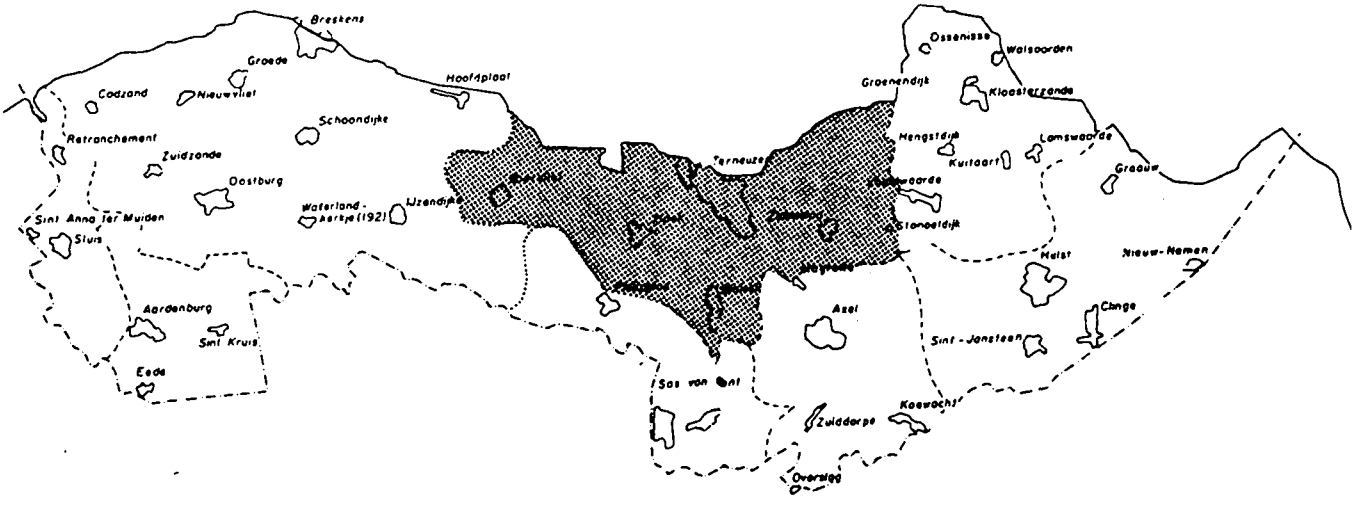
PROVINCIE ZEELAND

monumenten inventarisatie project zeeland

concept gemeentebeschrijving



terneuzen

(december 1990)

B. I. Sens

INHOUDSOPGAVE

VOORWOORD 4

1. INLEIDING 5

2. BODEMGESTELDHEID 5

3. GRONDGEBRUIK 6

4. INFRASTRUCTUUR 7

4.1. Wegen 7
4.2. Waterwegen, havens en veren 7
4.3. Dijken 8
4.4. Spoor- en tramwegen 8
4.4.1 Spoorwegen 8
4.4.2 Tramwegen 8

5. NEDERZETTINGEN 9

5.1. Algemeen 9
5.2. Terneuzen 9
5.3. Biervliet 12
5.4. Hoek 13
5.5. Sluiskil 13
5.6. Zaamslag 14
5.7. Buurtschappen en gehuchten 14
5.8. Buitengebied 15

6. SAMENVATTING INVENTARISATIE EN GEBIEDEN MET BIJZONDERE WAARDEN 16

LITERATUURLIJST

KAART 1: Ruimtelijke en functionele ontwikkelingen in hoofdlijnen 1850-1945 (Terneuzen)

KAART 2: Typologie uitbreidingen 1850-1945 met gebieden met bijzondere waarde

AFBEELDINGEN

VOORWOORD

Wat is het Monumenten Inventarisatie Project?

Door het rijk is in samenwerking met de provincies en de vier grote steden een project ontwikkeld dat als doel heeft de inventarisatie van jonge bouwkunst en stedebouw in Nederland. "Jonge" betekent hier: tot stand gekomen in de periode midden 19e eeuw - Tweede Wereldoorlog.
De verkregen gegevens worden landelijk verzameld en verwerkt. Ze kunnen dienen als uitgangspunt voor verder onderzoek en voor het te voeren beleid van rijk, provincies en gemeenten. Ze bestaan uit regio- en gemeentebeschrijvingen en uit de inventarisatieresultaten (veldwerk).

Regiobeschrijving

De inventarisatie wordt per provincie (of grote stad) gebiedsgewijs aangepakt. Daartoe is de provincie Zeeland in drie werkgebieden verdeeld, namelijk Midden-Zeeland, Noord-Zeeland en Zeeuwsch-Vlaanderen.
Per gebied wordt eerst een regiobeschrijving gemaakt, met daarin een beschrijving van de historische en ruimtelijke ontwikkelingen in de periode ca. 1850 -1945. Bij de beschrijving wordt globaal aandacht besteed aan de algemeen historische aspecten van bestuurlijke, landschappelijke, sociaal-economische en geografische aard.

Gemeentebeschrijving

Met behulp van de regiobeschrijving vindt nader onderzoek plaats per gemeente en per kern. In eerste instantie gebeurt dit op basis van literatuurstudie en vergelijkend kaartonderzoek. De resultaten hiervan worden aangevuld met gegevens uit de object- en complexinventarisatie. Het onderzoek leidt tot een korte beschrijving van de kernen per gemeente en de historische en ruimtelijke ontwikkeling daarvan, waarbij aandacht wordt besteed aan algemeen historische aspecten van onderwerpen die ook bij de regiobeschrijving zijn behandeld (zie boven).
Met behulp van (voornamelijk) historisch kaartmateriaal wordt inzicht gegeven in de ruimtelijke ontwikkelingen.
Wanneer een kern in de betrokken periode belangrijke functionele en stedebouwkundige ontwikkelingen heeft doorgemaakt, wordt er bovendien een overzichtskaart toegevoegd van deze ontwikkelingen met een typologie van de uitbreidingen.
De regio- en gemeentebeschrijvingen vormen de basis voor het veldwerk. Het veldwerk bestaat uit inventarisaties van objecten, complexen en stedebouwkundige structuren, die voor de periode belangrijk en/of kenmerkend of juist bijzonder zijn. Aan de gemeentebeschrijvingen is een samenvatting van het veldwerk toegevoegd.

1. INLEIDING

De gemeente Terneuzen ligt in Oost en West Zeeuwsch-Vlaanderen en heeft een oppervlakte van 12.000 ha.
De gemeente wordt in het noorden begrensd door de Westerschelde.
Ten oosten ligt de gemeente Hontenisse, ten zuiden de gemeente Axel en de gemeente Sas van Gent en ten westen de gemeente Oostburg (afb. 1).
De huidige gemeente Terneuzen werd in 1970 gevormd uit de voormalige gemeenten Terneuzen, Hoek, Biervliet en Zaamslag.
De gemeente wordt doorsneden door het kanaal Terneuzen-Sas van Gent.
In het gebied bevinden zich de stad Terneuzen, het stadje Biervliet en de dorpen Hoek, Sluiskil en Zaamslag. Voorts bevinden zich er een vijfentwintigtal gehuchten of buurtschappen, van dikwijls zéér geringe omvang.

