekende een flinke klap. Vanaf de jaren '60 groeide Ooltgensplaat weer door nieuwbouw in westelijke richting buiten de aldaar gelegen verdedigingswal (nu nog herkenbaar als groenstrook). De molen aan de Molendijk werd afgebroken. Het voormalige fort Prins Frederik kreeg een bestemming als camping. Vlak ernaast werd een zwembad aangelegd.

5.2.3. Den Bommel

Den Bommel ligt in het noorden van de gemeente langs het Haringvliet aan de zuidkant van de dijk van de gelijknamige polder die in 1526 werd aangewonnen (zie **fig. 2 en 4c**). Het dorp zelf werd in 1530 gesticht. Evenals bij Oude-Tonge en Ooltgensplaat paste men hier de stedebouwkundige principes van de voorstraatnederzetting toe, zij het niet volledig. Den Bommel heeft namelijk wel een Voorstraat (min of meer haaks op de polderdijk) en een haven met kaai maar geen kerkring. Ook ontbreken de achterwegen ter weerszijden van de Voorstraat (**fig. 5c**). Ten westen van de Voorstraat komen twee kreken samen (Grote en Kleine Kreek) waarlangs de afwatering van de polder Den Bommel verloopt. Op de plek waar deze watergang door de polderdijk is afgedamd is een kaai ontstaan (Kade). Het kreekgedeelte ten noorden van deze kaai is benut voor de aanleg van een haven - later voorzien van een spuikom - die in open verbinding staat met het Haringvliet.

De inwoners van Den Bommel vonden een bestaan in de landbouw, scheepvaart en visserij. Er werd niet alleen gevist op de kustwateren maar ook op zee (par. 3.3.). Tot 1647 behoorde het dorpje nog tot de kerkelijke gemeente van Ooltgensplaat. In genoemd jaar werd er een kerk gesticht aan (het einde van) de Voorstraat. Dat ging samen met de oprichting van een gereformeerde gemeente. Ten westen van de kern was omstreeks 1625 een korenmolen gebouwd. Het aantal huizen bedroeg rond het midden van de 17e eeuw ongeveer 60, geconcentreerd aan de Voorstraat en de Molendijk/Boven Oostdijk. Tot aan 1800 groeide Den Bommel maar langzaam. Medio 18e eeuw telde het plaatsje circa 70 huizen. Er was inmiddels een meestoof (1731) gebouwd voor de verwerking van meekrap. De houten korenmolen aan de Molendijk had men in 1735 vervangen door een stenen exemplaar van het grondzeilertype.

Tot 1812 was Den Bommel, deel uitmakend van de heerlijkheid Sint Adolphsland, in bestuurlijk opzicht in feite niet meer dan een aanhangsel van Ooltgensplaat. Na een korte periode te zijn samengevoegd met Stad aan 't Haringvliet werd Den Bommel in 1816 zelfstandig. Het gemeentebestuur vond in 1820 een onderkomen in een pand op de hoek van Molendijk en Kade, tevens ingericht als post- en telegraafkantoor.
Tijdens de 19e eeuw veranderde er weinig. Het aantal inwoners onderging weliswaar een ruime verdubbeling maar van wezenlijke uitbreiding van de kleine voorstraatnederzetting was nog geen sprake. Naast verdichting bleef het bij nieuwe lintbebouwing langs de polderdijk. Omstreeks 1850 bedroeg het aantal huizen ruim 180. Naast een kerk en een raadhuis beschikte men ook over een eigen schoolgebouw. Belangrijkste bestaansbronnen waren nog steeds landbouw en scheepvaart. De visserij was op z'n retour. Nieuw was de fruitteelt.

De regelmatige bevolkingsgroei zette door in de eerste helft van de 20e eeuw. Na de Eerste Wereldoorlog leidde dit tot enkele veranderingen van de ruimtelijke structuur. Stedebouwkundig geschiedde dit weinig gelukkig. Men koos namelijk voor de aanleg van een aantal doodlopende straatjes, haaks op de Beneden Oostdijk (Wilhelminastraat, Julianastraat, Ds. C.W. van der Poelstraat). Alleen het eerder gerealiseerde Stoofhof sloot aan op de Voorstraat (**fig. 5c**). Aan de genoemde straten werden hoofdzakelijk kleine arbeiderswoningen gebouwd met zeer ondiepe erven. Langs het begin van de Schaapsweg aan de oostkant van het dorp verscheen bebouwing die ruimer van opzet was. Verder was er sprake van nieuwe lintbebouwing, met name langs de Molendijk.
De economische structuur van Den Bommel werd door het verdwijnen van visserij en scheepvaart wel heel eenzijdig van samenstelling. In 1945 was namelijk bijna 70% van de beroepsbevolking werkzaam in de agrarische sector. Den Bommel telde op dat tijdstip toen iets meer dan 2.000 inwoners.

Na de Tweede Wereldoorlog stokte de ontwikkeling van het plaatsje gedurende enige tijd. Wel vond de aanleg plaats van de Emmastraat waardoor de hierboven vermelde straatjes aan de Oostdijk aan de zuidkant werden ontsloten (zie **fig. 5c**). Na de watersnoodramp van 1953 dempte men de spuikom bij de Kade. De haven werd enigszins teruggelegd in verband met dijkversterking langs het Haringvliet. Na de periode van wederopbouw kwam ten zuiden van de Emmastraat een nieuw woonwijkje tot stand, gevolgd door een begraafplaats en een bedrijventerreintje (vgl. **fig. 4b en c**).

5.2.4. Achthuizen

Het mini-dorpje Achthuizen ligt centraal in de gemeente Oostflakkee aan de westelijke dijk van de Galatheepolder, die in 1525 werd aangewonnen (zie **fig. 2 en 4c**). Deze dijk vormt tevens de oostelijke begrenzing van de polders Den Bommel (1526) en Den Grooten Blok (1600). Daar waar deze drie polders aan elkaar grenzen - op de splitsing van de Bommelse en de Galatheese dijk - is Achthuizen tot ontwikkeling gekomen. De eerste bebouwing werd opgetrokken langs de oorspronkelijke zeezijde (buitentalud) van deze twee dijken. Dat was pas mogelijk na 1600 toen deze dijken hun primaire waterkerende functie verloren hadden door aandijking van de polder Den Grooten Blok. Het ontstaan van Achthuizen is waarschijnlijk het gevolg van een spontane groepering van landarbeiders, dijkwerkers en/of keuterboeren.

Lange tijd bestond dit plaatsje uit niet meer dan een handvol huizen, gerangschikt als een enkelvoudig, tamelijk open bebouwingslint langs de Galatheese en Bommelse dijk. Dat bleef zo tot halverwege de 19e eeuw. In 1847 kreeg de overwegend rooms-katholieke bevolking de beschikking over een eigen kerkgebouw. Deze kerk (annex pastorie) werd opgericht aan de oostzijde van de Galatheese dijk (hier Achthuizen geheten) ter hoogte van de splitsing met de Bommelse dijk. Ongeveer tweehonderd meter noordelijker verrees in 1852 een korenmolen, eveneens aan het (voormalige) binnentalud van de dijk. Deze stenen stellingmolen is onlangs gerestaureerd. Direct ten zuiden van de kerk werd in 1865 een klooster gebouwd. Dit katholieke gesticht was bestemd voor het geven van onderwijs. De lintbebouwing langs de Galatheese dijk, nog steeds overwegend geconcentreerd langs de westkant van de weg, raakte in de tweede helft van de 19e eeuw enigszins verdicht.

Tijdens de eerste helft van de 20e eeuw nam allereerst de bebouwing langs de Bommelse dijk toe, enerzijds door verdichting langs de zuidzijde, anderzijds door de aanleg van een parallelweg langs de noordzijde. Ten noorden van de molen werden enkele huizen opgetrokken aan het Lesje, een dwarsstraatje van de Galatheese dijk. Naast het klooster kwam een nieuwe school tot stand.
Na 1945 verliet men het principe van lintbebouwing en koos men voor een meer compacte uitbreiding in de vorm van twee kleine woonwijkjes, eerst ten zuiden en later ook ten noorden van de kern.

5.2.5. Langstraat

Het dijkgehucht Langstraat ligt circa één kilometer ten zuiden van Achthuizen aan de dijk tussen de polders Galathee (1525) en Den Grooten Blok (1600). Ouderdom en ontstaan zijn vermoedelijk vergelijkbaar.
Omstreeks 1850 was bij Langstraat al sprake van tweezijdige lintbebouwing. Naast een vijftiental huizen (voornamelijk arbeiderswoningen) stond er toen ook al een schooltje (verbouwd in 1888).

Afgezien van verdichting en beperkte uitbreiding van de lintbebouwing veranderde er gedurende de periode 1850-1945 weinig. Langstraat bleef wat het was; een eenvoudig unilineair dijkgehucht met een half open bebouwingsstructuur.

Na 1945 nam Langstraat nauwelijks in omvang toe. Halverwege het bebouwingslint werd aan de westkant van de Galatheese dijk een doodlopend dwarsstraatje aangelegd. Aan het noordeinde van het lint richtte men een hervormd kerkje op.

5.2.6. Zuidzijde

De derde dijknederzetting en tevens de kleinste van de drie is het gehucht Zuidzijde tussen Oude-Tonge en Den Bommel (**fig. 4c**). De naam is ontleend aan de ligging bij de zuidelijke dijk van de polder De Tille (1515). Zuidzijde ontstond bij de aansluiting van de Tilse en Bommelse dijk. Langs de eerste liggen enkele boerderijen, langs de tweede vooral landarbeiderswoningen.

Halverwege de 19e eeuw bestond Zuidzijde uit niet meer dan een tiental huizen/boerderijen en een herberg. In 1884 kreeg het gehucht een schooltje. Schooltje en herberg zijn inmiddels verdwenen. Halverwege de jaren dertig van deze eeuw werd langs de Tilse dijk een watertoren gebouwd. De omvang bleef gedurende de periode 1850-1945 nagenoeg gelijk. Het gehucht behield zijn T-vormige nederzettingsstructuur en open bebouwingskarakteristiek.

Ook na 1945 nam Zuidzijde nauwelijks toe in omvang. Ten zuiden van de Tilse dijk werd een complexje vakantiewoningen aangelegd.

5.3. Verspreide bebouwing

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

Omstreeks 1850 was het buitengebied nog maar spaarzaam bebouwd. Enkele polders waren nagenoeg onbewoond (Wilhelminapolder, Mariapolder). In de periode 1850-1945 nam de verspreide bebouwing slechts langzaam toe. Daar kwam ook na 1945 weinig verandering in. Het buitengebied van de gemeente Oostflakkee bleef dun bevolkt.

Een opvallend niet-agrarisch bouwwerk in het landelijk geheel is de watertoren bij het gehucht Zuidzijde. Deze watertoren werd halverwege de jaren '30 van deze eeuw opgericht in opdracht van het waterleidingbedrijf Goeree-Overflakkee (par. 4.6.).

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:

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

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

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

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

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

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

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

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

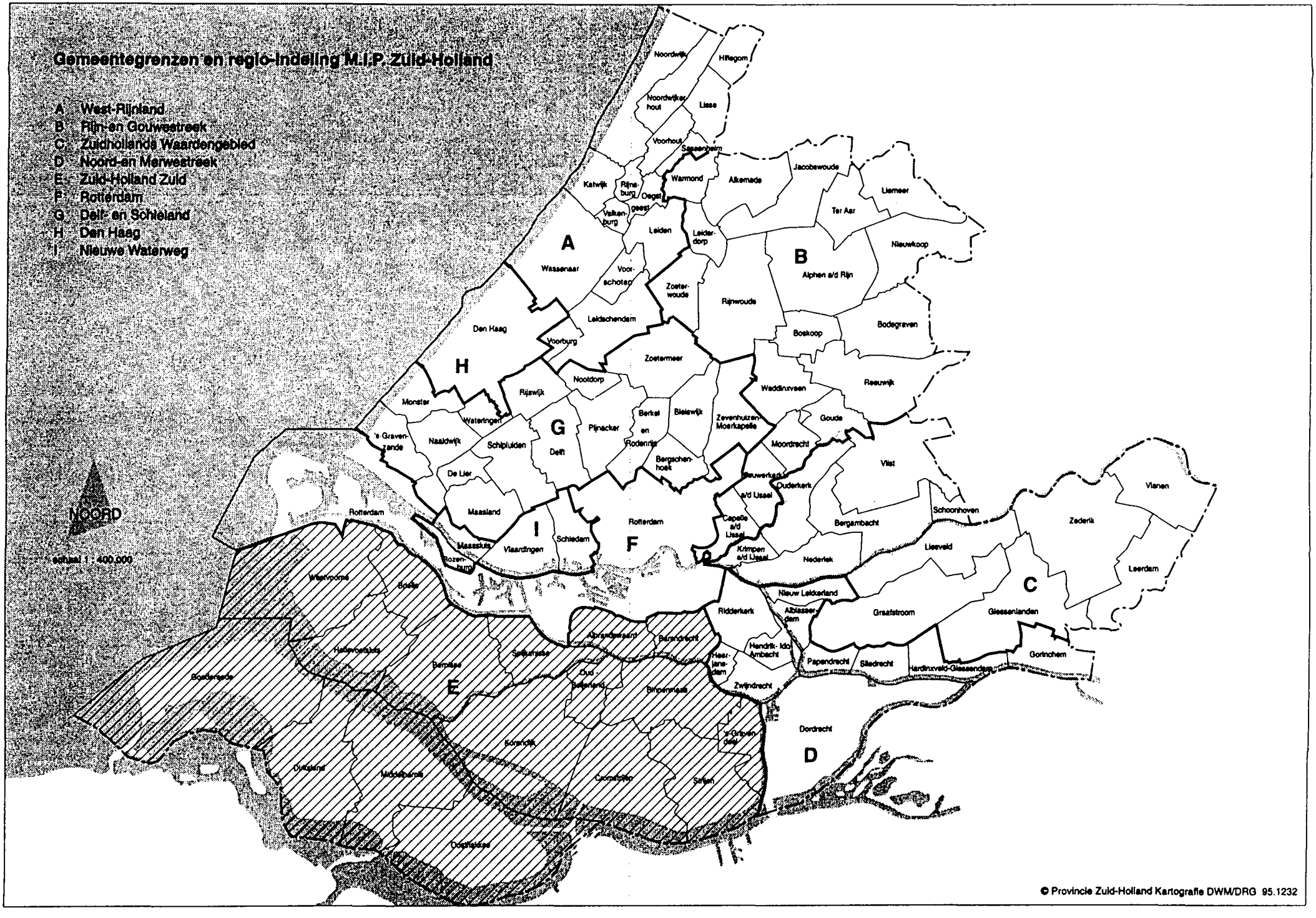
- Klok, J. (1979).
De geschiedenis van het fort Prins Hendrik te Ooltgensplaat. In: "Van Westvoorne tot St. Adolfsland". Historische verkenningen op Goeree-Overflakkee, 1979, pp. 177-199.

- Meijerink, W.J. en P.F.A. Vrolijk (1975).
Inventaris van de archieven van de gemeente Oostflakkee (Ooltgensplaat, Den Bommel en Oude-Tonge). Provinciale inspectie der archieven in Zuid-Holland. 's-Gravenhage.

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

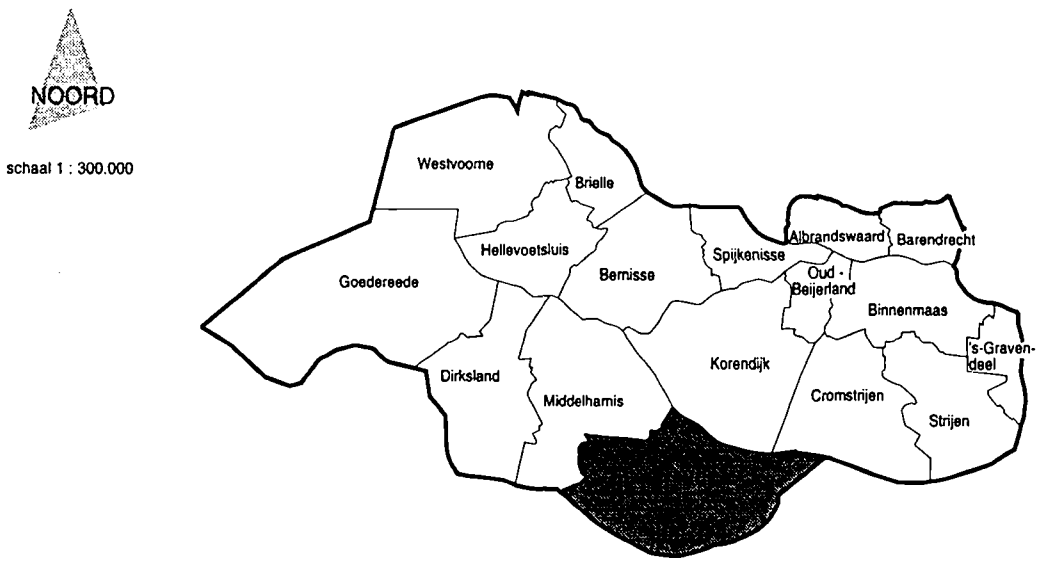
- Verseput, J. (1970).
Enkele grepen uit de geschiedenis van de visserij van Middelharnis in de periode van het bestaan van de visafslag. In: "Mededelingen van de Nederlandse Vereniging voor Zeegeschiedenis", 1970, nr. 2, pp. 5-16.