2. BODEMGESTELDHEID

De gemeente Terneuzen bestaat landschappelijk gezien voor het grootste deel uit polderland en voor een klein deel uit buitendijks gebied. Dit laatste bevindt zich aan de noordelijke kuststrook.
Het polderland behoort tot het nieuwland en bestaat globaal beschouwd uit een patroon van grote voormalige zandige geulen en uitgestrekte kleiïge vlakten.
De grote geulenstelsels zijn als gevolg van de relatief hoge stroomsnelheden tijdens de sedimentatie gevuld met zand, dat plaatselijk bij een latere overstroming bedekt is met een dun kleilaagje. Soms zijn er, vooral bij de aftakkingen van de geulen, zandige opwassen gevormd. Tot één van de duidelijkste voorbeelden in Zeeuwsch-Vlaanderen behoort het Braakmangebied. De bodem bestaat uit kalkrijk, nogal grof zand, de zogenaamde vlakvaaggronden (plaatgronden). Deze gronden liggen vaak relatief hoog door het ontbreken van inklinking.
Naast de grote geulenstelsels, hebben zich jonge zeekleigebieden gevormd. Dit zijn over het algemeen zeer vlakke gebieden. Bij overspoelde oudlandgebieden komt wat meer reliëf voor door het onderliggende patroon van kreekruggen en poelgronden; dit is onder andere goed te zien in de omgeving van Zaamslag. Het jonge zeekleigebied is op zeer veel plaatsen doorsneden met kreken en kreekresten, zoals bijvoorbeeld de Achterste en de Voorste Kreek in de Lovenpolder boven Hoek.
Vooral in het gebied rondom de Braakmankreek bevinden zich polders die in de inventarisatieperiode (met name in de tweede helft van de 19e eeuw) zijn ingedijkt (afb. 2, 3, 4). Definitieve afsluiting van deze zeearm vond in 1952 plaats.

Toen Zeeuwsch-Vlaanderen nog grotendeels uit een aantal eilanden bestond, vond de afwatering op natuurlijke wijze plaats op de omringende geulen.
Door de aanleg van het kanaal Terneuzen-Gent in 1827 werd Oost Zeeuwsch-Vlaanderen waterstaatkundig eigenlijk in twee delen gescheiden.Een aantal polders ten westen van dit kanaal kon aanvankelijk nog lozen op de Braakman en op het Axelse Gat en het Sasse Gat, maar dit werd steeds moeilijker vanwege de aanslibbingen.
In 1843-'45 werden bij het kanaal Terneuzen-Gent de Westelijke en Oostelijke Rijkswaterleidingen aangelegd ten behoeve van afwatering van westelijk en oostelijk van het kanaal gelegen polders, aangezien bestaande afwateringen op het Nederlands kanaalgedeelte moesten ver-

dwijnen. Deze Rijkswaterleidingen zijn open afwateringskanalen, terwijl de afwatering ook gedeeltelijk via bestaande kreken loopt.
De Westelijke Rijkswaterleiding (ca. 12,5 km) loopt van Sas van Gent langs de westzijde van het kanaal, ten westen om Sluiskil heen, naar Terneuzen. Bij de jongste kanaalverruiming (1960-'68) werd tussen Sluiskil en Terneuzen een nieuwe leiding gegraven.
De Oostelijke Rijkswaterleiding (ca. 15 km) vangt aan in de Molenkreek bij Westdorpe ten zuiden van Sluiskil en zet zich voort via een aantal kreken, om aanvankelijk door een zijkanaal en een deel van de oude vestinggracht in de Oostgeul van de oostelijke buitenhaven van Terneuzen uit te monden.
Zowel van de Oostelijke als de Westelijke Waterleiding zijn de uitwateringssluizen bij Terneuzen in de jaren zestig van deze eeuw verplaatst en/of vernieuwd.
Er bevonden zich in het gebied meerdere uitwateringssluizen en een afsluitbare duiker. Het eerste Zeeuwsch-Vlaamse gemaal was een electrisch gemaal, dat in 1925 bij Biervliet werd gesticht. Door verzanding van de suatiegeul van de Elisabethpolder was namelijk sinds het eind van de vorige eeuw de afwatering slechter geworden en wel dermate, dat in de natte jaargetijden de laagstgelegen landen onder Biervliet geheel of gedeeltelijk onder water stonden. Dit gemaal was tot 1969 in gebruik.
Bij bedijking van de Elisabethpolder in 1866 werd een uitwateringskanaal langs de oostelijke en zuidelijke dijk van de Elisabethpolder gegraven, verder aansluitend op de sluis in de Kompolder.

3. GRONDGEBRUIK

Vergeleken met andere delen van Zeeland, was er in Zeeuwsch-Vlaanderen steeds weinig weiland in verhouding tot bouwland.
Rond 1819 was in Oost Zeeuwsch-Vlaanderen de verhouding in oppervlakte weiland ten opzichte van bouwland respectievelijk 1-5. Tussen 1931 en 1941 lag deze verhouding niet veel anders.
Door de hogere ligging was men in Zeeuwsch-Vlaanderen minder vaak dan in de meeste overige delen van Zeeland door de grondwaterstand aan grasland gebonden.
Het jonge zeekleigebied behoort tot de beste akkerbouwgebieden van Nederland. In de tweede helft van de vorige eeuw werd naast graan ook veel vlas en meekrap verbouwd. Nog voor het uitbreken van de landbouwcrisis op het eind van de 19e eeuw, was de meekrapcultuur ten onder gegaan. Na de landbouwcrisis ging ook de graanbouw in betekenis achteruit.
In het jonge zeekleigebied bevinden zich kleine gebieden die door fruitteelt en grasland ingenomen worden.
De voormalige grote geulenstelsels bezitten nogal onvruchtbare, droogtegevoelige grond, die vooral als grasland in gebruik is. Er is ook veel populierenbos op aangeplant, bijvoorbeeld in de voormalige Braakmangeul.
De gronden langs de kreekresten bestaan voornamelijk uit drassig grasland.
Het akkerland werd ingedeeld volgens een rationele, grootschalige en rechte blokverkaveling.
Rond Biervliet bevond zich in de inventarisatieperiode een tamelijk kleinschalige verkaveling.

4. INFRASTRUCTUUR

4.1 Wegen

De huidige vorm van Zeeuwsch-Vlaanderen is voornamelijk ontstaan door bedijkingen na 1600. De binnendijken deden dienst als wegen en de polder zelf werd in de meeste gevallen ontsloten door een stelsel van rechte, loodrecht op elkaar of op de dijk staande wegen.
De meeste dorpen zijn onderling door dijkwegen verbonden. Veel dorpen liggen aan een kruising van dijken of aan weerszijden van een dijk, zoals bijvoorbeeld Hoek.
Aanvankelijk kon men volstaan met de vrij smalle dijkwegen, ondanks de vaak grote omwegen. Tegen het eind van de 19e eeuw werden verschillende verkortende verbindingswegen dwars door de polders aangelegd.
Eén van de eerste grote rechtlijnige wegen is bijvoorbeeld te vinden in de Zaamslagpolder: oost-west verbinding (Zaamslag-Stoppeldijkse Veer). De noord-zuid weg van Terneuzen naar de Belgische grens kwam op de westelijke dijk van het kanaal Terneuzen-Gent te liggen.

4.2 Waterwegen, havens en veren

De aan de Westerschelde gelegen gemeente wordt doorsneden door het kanaal Terneuzen-Sas van Gent. Dit kanaal werd in 1827 geopend en verving de route via de Braakman die door dichtslibbing steeds moeilijker bevaarbaar was geworden. Het werd aangelegd ter verbetering van de scheepvaartverbindingen met Gent.
In de loop van de tijd werden er diverse havens en sluizen aangelegd, zoals de "Nieuwe Sluis" (1908). Na de Eerste Wereldoorlog vond uitbreiding van de kanaalhavens plaats. In de richting van Sluiskil werden tussen 1916 en 1922 het Noorder- en Zuiderdok gegraven, terwijl in 1937 het Zevenaardok in gebruik werd genomen. Bij de jongste kanaalverbreding en sluizenbouw (1960-'68) is er veel veranderd.
Ten oosten en ten westen van het kanaal werden in de vorige eeuw afwateringskanalen aangelegd (zie hoofdstuk 2).

Er waren in de tegenwoordige gemeente Terneuzen diverse tijhaventjes-voor plaatselijke belangen, met name voor de afvoer van landbouwproducten, aanwezig.
De Paulinahaven aan de Paulinapolder bij Biervliet werd in 1902 aangelegd, maar is sinds 1965 buiten gebruik en bij de dijkverzwaring verdwenen.
Het haventje van Hoek bij het buurtschap Mauritsfort werd door bedijking van de Van Wuijckhuisepolder in 1912 binnengedijkt. De loswal, die in 1912 werd aangelegd aan de westzijde van de nieuwe polder, heeft niet veel dienst gedaan en werd in 1952 (Braakmanpolder) van eb en vloed afgesloten.
De Poonhaven ten noordoosten van Zaamslag was tot de bedijking van de Van Lijndenpolder (1876) in gebruik. Door de gemeente Zaamslag werd ter vervanging hiervan in 1873 een haventje aangelegd aan de noordzijde van de Margarethapolder. Dit kreeg de naam "haventje aan De Griete". Het is momenteel als recreatiehaventje in gebruik.
Van 1838 tot 1868 waren er ondermeer vaste veren vanaf Terneuzen naar Ellewoutsdijk en Hoedekenskerke. In 1866 had de provincie de veerdienst Terneuzen-Hoedekenskerke ter hand genomen, die, met enkele onderbrekingen, tot 1972 in dienst was.

Over het kanaal Terneuzen-Gent voeren een aantal pontveren. Na verbetering van de wegverbindingen en de aanleg van bruggen, werden de laatste veren hier rond 1920 opgeheven.
Na de kanaalverbreding in de jaren zestig, waarbij de brug bij Sluiskil werd verwijderd, werd hier een pontveer ingesteld.

4.3. Dijken

Het dijkenstelsel bestaat voornamelijk uit systematisch, rechtlijnig aangelegde dijken.
Met name in het gebied rond de Braakman bevinden zich dijken die bij inpolderingen tijdens de inventarisatieperiode zijn aangelegd.
Op de dijk van de Lovenpolder boven Hoek bevinden zich in 1933 aangelegde Muraltmuurtjes.

4.4. Spoor- en tramwegen

4.4.1 Spoorwegen

Na de aanleg van het kanaal Terneuzen-Gent (1827), werd Terneuzen als haven steeds belangrijker. Er ontstond behoefte aan een railverbinding vanaf Terneuzen met het Belgische achterland. Het waren Belgen die de plannen opperden. In 1869 en 1871 werd Terneuzen het eindpunt van spoorlijnen, respectievelijk de lijn Gent-Terneuzen en Mechelen-Terneuzen. Het personenvervoer is op deze lijnen altijd van weinig belang geweest. Beide spoorlijnen hebben veel bijgedragen tot de ontwikkeling van Oost Zeeuwsch-Vlaanderen en in het bijzonder van de haven van Terneuzen.
Het stationsemplacement van Terneuzen was aanvankelijk betrekkelijk klein. De eerste uitbreidingen vonden plaats tussen 1900 en 1920, toen het goederenvervoer was toegenomen.
Na de Eerste Wereldoorlog werden havensporen aangelegd.

4.4.2 Tramwegen

In de periode 1886-1940 had men in Zeeuwsch-Vlaanderen een uitgebreid tramlijnennet tot stand gebracht, dat naar verhouding veel omvangrijker was dan in de rest van Zeeland. Ook in de gemeente Terneuzen bevonden zich enkele van deze lijnen.
In 1916 kwam de lijn Terneuzen-Zaamslag-Rapenburg-Hengstdijk-Kloosterzande en de lijn Zaamslag-Axel-Drieschouwen tot stand. In 1918 werd de lijn Hoofdplaat-Biervliet-Pyramide en de lijn Philippine-Hoek-Terneuzen geopend. De lijn Zaamslag-Kampersche Hoek was alleen voor goederenvervoer bestemd en werd in 1926 geopend.
Genoemde lijnen werden geëxploiteerd door de Zeeuwsch-Vlaamsche Tramweg Maatschappij (Z.V.T.M.).
Verschillende tramlijnen waren met name aangelegd voor het vervoer van suikerbieten. Daarom kon het traject op sommige plaatsen dwars door de akkers lopen.
Successievelijk waren verschillende zijlijnen en -takken in gebruik genomen, waardoor de onderlinge verbindingen verbeterden. Er kwamen verbindingen met twee suikerfabrieken in Sas van Gent, twee in Zelzate en één in Moerbeke en met de havens van Walsoorden, Hoofdplaat, Breskens en Philippine en met enkele kleinere haventjes, alsmede met het Belgische tramlijnen- en spoorwegennet op verschillende plaatsen.
Een groot gemak was ook de indijking van de Van Wuijckhuisepolder in 1912, waardoor een korte verbinding met Philippine en later ook met West Zeeuwsch-Vlaanderen mogelijk werd.

De tramlijnen waren zowel langs de gewone weg, als op een eigen tracé aangelegd.
Na de Tweede Wereldoorlog werd het tramverkeer bij de Z.V.T.M. opgeheven.

5. NEDERZETTINGEN

5.1. Algemeen

De stad Terneuzen is de hoofdkern in de gemeente en tevens de grootste kern in Zeeuwsch-Vlaanderen. Behalve haar functie als economische kern, vervult de stad tegenwoordig een centrumfunctie op verzorgend, sociaal-cultureel en bestuurlijk gebied voor midden Zeeuwsch-Vlaanderen.
Verspreid in de gemeente liggen verder het stadje Biervliet, de dorpen Hoek, Sluiskil en Zaamslag, en een vijfentwintigtal gehuchten of buurtschappen.

Onder invloed van de economische ontwikkelingen maakte de bevolking van Terneuzen in de tweede helft van de 19e eeuw een langzame groei door. In de eerste tientallen jaren na 1900 bleef de stad - met een enkele onderbreking - groeien in bevolkingsaantal.

Inwonertal

	1849	1899	1945	1990
Biervliet	2077	2267	2225	1610
Hoek	1432	2238	2698	3342
Sluiskil	--	--	--	2747
Terneuzen	2877	8174	12056	24373
Zaamslag	2400	3220	3588	2893

5.2 Terneuzen

Terneuzen (afb. 5, 6, 7, 13) is ontstaan aan de zuidelijke oever van de Westerschelde in Vlaanderen (later Zeeuwsch-Vlaanderen) op een plek waar een landtong in de Schelde (Honte) naar voren stak. In 1584 kreeg Terneuzen stadsrechten. Omstreeks 1600 was Terneuzen een voltooide vesting (vestingwerken eind 17e eeuw opgeruimd). Door oorlogshandelingen in de 16e en 17e eeuw werd de stad in haar ontwikkeling belemmerd. Ook in de 18e eeuw was er geen economische vooruitgang en bleef Terneuzen stil en onaanzienlijk. Er vonden dan ook geen ingrijpende wijzigingen in het stadsbeeld plaats.
De bevolking, die in 1779 uit niet meer dan 380 ingezetenen bestond, leefde in het algemeen van landbouw en veldarbeid, enige kleinhandel en scheepvaart en wat daarmee in verband stond. De huizen van het 18e eeuwse Terneuzen stonden in de tegenwoordige Noordstraat en in enkele dwarsstraten, evenals aan de kade langs de haven. Na het vertrek van de Fransen in 1814 bleef Terneuzen als een vervallen stadje achter.
Door het verlengen van het kanaal van Gent naar Sas van Gent tot Terneuzen (1825-'27) en door het aanleggen van vestingwerken (1833-'39, afb. 6a) als gevolg van de afscheiding van België in 1830, veranderde de aanblik van Terneuzen. De verwachte drukke scheepvaart

bleef echter in eerste instantie uit. Pas na de aanleg van de spoorwegen Mechelen-Terneuzen (1869) en Gent-Terneuzen (1871), waardoor Terneuzen op het Europese spoorwegnet aangesloten raakte, bloeide de zeevaart op en werd de stad een belangrijke zeehaven.