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


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

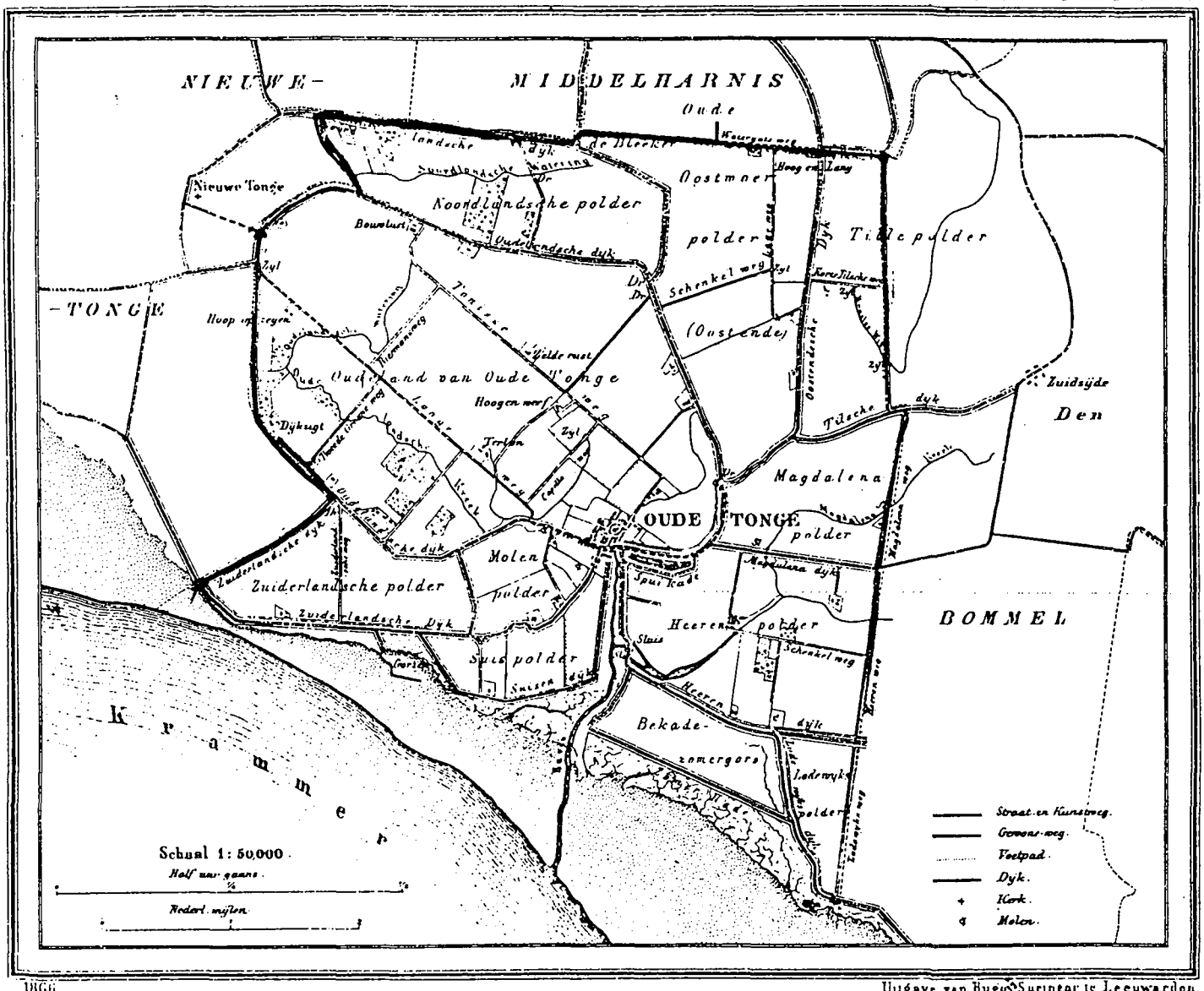
Figuur 10f.

Gemeente Oostflakkee

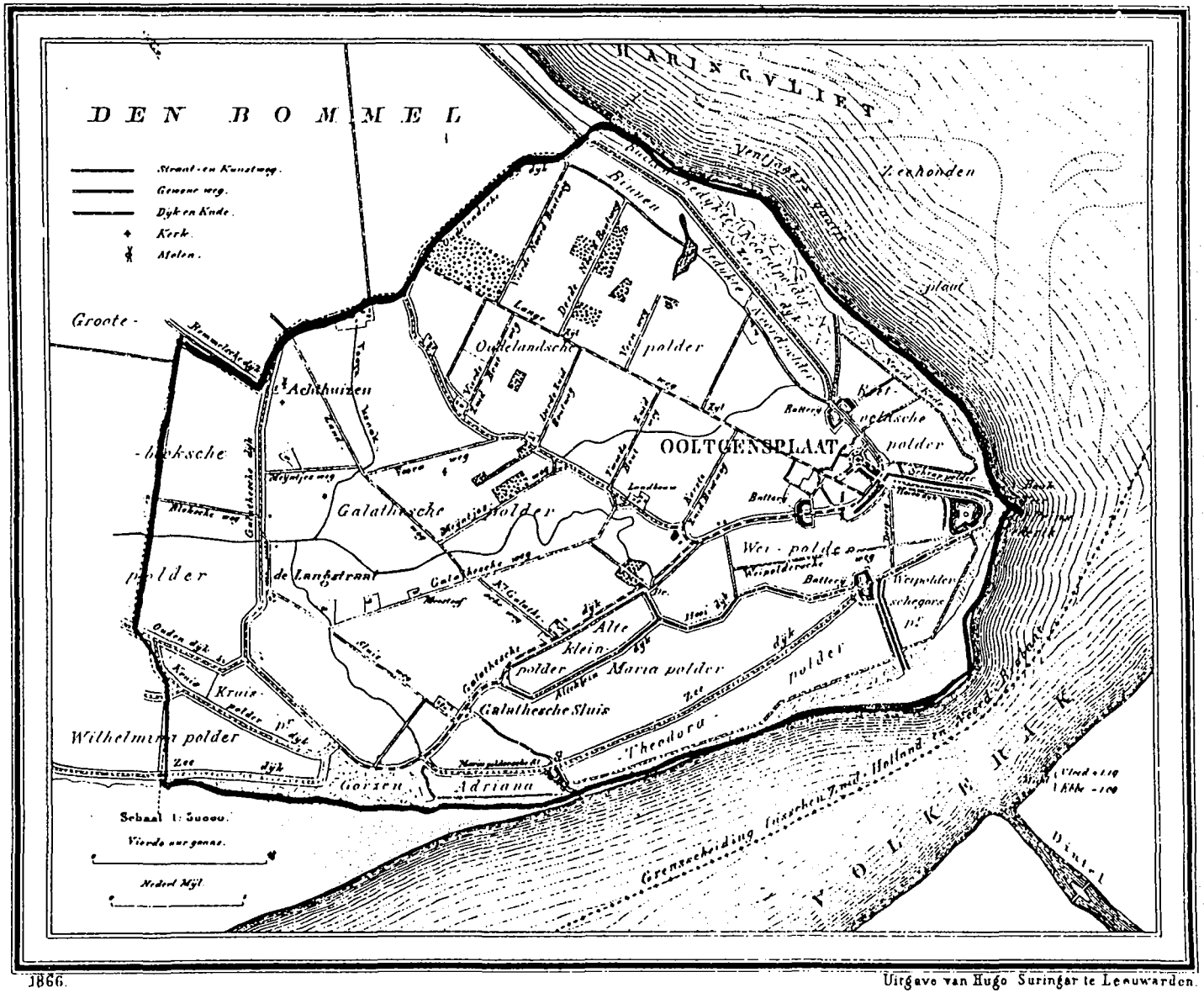


© Provincie Zuid-Holland Kartografie DWM/DRG 95.1232

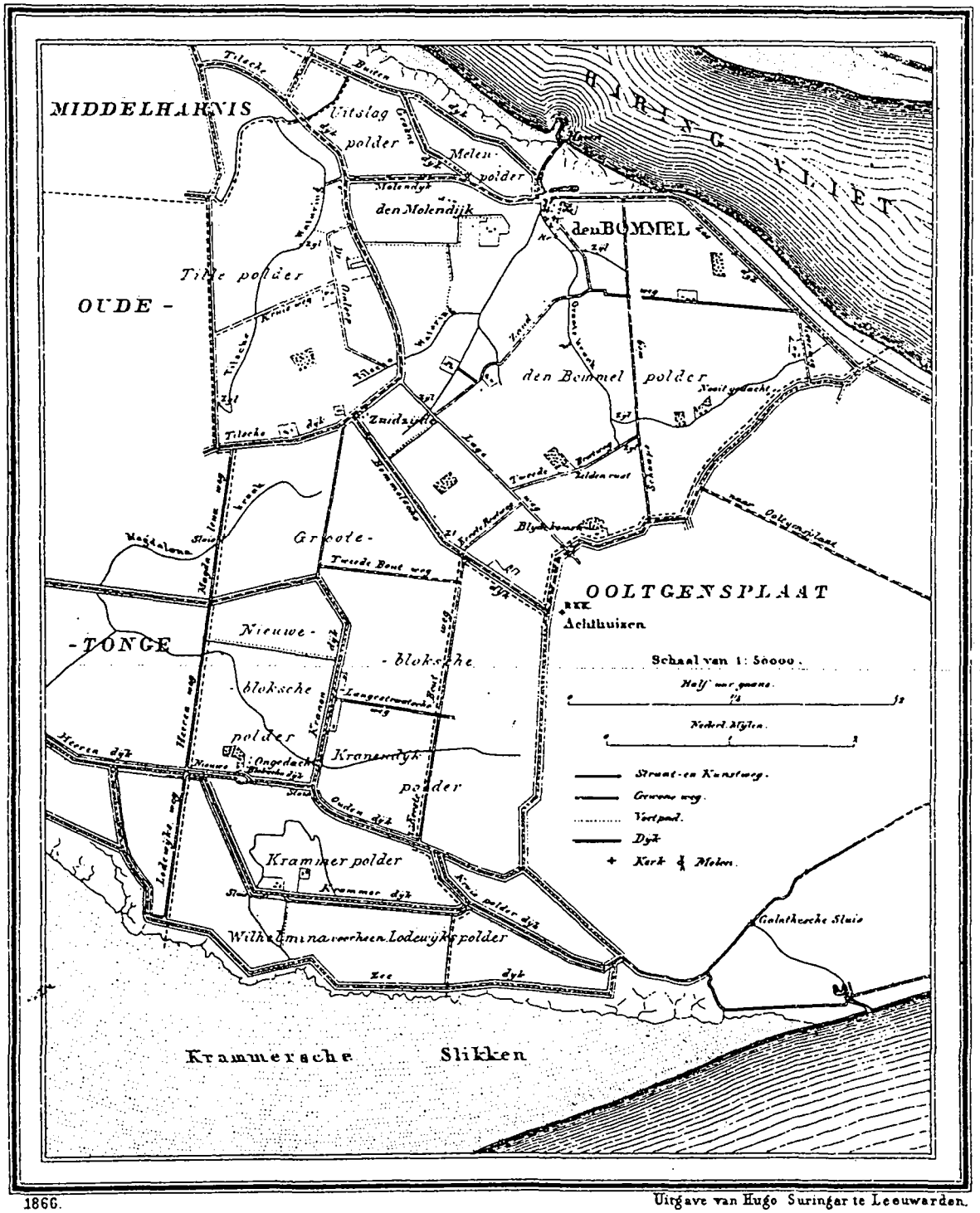
PROVINCIE ZUID HOLLAND. GEMEENTE OUDE TONGE.