In het midden van de vorige eeuw leefden de meeste inwoners echter nog van landbouw, scheepvaart en kleinhandel. Er waren één meestoof, vier korenmolens en één scheepstimmerwerf.
De aanleg van de vestingwerken en de daarbij behorende militaire gebouwen (onder andere Arsenaal, 1848) en de ligging van een garnizoen, dat in 1862 ongeveer 200 man telde, deden de bevolking en bedrijvigheid toenemen. Dit was gunstig voor de neringdoenden.
De economische betekenis nam in de 20ste eeuw steeds meer toe. Vanaf het begin van deze eeuw werd het agrarische aandeel in de economie van Terneuzen percentueel gezien steeds kleiner, naarmate handel en industrie toenamen. Er vestigden zich steeds meer fabrieken, vooral langs het kanaal, waaronder een staalfabriek (van 1899 tot 1903), de N.V. Handel-, Industrie- en Scheepvaart Mij. "De Hoop", ontstaan uit een in 1884 gesticht metselaarsbedrijf en de N.V. Terneuzensche Scheepsbouw Mij. (1924).
Het stadje werd voor de hele streek van algemene betekenis, mede doordat er centrale instellingen, centrale bureaus en onderwijsinstellingen waren en werden gevestigd, zoals bijvoorbeeld banken, scholen, ziekenhuis.
In samenhang met deze ontwikkelingen kwamen ook de meeste nutsvoorzieningen tot stand. Het eerste postkantoor werd in 1838 in gebruik genomen en in 1859 werd in Terneuzen het eerste Zeeuwsch-Vlaamse telegraafkantoor geopend.
De eerste electrische centrale werd in 1900 gebouwd en ging in 1930 over naar de PZEM. De Zeeuwsch-Vlaamse Waterleiding Mij. werd pas in 1937, na lang onderhandelen, officieel geopend. De watertoren van Terneuzen dateert uit 1956.

Door de aanleg van het kanaal en de - tegenwoordig vrijwel geheel verdwenen - verdedigingswerken in de eerste helft van de 19e eeuw, was de aanblik van de stad totaal veranderd. Door de toenemende bevolking en bedrijvigheid moest de stad zich uitbreiden. Oude straten werden verlengd en nieuwe werden aangelegd, zodat de stad niet meer alleen uit de Noordstraat, enkele dwarsstraatjes en de bebouwing langs de (voormalige) haven bestond.
In de stadswijk Java bij de Axelse poort (ten zuid-oosten van het centrum) stonden veel wrakke, houten huisjes waarin grondwerkers woonden, die hadden geholpen bij het graven van het kanaal en het aanleggen van de vesting (nu een nieuwbouwwijk).
Tussen de Lange Kerkstraat, waaraan de vroegere dijkfunctie nog duidelijk is te herkennen, en de beide kanaalarmen lag in het tweede kwart van de vorige eeuw een klein poldertje, een gedeelte van de Vlooswijkpolder. De oude vestinggracht, die liep langs de Lange Kerkstraat, waar zich tegenwoordig het Nieuwediep bevindt, werd in 1844-'45 gedempt. Het zogenaamde Dijkje werd afgegraven en de bouw van enkele huizen aan de Nieuwstraat en de Lange Kerkstraat begon. Er kwam ook een weg op de plaats van het Dijkje. Het ene deel van de straat bleef bekend als Het Dijkje, het andere deel werd Het Nieuwediep genoemd. Deze straat werd langzaamaan bebouwd en zo ontstonden de Dijkstraat en de Nieuwediepstraat. In het laatste kwart van de 19e eeuw nam de huizenbouw in dit stadsdeel wat toe. Aannemer Tholens (ca. 1875), landbouwer Grenu, H. Donze en A. Visser (ca. 1892) gaven door huizenbouw naam aan straten, die voornamelijk een rechtlijnige aanleg kregen (afb. 6b). In 1901 legde gemeente-ontvanger J. Klaassen de Verloren Hoek aan, later Klaassenstraat genoemd. Veel andere straatjes kwamen tot stand en als laatste werd de 2e Verbindingstraat

aangelegd. In dit stadsdeel werden voornamelijk arbeiderswoningen gebouwd. De laatste jaren is er veel gesaneerd.
De voormalige Vlooswijkpolder bood ook plaats aan de eerste katholieke kerk van Terneuzen. Na enkele jaren gekerkt te hebben in een noodkerk nabij de Oostkolk, werd in 1850 de nieuwe kerk in gebruik genomen. Toen deze te klein was geworden, werd in 1915 een nieuwe kerk gewijd, die in 1969 wegens bouwvalligheid werd gesloopt, behalve de toren. De oude kerk uit 1850 had een bestemming gekregen als militair tehuis (1981 gesloopt).
Een groot deel van de bewoners van de Westkant, het gebied bij de Grenulaan, Westkolkstraat en Van Bovenstraat, was betrokken bij de scheepvaart. De Westkolkstraat was oorspronkelijk een deel van de vesting. De vestingwal werd rond 1863 afgegraven. Nadat de weg was verlegd en verhoogd, vestigden zich daar zakenlieden die op scheepvaartgebied handelden. Er werden ook hotels en cafe's gesticht. In 1901 werd het postkantoor vervangen door een nieuw gebouw.
Na 1908 verdween in de haven de zeescheepvaart met al de bedrijvigheid die deze met zich meebracht. Deze activiteiten verplaatsten zich naar de "Nieuwe Sluis", die tussen 1901 en 1908 met kanaalwerken werd aangelegd (afb. 7). Bij deze sluis bevonden zich ook een electrische centrale en diverse woningen voor personeel. Deze zijn echter verdwenen.
Vanaf de Nieuwe Sluis werd een nieuwe kanaalarm aangelegd naar het zuiden, die verbonden was met het oude kanaal bij het zogenaamde Separatiepunt. Via de brug over de nieuwe kanaalarm (Hoekse Brug, 1940 verwoest) ontstond een nieuwe verkeersverbinding met Sluiskil en Hoek. Deze situatie is echter bij de kanaalverbreding in de jaren zestig gewijzigd.
In het oostelijk deel van het centrum van Terneuzen was in 1870 een deel van de oude haven (tegenwoordige Markt) gedempt en in 1912 werden deze werkzaamheden voortgezet en voltooid. Tot ca. 1910 bevond zich aan de kop van deze haven een scheepstimmerwerf (1835 gesticht). Hier werd in 1916 het kantongerecht en in 1913 de HBS gebouwd. In 1870 werd, naar aanleiding van het dempen van de haven, een straatje aangelegd van de nieuw ontstane Markt naar het zgn. Zandplein (Schoolplein). Dit werd de Zandstraat. De Blokken werd in 1864 aangelegd. Er werden voornamelijk huizen voor militairen gebouwd.
Vanaf 1886 werd de Herengracht van bebouwing voorzien. In datzelfde jaar was aan de Noordstraat de Hervormde kerk met toren tot stand gekomen.