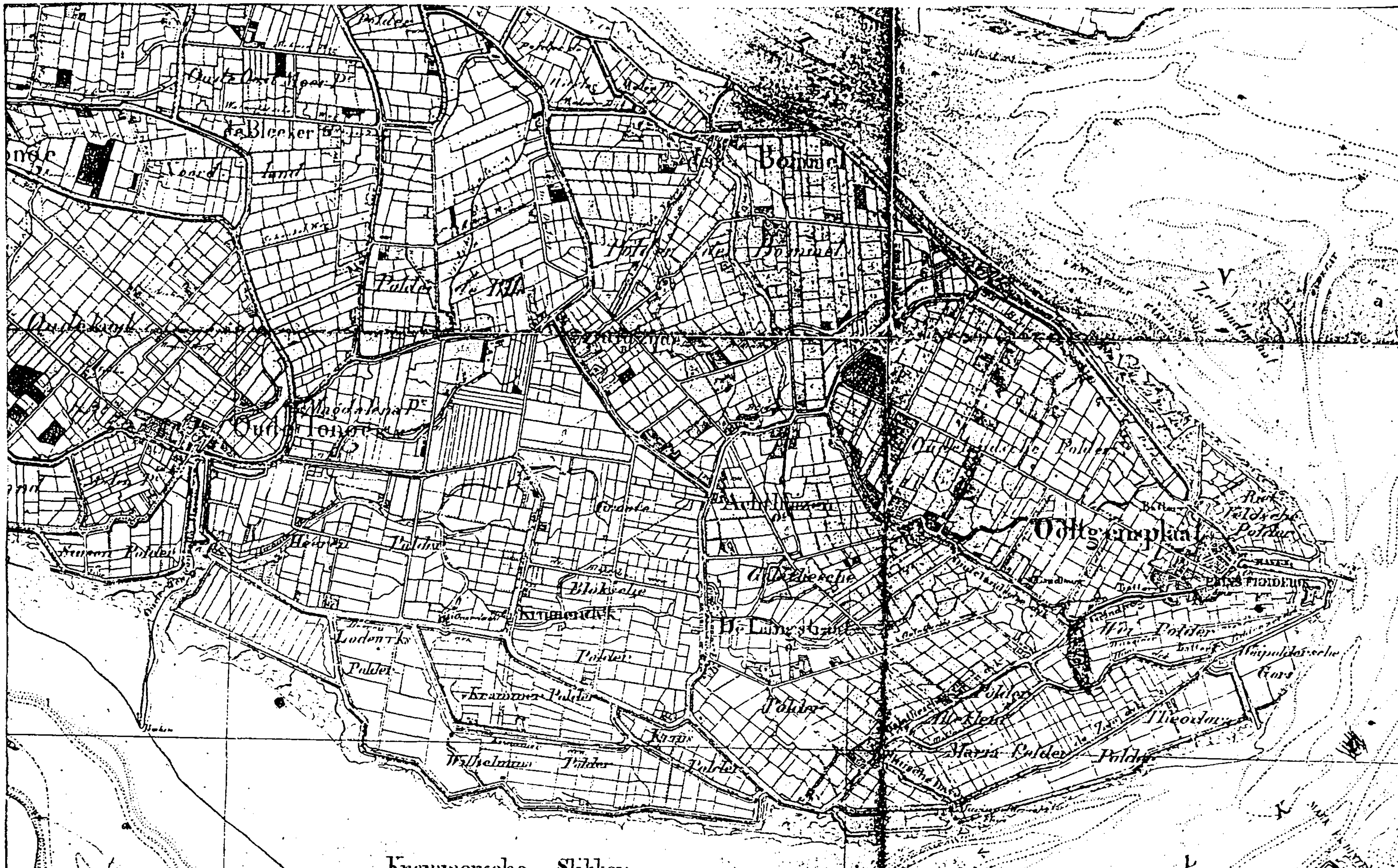
Figuur 3a. Oude-Tonge anno 1866. Uit de gemeente-atlas van J. Kuyper(1869).



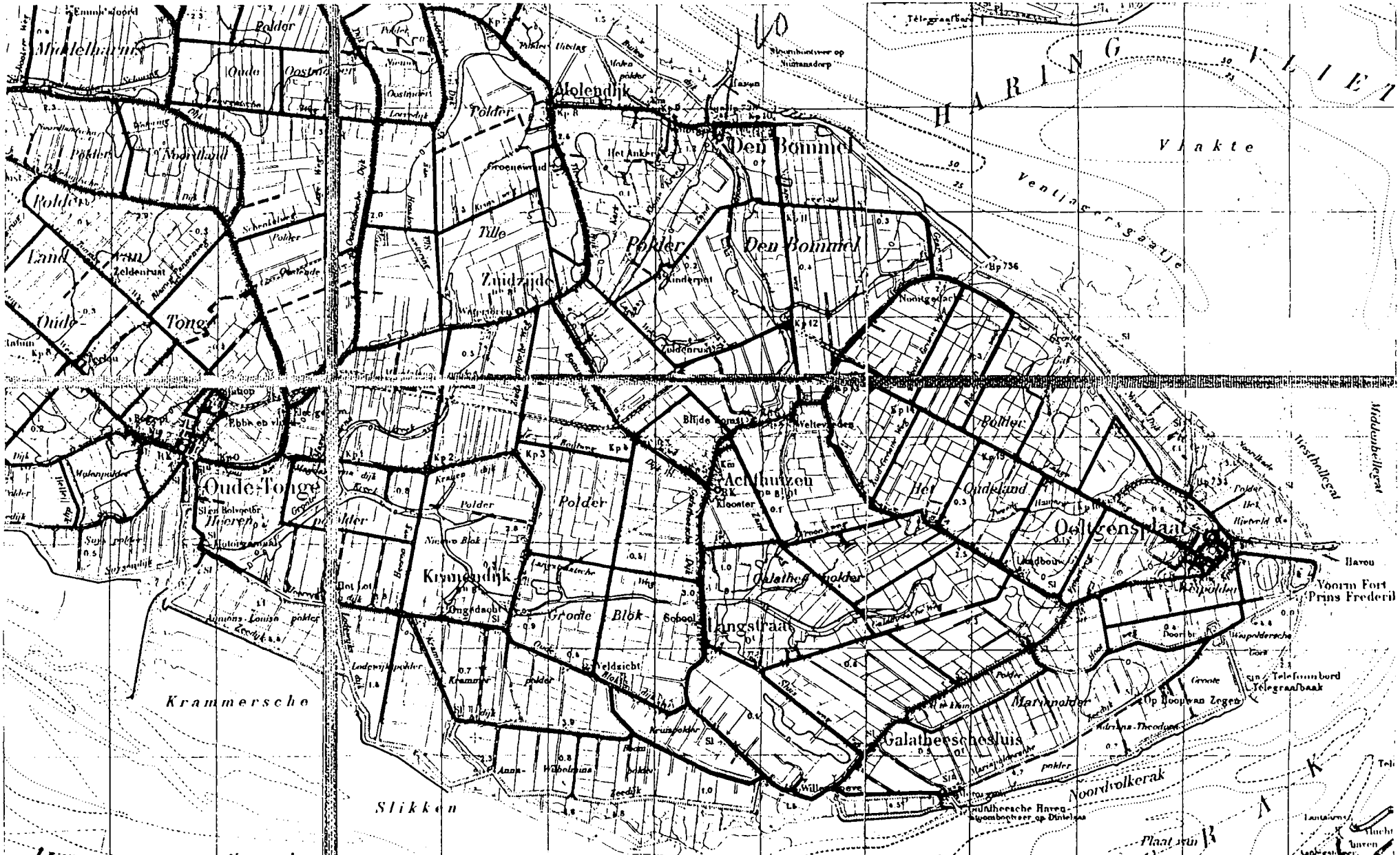
Figuur 3b. Ooltgensplaat anno 1866. Uit de gemeente-atlas van J. Kuyper(1869).



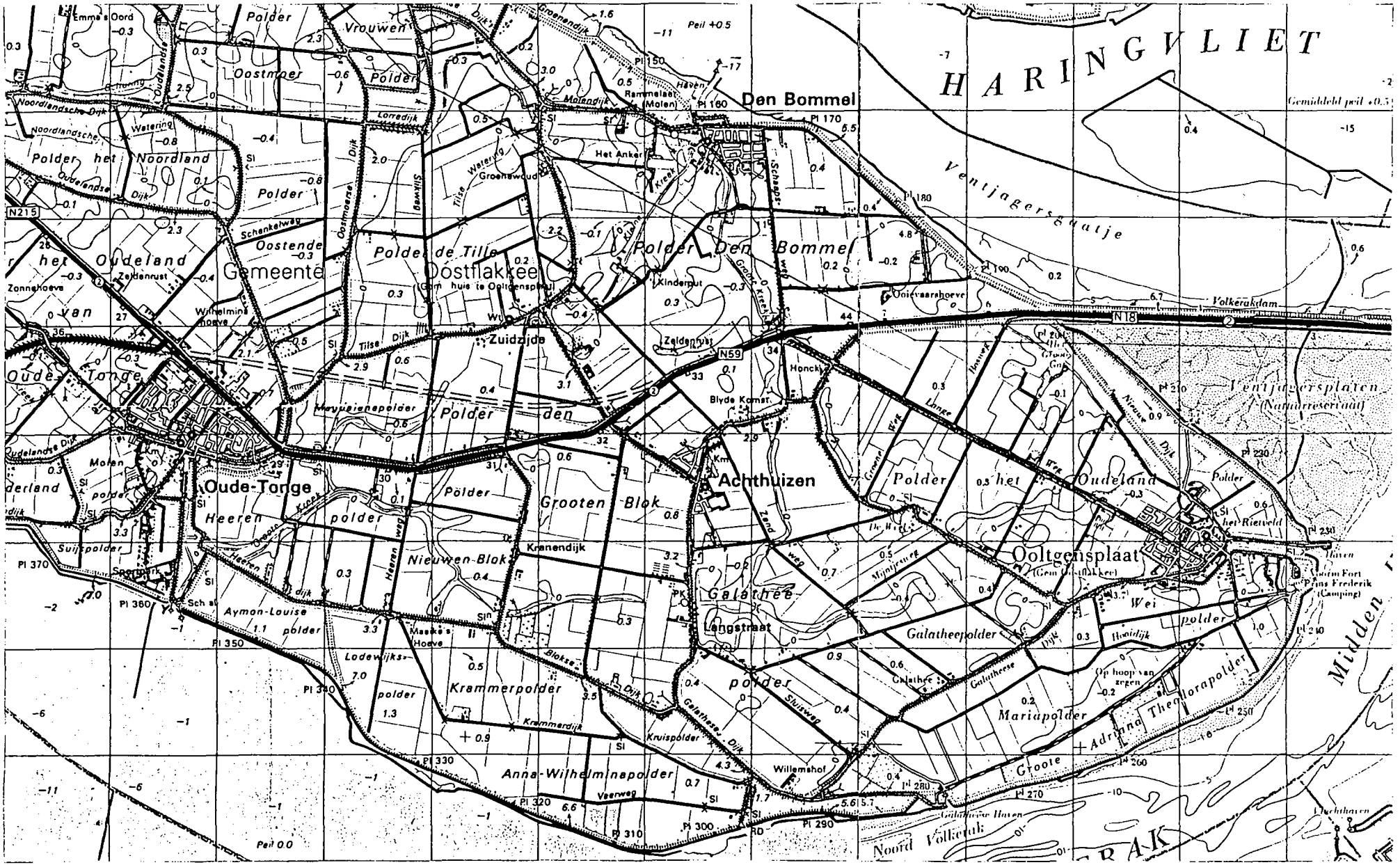
Figuur 3c. Den Bommel anno 1866. Uit de gemeente-atlas van J. Kuyper(1869).



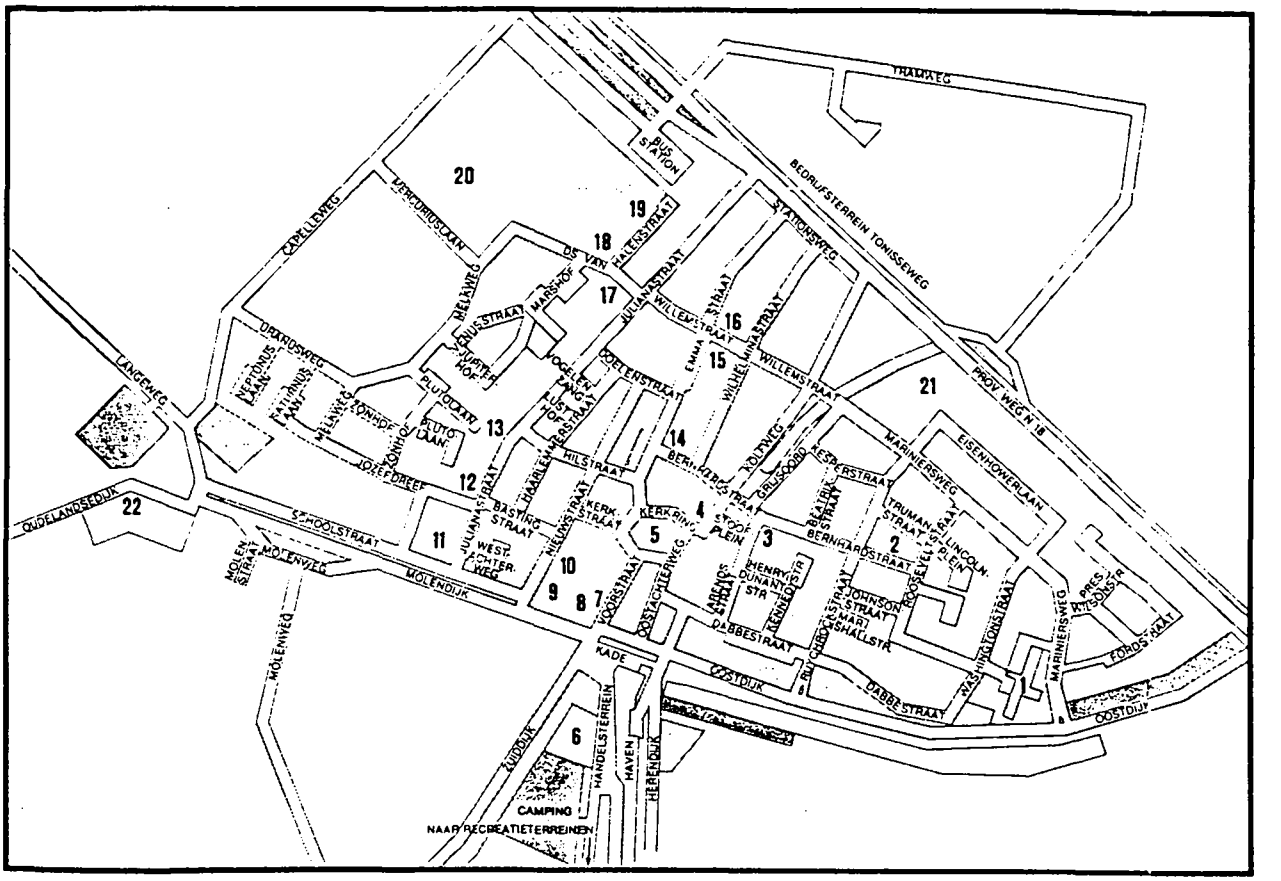
Figuur 4a. Uitsnede topografische kaart 1:50.000, bladnr. 43 (1860).



Figuur 4b. Uitsnede topografische kaart 1:50.000, bladnrs. 42 Oost en 43 West (1949).

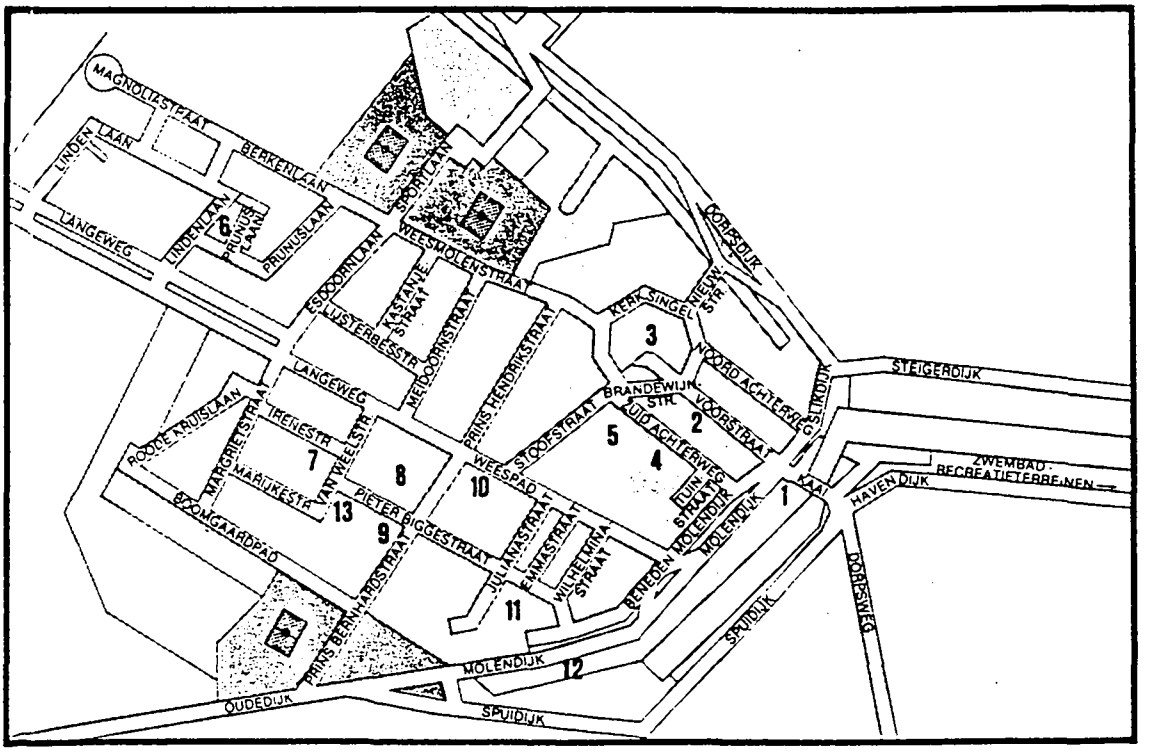


Figuur 4c. Uitsnede topografische kaart 1:50.000, bladnrs. 42 Oost en 43 West (1980-'90).