In 1915 begon men met het afgraven van de vestingwallen. De wallen vanaf het postkantoor (hoek Westkolkstraat/Nieuwstraat) naar het noorden verdwenen. Hier werd rond 1920 begonnen met de bouw aan de Scheldekade, die rond 1930 zo goed als volgebouwd was.
Ook het zuid-oostelijk stadsdeel kwam tot ontwikkeling. Hier werden eveneens de wallen afgegraven (Van Steenbergenlaan).
Op het terrein van de afgegraven vestingwal nabij het Java, ten noorden van de Van Steenbergenlaan, werden in 1918-'20 42 arbeiderswoningen gebouwd. Deze woningen werden opgeruimd toen het Java in 1968-'72 werd gesloopt. Aan de Van Steenbergenlaan zelf kwamen in de jaren twintig woningen voor beter gesitueerden tot stand. In de jaren dertig werd hier de telefooncentrale gebouwd (tegenwoordig PTT-kantoor).
In 1913 werd het aanleggen van een weg aanbesteed vanaf de Axelsebrug tot de latere Leeuwenlaan. Deze weg, een deel van de Axelsestraat, kwam te liggen op dezelfde plaats als waar de Provincialeweg lag, die in 1833-'39 verviel door de aanleg van de vestingwerken. Deze weg was rond 1920 nog vrijwel onbebouwd. Het is een typische uitvalsweg met

een vrij breed profiel. Er kwamen in de jaren twintig vooral woningen en enkele winkels tot stand. Bij de boerderij Moffenschans (1896) bevindt zich een groepje oudere bebouwing van rond 1900.
Aan weerszijden van de Axelsestraat werden in de jaren dertig enkele woonwijkjes aangelegd (afb. 7, rechtsonder). Deze planmatig ontwikkelde wijkjes kregen, vooral in de arbeidersbuurtjes, een seriematige bebouwing; de delen voor de wat beter gesitueerden bezitten veel groenvoorzieningen. Ten oosten van de Axelsestraat en ten zuiden van het eerste deel van de Leeuwenlaan, ontstond de zogenaamde Oranjebuurt met voornamelijk middenstandswoningen, maar ook arbeiderswoningen (Julianastraat). Ten westen (iets zuidelijker) kwam rond 1930 een arbeiderswoonwijkje tot stand bij de Dokweg, Chrysantstraat, Dahliastraat en de Leliestraat. Ook een deel van de bebouwing van de Hondiusstraat, aan de oostzijde van de Axelsestraat, kan tot dit groepje arbeiderswoningen worden gerekend.
Op het tegenwoordig braakliggende terrein ten zuiden van de Van Steenbergenlaan bevond zich ondermeer het rusthuis Scheldeoord uit 1934.
Aan de tegenwoordige Kerkhoflaan was in 1850 een nieuwe begraafplaats in gebruik genomen. Deze begraafplaats, die tot 1919 in gebruik was, is tegenwoordig praktisch niet meer te vinden. Deze werd opgevolgd door de begraafplaats aan de Van Steenbergenlaan, die inmiddels ook vervangen is door een nieuwe.
Bij de aanleg van de Spoorlijnen Gent-Terneuzen (1869) en Mechelen-Terneuzen (1871) moest er in Terneuzen een groot spoorwegemplacement worden aangelegd in de nabijheid van het kanaal. Dit kwam tot stand bij de huidige Stationsweg. Het station werd in 1868 gebouwd. Aan het kanaal kwam een losplaats voor schepen en op de kade werden stoomkranen gebouwd (in oorlog verwoest). Rond het station verrezen meerdere gebouwen van de spoorwegmaatschappij en later vestigden verschillende bedrijven zich rond het emplacement. De losplaats van de schepen werd later uitgebreid in de richting van Sluiskil (voor aanleg dokken zie 4.2.).

Na de Tweede Wereldoorlog is het uiterlijk van Terneuzen sterk veranderd. Vooral sinds de jaren zestig ontwikkelde de industrialisatie zich steeds verder. Er vond een kanaalverbreding plaats en er werden nieuwe sluizen aangelegd. De bolwerken aan de west- en oostkant verdwenen, de oude kanaalarm naar de Westkolk langs de Schependijk en de Westkolk zelf werden gedempt. De Oostkolk en de Oostelijke Kanaalarm werden aangepast en als stadsvijvers behouden.
Op het voormalige schietterrein (oostelijk bolwerk) werd een nieuw gemeentehuis en een watertoren gebouwd. Het Java werd in 1968-'72 gesloopt en van nieuwbouw voorzien.
Tussen de Otheensche Kreek en het kanaal kwamen veel nieuwbouwwijken tot stand.

5.3. Biervliet

Het huidige Biervliet (afb. 8, 11, 14) is aan het begin van de 17e eeuw ontstaan binnen het fort dat aan de noordzijde van de oude, vervallen stad Biervliet opgeworpen was. Opvallend zijn de hoge ligging en de hellende straten. Dit is het gevolg van het feit dat men bij het slechten van de verdedigingswerken in 1688 de toen reeds bebouwde delen ongemoeid liet.
Biervliet was lange tijd een eiland, maar tegen 1700 werd het door inpolderingen meer met het vasteland verbonden. Hierdoor vestigden zich weer meer mensen in Biervliet en omgeving.
In het midden van de vorige eeuw bevonden zich in Biervliet 2 korenmolens, 1 oliemolen, 1 houtzaagmolen, 1 meestoof, 2 steenbakkerijen en er was ook een landbouwhaventje. Door de vrij geïsoleerde ligging

in de noordoost hoek tegen de Braakman, die toen nog geheel open was, was het dorp op zichzelf aangewezen. Er waren dan ook vrij veel neringdoenden.
Rond 1860 was het oude centrum van Biervliet, een deel van de Weststraat en het begin van de Gentschestraat bebouwd. In de omgeving bevond zich verder enige verspreide bebouwing.
Bij uitbreidingen werd de bebouwing langs de bestaande straten, met name langs de uitvalswegen, verlengd. Zo kwamen langs de Gentschestraat rond 1900 arbeiderswoningen tot stand. Ook de Weststraat werd uitgebreid. De Schoollaan werd aangelegd en in 1925 werd een nieuwe school gebouwd ter vervanging van de oude uit 1884 die op de Markt had gestaan (gesloopt).
Aan de Noordstraat bevindt zich een R.K.-complex met kerk (1857), begraafplaats, lagere school (1920, gedeeltelijk gesloopt), pastorie (ca. 1860) en kleuterschool (ca. 1930, nu woningen).
Ten westen van het oude centrum bevindt zich een begraafplaats uit de tweede helft van de vorige eeuw.
In het oude centrum bevinden zich vrij veel wederopbouwpandjes.
Ten zuiden van het oude centrum zijn nieuwbouwwijkjes tot stand gekomen.