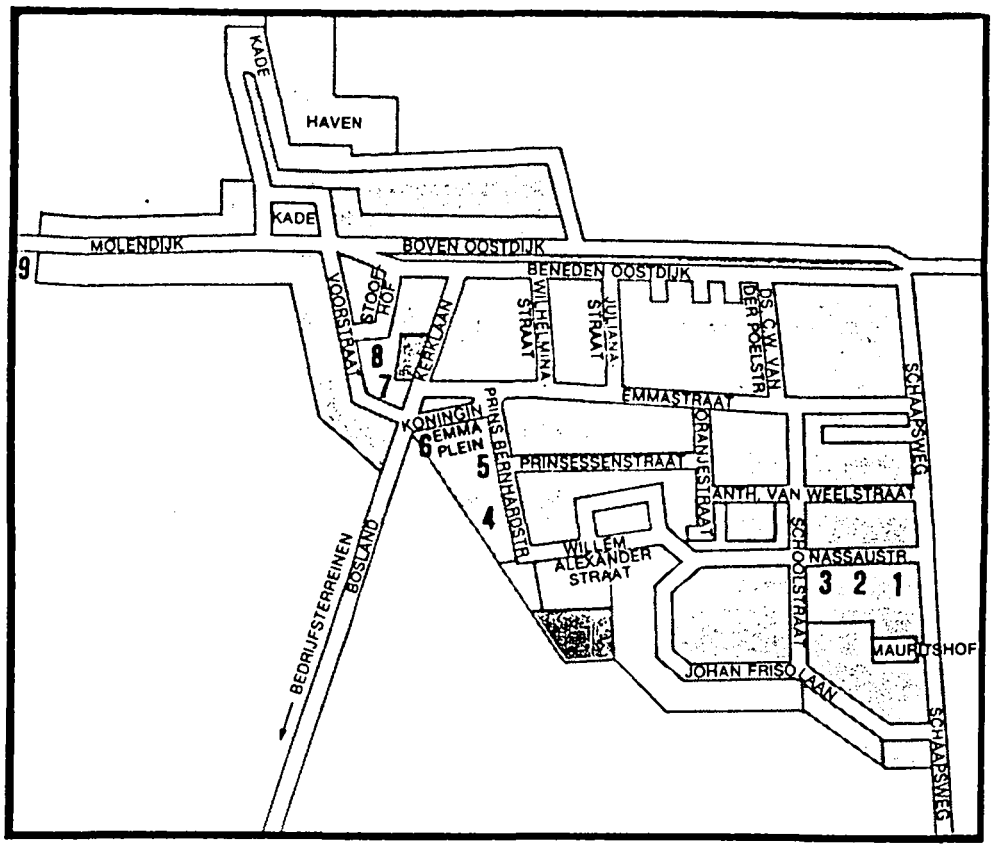
OUDE-TONGE

Figuur 5a. Straatnamenkaart Oude-Tonge.



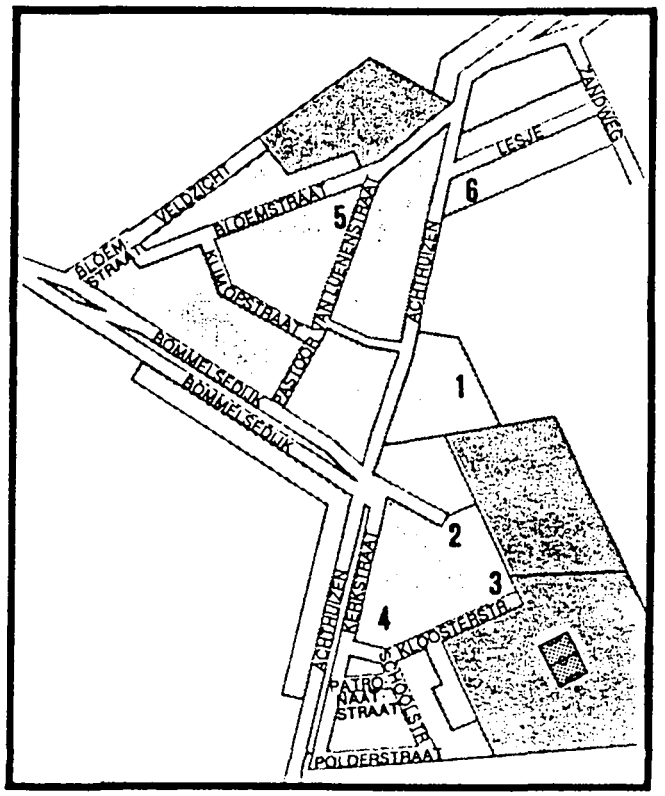
OOLTGENSPLAAT

Figuur 5b. Straatnamenkaart Ooltgensplaat.



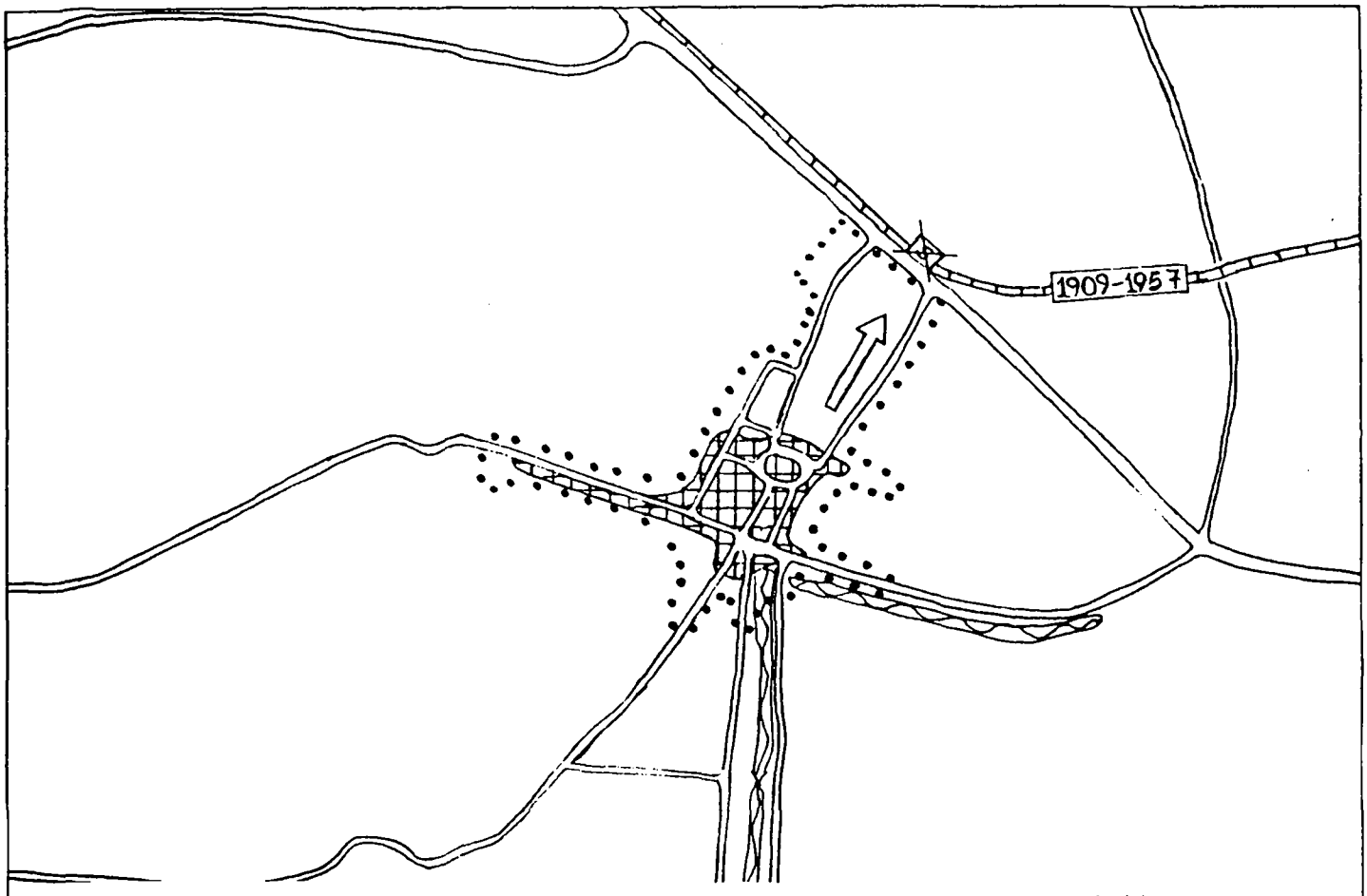
DEN BOMMEL

Figuur 5c. Straatnamenkaart Den Bommel.

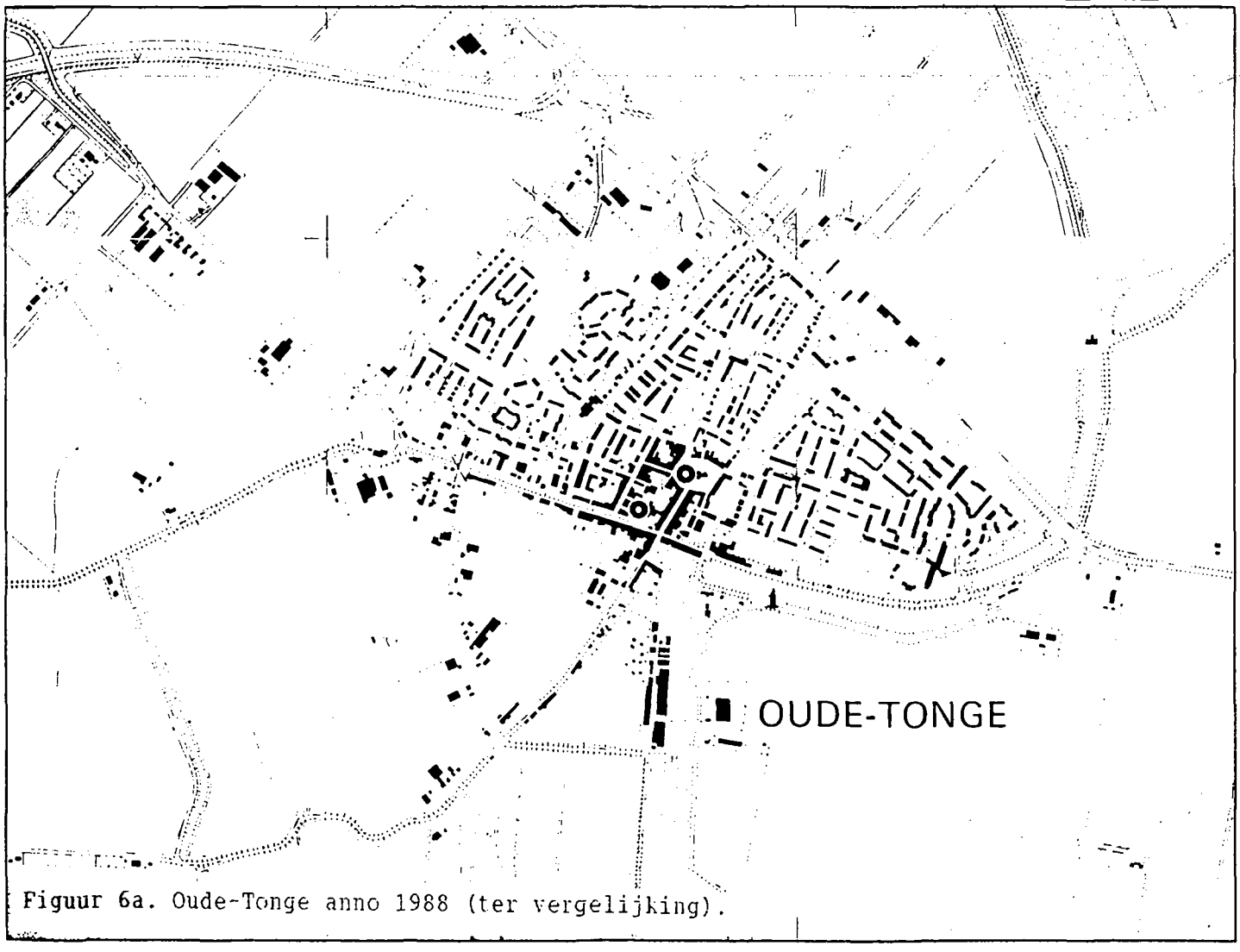


ACHTHUIZEN

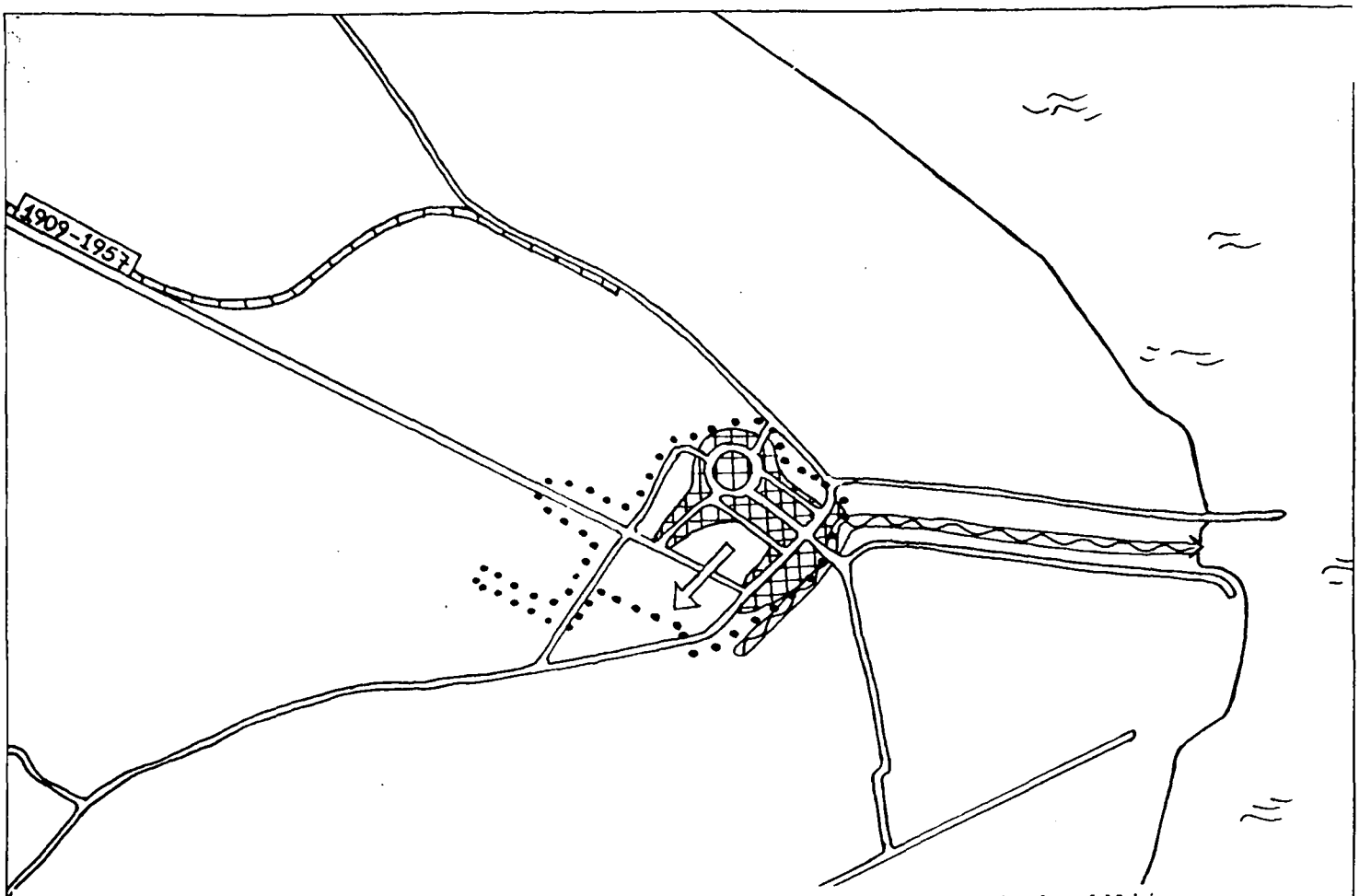
Figuur 5d. Straatnamenkaart Achthuizen.



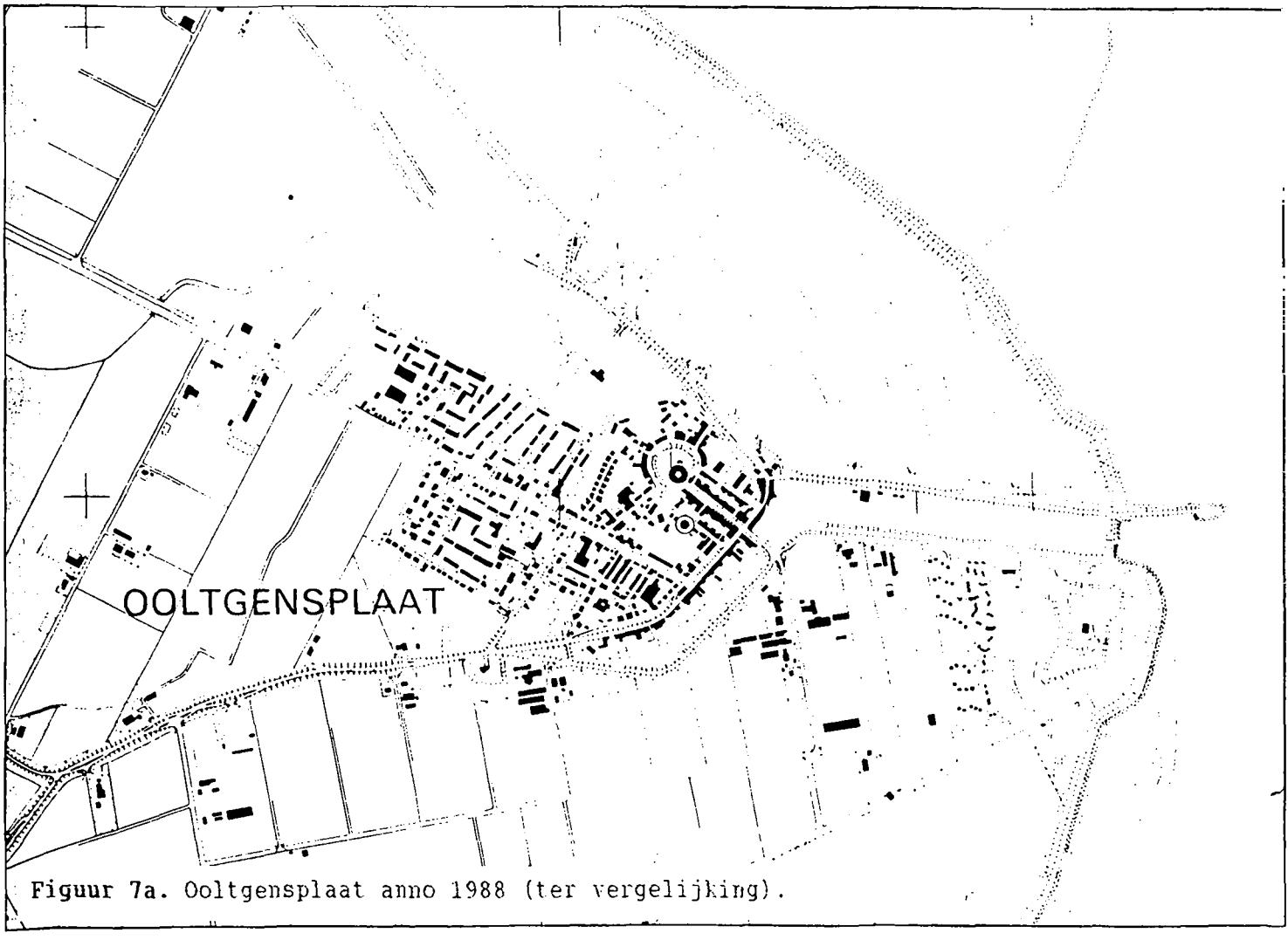
Figuur 6. Functioneel-ruimtelijke ontwikkeling van **Oude-Tonge** in hoofdlijnen, periode 1850-1945 (voor verklaring zie legenda).