5.4. Hoek

Hoek (afb. 9, 11, 15) is van oorsprong een dijkdorp, gebouwd op de driesprong van dijken van drie polders (Noordstraat, Molendijk, Langestraat).
Het haventje van Hoek bevond zich bij het ten zuiden van het dorp gelegen buurtschap Mauritsfort, tot de inpoldering van de Van Wijckhuisepolder (1912).
Het dorp heeft zich in de inventarisatieperiode voornamelijk uitgebreid langs bestaande dijken. Vooral bij de Molendijk en de Langestraat is nog duidelijk de dijkstructuur te herkennen. Alleen de Willemstraat en Keijzerstraat zijn in de inventarisatieperiode ontstaan. Het zijn arbeidersstraatjes die aan het begin van deze eeuw zijn aangelegd en bebouwd.
De korenmolen is een vervanging uit 1856/'57 van een oudere molen.
De oude kerktoren werd in 1900 vernieuwd, terwijl de huidige N.H. kerk een vervanging is uit 1906.
Op de hoek van de Keyzerstraat en de Tramstraat werd in het begin van deze eeuw de gereformeerde kerk vrijgemaakt gebouwd. In de jaren twintig kwam aan de Molendijk een fors gemeentehuis tot stand.
De begraafplaats werd vermoedelijk in de tweede helft van de vorige eeuw ten noorden van de dorpskern aangelegd.
Tegenwoordig zijn er verschillende nieuwbouwwijkjes rondom het oude centrum ontstaan.

5.5. Sluiskil

Het dorp Sluiskil (afb. 5, 12, 16) ontstond op de plaats waar in 1825/'26 ten behoeve van het kanaal Sas van Gent-Terneuzen het Axelsche Gat werd afgesloten. De ontwikkeling vond aan beide zijden van het kanaal plaats, maar het grootste deel zou aan de westzijde tot ontwikkeling komen.
De vroegere Benedenweg was eigenlijk de bakermat van Sluiskil. Rond deze weg ontstonden de Bovenweg en de Pierssenspolderstraat en vandaaruit kreeg het dorp later zijn langgerekte vorm door de bebouwing langs het kanaal tot Stroodorpe. Aanvankelijk leek de Pierssenspolderstraat de plaats te worden waarop het oude Sluiskil zich zou gaan uitbreiden, maar toen omstreeks 1932 voor de Louisapolder een

wegenplan werd ontworpen, kwam het dorp daar verder tot ontwikkeling. In de Pierssenspolder kwam een Rooms Katholiek complex tot stand, waarbij rond 1900 de Nieuwe Kerkstraat werd aangelegd. In 1898 was hier een aanvang gemaakt met de bouw van een Capucijnerklooster. Klooster en kerk werden echter in 1900 door brand verwoest. In 1915 kwam het klooster van de zusters van het Heilig Hart tot stand. Het ziekenzaaltje hiervan zou uitgroeien tot het St. Elisabeth ziekenhuis, dat in 1951 werd geopend. De Rooms Katholieke school aan de Nieuwe Kerkstraat werd in 1917 gesticht. Het gebied rond het klooster kwam verder tot ontwikkeling en in de jaren twintig werd de Landstraat aangelegd en de Veldstraat doorgetrokken.
Zoals reeds vermeld, kwam in de jaren dertig woonbebouwing in de Louisapolder tot ontwikkeling. Hier werden voornamelijk arbeiders-, maar ook enige middenstandswoningen gebouwd.
Aan de Oostzijde van het kanaal werden verschillende fabrieken aangelegd, onder andere de Cokesfabriek (1911) en de kunstmestfabriek (NSM, 1929). De vestiging van bedrijven werd door velen als een uitkomst gezien, omdat door landbouwmechanisatie grote werkloosheid was ontstaan.
Ten behoeve van de kanaalverbinding in de jaren zestig is vrijwel het gehele "oude dorp" verloren gegaan; de Lelybrug, het station Sluiskilbrug, de Brandweerkazerne (voormalige openbare school), de Hervormde Kerk (1905), scholen, cafés, winkels en ruim 100 woningen.
Sluiskil heeft zich met verschillende nieuwbouwwijkjes uitgebreid.

5.6 Zaamslag

Zaamslag (afb. 10, 12, 17) is één van de jongste dorpen in Oost Zeeuwsch-Vlaanderen. Het werd herbouwd vanaf 1651. Het kreeg een regelmatige, rechtlijnige aanleg met huizen aan een vierkant plein, met in het midden de Hervormde kerk, waarop vier rechte polderwegen aan de vier zijden uitkomen.
In het midden van de vorige eeuw vonden de meeste bewoners hun bestaan in de landbouw. Er waren 1 touwslagerij en 2 korenmolens. Tegenwoordig is het dorp ook nog grotendeels agrarisch.
Uitbreidingen in de inventarisatieperiode vonden met name plaats langs bestaande wegen. Vooral aan de Axelsestraat kwam lintbebouwing tot stand, gedeeltelijk in het interbellum. Aansluitend op het rechtlijnige patroon werden enkele nieuwe straatjes aangelegd. Hieraan kwamen meestal arbeiderwoningen te staan, zoals bijvoorbeeld aan de Riemensstraat (ca. 1900).
De toren van de Hervormde Kerk werd in 1877 gebouwd en het kerkgebouw zelf werd in 1898 vervangen. In 1904 werd naast deze kerk het nieuwe gemeentehuis gebouwd.
De Christelijk Gereformeerde kerk aan de Axelsestraat is oorspronkelijk uit 1884, maar gedeeltelijk gerenoveerd.
De Gereformeerde kerk aan de Terneuzensestraat werd in 1911 gebouwd.
De begraafplaats aan de Veerstraat was al in 1829 aangelegd.
Vooral ten noordoosten en ten zuidwesten van het centrum zijn nieuwbouwwijken aangelegd.

5.7. Buurtschappen en gehuchten

In de gemeente Terneuzen bevinden zich een vijfentwintigtal gehuchten of buurtschappen (volgens: Lijst van Nederlandse gemeenten, zie literatuurlijst): Axelsche Sassing (ged.), Boerengat, Driewegen, Eendracht, Griete, Hasjesstraat, Hoek van de Dijk, Hoogedijk, Kampersche Hoek, De Knol, Kwakkel, Mauritsfort, Nieuwland (ged.), Nieuwlandse Molen, Othene, Paradijs, Poonhaven, Reuzenhoek, Spui (ged.),

Steenovens (ged.), Stroodorpe, Val, Wulpenbek, Zaamslagveer, Zandplaat. De meeste van deze nederzettingen, waarvan de naam soms de reden van het ontstaan aangeeft, bestonden al aan het begin van de inventarisatieperiode en hebben zich daarna enigszins uitgebreid. In deze gehuchten woonden veelal arbeiders.
Een aantal gehuchten of buurtschappen bestaat uit een rijtje arbeiderswoningen langs een dijk of een splitsing van dijken, soms met enkele boerderijen er omheen, zoals Boerengat, Driewegen, Hoek van de Dijk, Hoogedijk, De Knol, Kwakkel, Nieuwlandse Molen en Zaamslagveer.

Enkele buurtschappen zijn bij een haventje ontstaan, zoals Poonhaven, Griete en Mauritsfort. Poonhaven had tot 1877 een haventje aan het Hellegat dat met de bedijking van de Van Lyndenpolder werd binnengedijkt en verdween. In plaats hiervan werd in 1873 aan de Westerschelde haventje De Griete aangelegd, waarbij achter de zeedijk het gelijknamige buurtschap ontstond.
De overgebleven omwalling van het voormalige Mauritsfort (16e eeuw) heeft enige tijd als spuikom gefungeerd om het zuidelijk ervan gelegen haventje (van Hoek) op diepte te houden. Dit haventje werd in 1912 binnengedijkt in de Van Wuyckhuisepolder.
Diverse buurtschapjes hadden eigen voorzieningen zoals scholen of postagentschappen, die ook door bewoners van omliggende polders bezocht werden. In Othene en Reuzenhoek bijvoorbeeld werden in de vorige eeuw schooltjes gebouwd, waarvan die in Reuzenhoek (enigszins verbouwd) nog als zodanig wordt gebruikt. In de Grote Huijssenspolder werd in 1882 een school en onderwijzerswoning gebouwd, de zogenaamde Polderschool (geen oorspronkelijke functie meer).
Bij de kanaalverbreding in de jaren zestig zijn de gehuchten Vingerling en Zevenhuisjes verdwenen.

5.8. Buitengebied

In het buitengebied komen, behalve de reeds besproken gehuchten en buurtschappen, verspreid liggende boerderijen voor. In het gebied rond Zaamslag bevinden zich voornamelijk grote boerderijen, veelal opvallend in het landschap gelegen, terwijl ten westen van het kanaal naast grote, ook veel kleine boerderijen voorkomen. De jongste polders aan de rand van de Braakman en het vroegere Hellegat (onder andere Hellegatpolder, Van Lyndenpolder) zijn dun bevolkt en bebouwd. Een opvallend element in het landschap vormt de industriebebouwing aan het kanaal.

6. SAMENVATTING INVENTARISATIE EN GEBIEDEN MET BIJZONDERE WAARDEN

In de kern Terneuzen zijn vrijwel geen panden aangetroffen die ver voor 1850 zijn gebouwd; de enkele die ouder zijn, zijn veelal sterk verbouwd. Het algemene beeld is daardoor 19e en 20ste eeuws. Dit beeld wordt binnen de oude vestingwerken echter verstoord door verbouwingen, kaalslag en stadsvernieuwing. Bouwkundig en stedebouwkundig zijn in de loop der jaren enige verstorende situaties ontstaan in de historische, kleinschalige binnenstad.
Een groot deel van de bebouwing hier bestaat uit arbeiderswoningen (zuidwestelijk en zuidoostelijk deel), middenstandswoningen (noordelijk deel en westelijke schil) en winkels en horeca (Nieuwstraat, Noordstraat en Markt).
Vooral de arbeiderswoningen en winkels zijn in de loop der jaren onderwerp van ingrijpende verbouwingen geweest. De aller eenvoudigste arbeiderswoningen zijn in de afgelopen jaren gesaneerd. Straten zoals de Donze Visserstraat en de Tholensstraat bezitten nog het typische karakter van een vroeg 20ste eeuwse arbeidersstraat hoewel per object bezien vrijwel geen gaaf voorbeeld van de oorspronkelijke bebouwing meer over is.
In de Noordstraat bepalen moderne winkelpuien en -reclameluifels het beeld; daarboven bevinden zich nog een aantal gevels in verschillende interessante architectuurstijlen.
Gebieden met een nog redelijk harmonische en gave struktuur in bebouwing zijn de Markt met het aansluitend deel van de Burg. Geillstraat en de Scheldekade. Ook het zuidelijke deel van de Nieuwstraat vertoont niet al te veel storende elementen.
De Markt bezit gevarieerde bebouwing, waaronder woonbebouwing. De Burg. Geillstraat en de Scheldekade worden gekenmerkt door meerlaags middenstandswoningen uit de eerste decennia van de 20ste eeuw. Hieronder bevinden zich een aantal aardige stijlvoorbeelden uit deze periode.
De Nieuwstraat bezit een doorgaans vrij forse bebouwing in een stijlvariatie van klassicistisch tot Amsterdamse School.
Over het algemeen moet gezegd worden dat de overige geïnventariseerde objecten in het centrum in gaafheid uitzonderingen vormen in een min of meer aangetaste omgeving. Deze objecten kunnen van waarde zijn als voorbeelden van karakteristieke bebouwing voor een bepaalde periode, vanwege vrij bijzondere architectuur en/of afmetingen maar ook vanwege beeldbepalend of zelfs stads-silhouet bepalend karakter.
Voorbeelden van beeldbepalende objecten zijn Hotel Rotterdam, het arsenaal en het voormalig postkantoor. Van belang voor het beeld en silhouet zijn de toren van de vml. RK-kerk en van de NH-kerk en het voormalige stadhuis met toren.
Op kleinere schaal geldt dit ook voor het aardige Amsterdamse School voorbeeld van het voormalige bankgebouw op de hoek Nieuwstraat en Korte Kerkstraat.

De 20ste eeuwse uitbreidingen ten zuiden van de oude kern langs de Axelsestraat en de woonwijkjes aan weerszijden daarvan bezitten nog vrij gave oorspronkelijke strukturen en bebouwing. Een aantal gebieden zijn als gebieden met bijzondere waarden aan te wijzen (zie ook typologiekaartje).

1. De Axelsestraat bezit waarde als zeer karakteristieke, lange bebouwde uitvalsweg. De bebouwing hieraan is slechts ten dele aangetast door vernieuwing en verbouwing. Over het algemeen bepalen gevarieerde panden in interbellum stijlen het karakteristieke beeld. Deze van oorsprong voornamelijk uit woonbebouwing bestaande straat, heeft tegenwoordig ook deels een winkel- en bedrijfsfunctie.
2. a + b De forsere middenstandsbebouwing ten oosten van de Axelse-

straat aan de Leeuwenlaan, Van Steenbergenlaan en Wilhelminaplantsoen in veelal gave karakteristieke jaren dertig architectuur, is gebouwd in een ruime stedebouwkundige opzet met veel groen waarbij de belangrijke en monumentale boombeplanting van de middenbermen en het plantsoen het gebied extra waarde verlenen. Opvallend zijn hier de open gaten in de oorspronkelijke bebouwing: tegen de Tweede Wereldoorlog werden minder huizen gekocht en daarom ook gebouwd; alleen de aantrekkelijke lokaties (veelal hoeken) werden verkocht en bebouwd.
De daarop aansluitende, wat eenvoudigere woningen aan de Beatrixstraat, Julianastraat e.o. laten duidelijk zien dat de wat minder draagkrachtigen het met minder ruime en groene straten moesten doen, terwijl de woningen, naarmate de jaren dertig ten einde liepen, steeds soberder werden en de nadruk blijkbaar op kwantiteit kwam te liggen. De verwantschap met de sobere na-oorlogse bouw is hier al erg groot.

3. Het arbeiderswijkje in de bloemenbuurt (Dahlia-, Chrysant- en Leliestraat en Dokweg) van rond 1930, werd opvallend ver van het centrum gebouwd. Hoewel het architectonisch weinig interessant is, heeft het waarde als duidelijk afgebakende structuur in de stedebouwkundige ontwikkeling.

Grote veranderingen hebben de laatste jaren direct om de oude stadswallen en langs en bij het kanaal plaatsgevonden. Verdedigingswerken zijn nagenoeg geheel verdwenen; sloop van bebouwing bij de oudste sluizen en bouw van nieuwe sluizen heeft plaatsgevonden; de oude haven werd door een "Deltadijk" van de stad gescheiden; het kanaal met de kanaalhavens werd sterk aangepast, evenals het spoor- en bedrijfsgebied; oorspronkelijke elementen zijn nog slechts sporadisch aanwezig (oude sluizen) en vaak van hun oorspronkelijke entourage ontdaan.