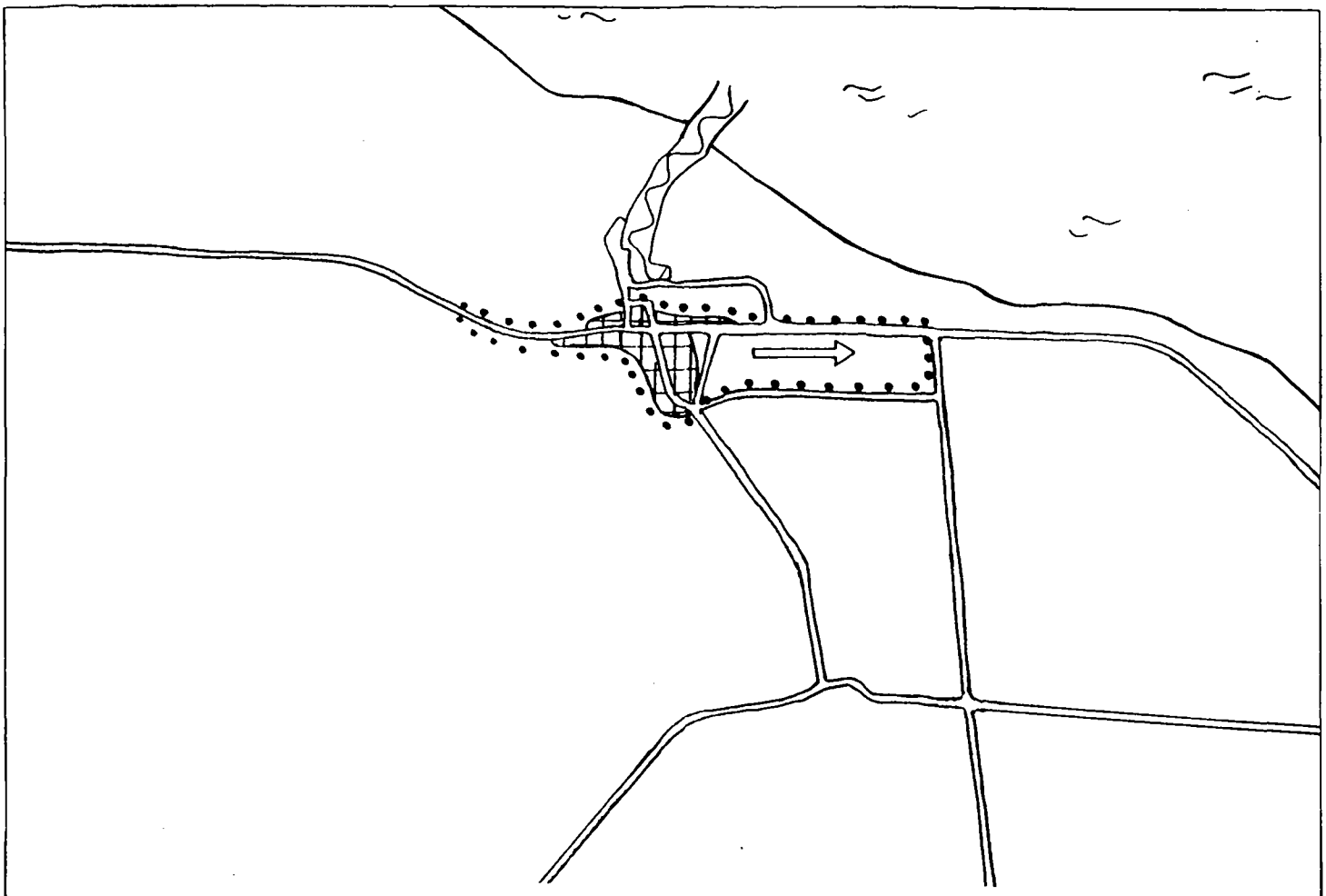
Figuur 6a. Oude-Tonge anno 1988 (ter vergelijking).



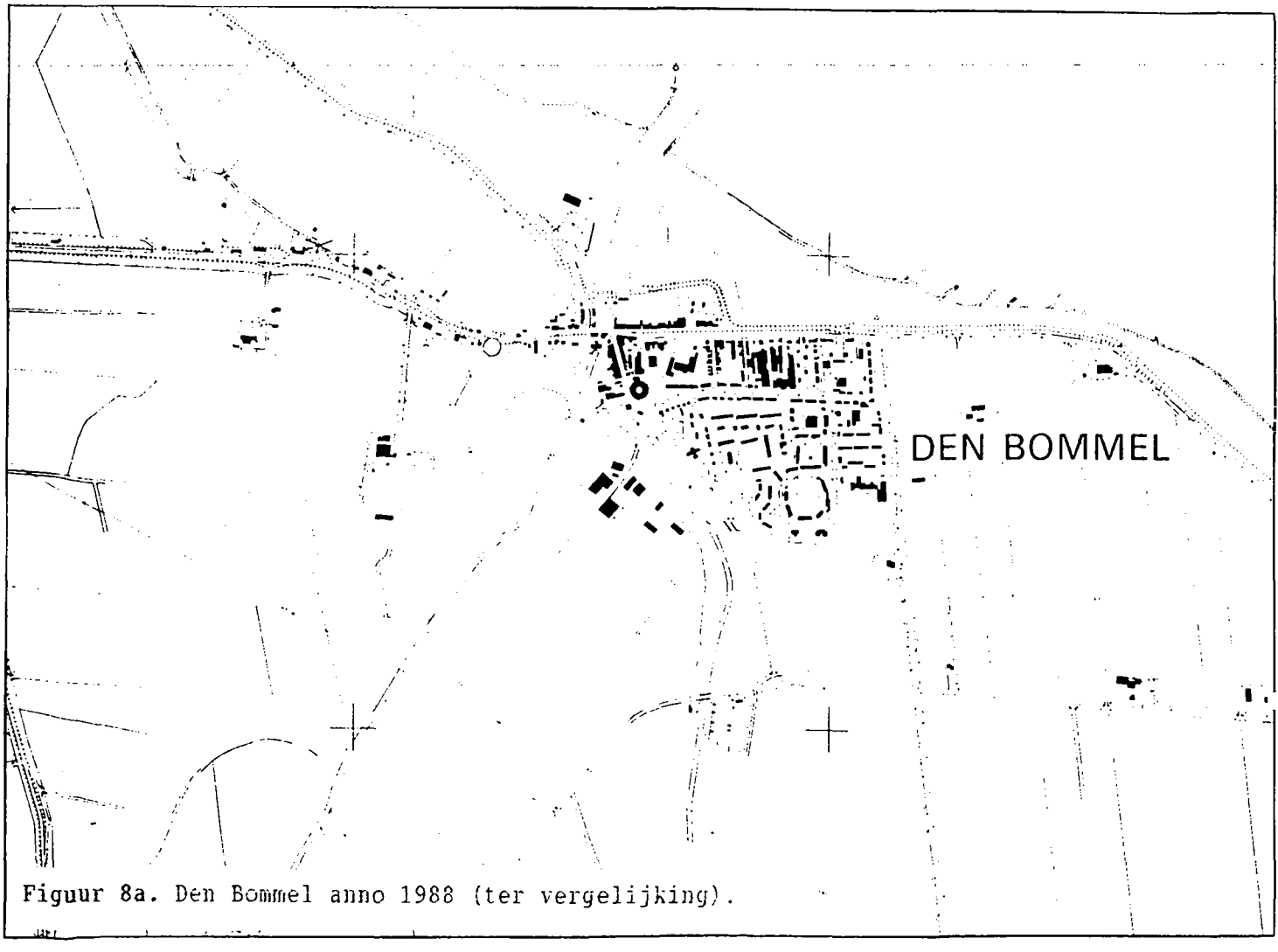
Figuur 7. Functioneel-ruimtelijke ontwikkeling van **Ooltgensplaat** in hoofdlijnen, periode 1850-1945 (voor verklaring zie legenda).



Figuur 7a. Ooltgensplaat anno 1988 (ter vergelijking).



Figuur 8. Functioneel-ruimtelijke ontwikkeling van Den Bommel in hoofdlijnen, periode 1850-1945 (voor verklaring zie legenda).



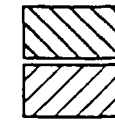
Figuur 8a. Den Bommel anno 1988 (ter vergelijking).

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

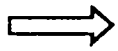
Bestaande kern ± 1850

Omvang kern ± 1945

Terrein gedomineerd door
Nijverheid, Handel en Industrie:

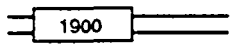


±1850
±1945



Richting van Algemeen-ruimtelijke ontwikkeling

Lineaire ontwikkeling



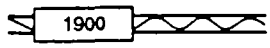
Weg, eventueel met jaar van opening

Spoorweg met openings- en sluitingsjaar

Lokaalspoorweg of tramweg met openings- en sluitingsjaar

Spoor-/tramwegstation

Spoor-/tramwegstation opgeheven



Waterloop, eventueel met jaar van opening