De kernen Biervliet, Hoek en Zaamslag kenden in de periode 1850-1945 in hoofdzaak verdichting en uitbreiding langs bestaande wegen en aan enkele nieuw aangelegde woonstraten zoals de Willem- en Keyzerstraat in Hoek.
Wijzigingen in de nederzettingsopbouw die middels een stedebouwkundige typologie verduidelijkt dienen te worden, hebben in deze kernen in de inventarisatieperiode niet plaatsgevonden.

Het oude gedeelte van de kern Biervliet kent enige invullingen uit de inventarisatieperiode, die zich door bescheiden architectuur rustig voegen in het dorpsbeeld, maar geen sterke karakteristieken bezitten. De Markt wordt visueel gedomineerd door enkele oudere panden en grote wederopbouwpanden. Van de grotendeels uit de inventarisatieperiode stammende arbeidersbebouwing aan de Gentschestraat resteren door vele en ingrijpende woonhuisverbouwingen nog slechts enkele woningen met het oorspronkelijke, traditionele lage langsgevel karakter.
De Noordstraat ontwikkelde zich tot een interessant gebied waaraan eenvoudige woonbebouwing, enkele boerderijen met rijke woonhuizen uit het laatste kwart van de 19e eeuw en een R.K.-complex ontstonden. De meer richting kern staande R.K.-lagere school is deels afgebroken en verminkt, maar de overige complexonderdelen, zoals de kerk (rond 1900 uitgebreid), de begraafplaats met in het centrum een gedenkmonument, de kleuterschool en de monumentale pastorie uit de tweede helft van de 19e eeuw, vormen nog een waardevol en beeldbepalend geheel.

Hoewel de nederzetting veel ouder is, wordt het karakter van de kern Hoek bepaald door gevarieerde bebouwing uit de periode 1850-1945. Het marktpleintje wordt zelfs gedomineerd door woon- en horeca bebouwing uit de eerste decennia van de 20ste eeuw die deze ruimte een eigenaardige sfeer geeft. Vooral het café is een visueel opvallend

pand. De belangrijkste bebouwing bevindt zich aan de Langestraat. Dicht bij het marktpleintje staan daar de dorpsbeeld bepalende N.H.-kerk met toren (1900-1905) en de stellingmolen "Windlust" uit 1857. Verderop vinden we naast vrij traditionele woningen ook enkele opvallende grotere panden, waaronder de pastorieën van de N.H.- en de gereformeerde kerk. Opvallend is het straatprofiel van de Langestraat waarbij woningen aan de oostzijde beduidend hoger liggen dan aan de westzijde.
Opvallend in architectuur en fors zijn het gemeentehuis aan de Molendijk uit de jaren twintig en de, aan de overzijde, onder aan de dijk gelegen villa uit het begin van de 20ste eeuw.
De eenvoudige arbeiderswoningen zoals die in serie, per twee gekoppeld, aan de Willemstraat, de Keyzerstraat zijn gebouwd, maar ook verspreid elders voorkomen, zijn grotendeels onherkenbaar door ingrijpende verbouwingen; nog enkele exemplaren vertonen de oorspronkelijke traditionele karakteristieken van verdiepingloze langsgevels.

Ook de kern Zaamslag bezit naast enkele oudere panden veel bouwwerken, waaronder waardevolle, uit de inventarisatieperiode.
Het dorpskarakter wordt bepaald door de belangrijke bebouwing op het Plein, namelijk de N.H.-kerk met toren uit het eind van de 19e eeuw, het neo-renaissance gemeentehuis met brandspuitkazerne (1904), de grote gereformeerde kerk aan de Terneuzensestraat, de beplanting van het plein en de vele nog vrij gave vooroorlogse bouwwerken aan het Plein en de daarop uitkomende straten.
Naar zowel het zuiden als het noorden lopen uitvalswegen met de, voor dit soort wegen, karakteristieke bebouwing. Deze bebouwing is daarbij aan de Axelsestraat gemiddeld iets ouder dan aan de Polderstraat (resp. zuid- en noordrichting) wat ook in de architectuur is terug te vinden: vroeg 20ste eeuwse rationele- en overgangsstijlen tegenover door het expressionisme beïnvloede architectuur.
De Rozemarijnstraat en de Achterstraat e.o. zijn eenvoudige arbeidersstraatjes in de vorm van achterstraatjes, vrij smal met veelal verdiepingloze langsgeveltjes, die met name de laatste jaren veel zijn aangetast door ingrijpende verbouwingen.
De drukke doorgaande verkeersweg die de Ring van west naar oost in tweeën deelt, doet sterk afbreuk aan de vrij gave eenheid van de rechthoekige ring.

De kern Sluiskil is een apart geval. De struktuur is sterk aangetast door de sloop van een fors deel van het dorp ten behoeve van de kanaalverbreding in de periode 1960-1968. Het dorp mist hierdoor een duidelijke opbouw met een hart. Het complex van de R.K.-kerk met klooster uit het eind van de 19e eeuw is ondanks verbouwingen nog steeds beeldbepalend voor dit gebied. Van de vele eenvoudige arbeiderswoningen zijn vrijwel geen exemplaren in oorspronkelijke toestand meer over. Wel zijn de gerenoveerde woningen nabij het R.K.-complex aan de Landstraat, de Nieuwe Kerkstraat en de Veldstraat goed herkenbaar als vroeg 20ste eeuws uitbreidingswijkje zoals dat weinig in dorpen voorkomt.
In het voormalige gehucht Stroodorpe, nabij Sluiskil, is van de oorspronkelijke bebouwing niet veel meer over. Ten zuiden van Stroodorpe heeft zich echter een, nu nog gave, bebouwingsstruktuur gevormd langs de kanaaldijk (Kanaalzicht), voornamelijk bestaande uit zeer karakteristieke woningen uit het interbellum zoals die veel langs uitvalswegen worden aangetroffen, hier echter langs één zijde van de dijk.

De bebouwing in de buurtschappen en gehuchten bestaat vrijwel steeds uit eenvoudige, verdiepingloze, traditionele woningen en wat agrarische bebouwing. Ingrijpende verbouwingen en vernieuwbouw hebben het karakter van de individuele gebouwen veelal sterk aangetast. De

geïnventariseerde objecten en complexen bestaan hierdoor uit in min of meer gave toestand overgebleven voorbeelden van de oorspronkelijke bebouwing, in sterk gewijzigde omgevingen.
In tegenstelling tot de meeste buurtschappen die bestaan uit bebouwing aan enkele elkaar kruisende dijken of straten, bezit Othene een iets uitgebreider stratenplan namelijk twee in u-vorm met elkaar verbonden straten, loodrecht op de dijk, bebouwing evenwijdig aan de dijk (waaraan ook de voormalige school) en een éénzijdig bebouwde dreef die juist ten oosten van het buurtschap het land in loopt. De bebouwing bestond voornamelijk uit traditionele, verdiepingloze langsgevel-woningen voor arbeiders. Van deze oorspronkelijke bebouwing zijn nu nog enkele vrij gave onderdelen aangetroffen die mede bepalend zijn voor het karakter van dit buurtschap. De overige woonbebouwing is veelal ingrijpend gerenoveerd. Enkele bijzondere gebouwen ondersteunen het karakter van dit wat grotere buurtschap, te weten: de voormalige school met meesterswoning uit 1881 onder aan de dijk, het gebouwtje (schooltje?) tussen Hoofdstraat en Brugstraat en het bedrijfscomplexje aan de Otheensedreef.

Buiten de nederzettingen worden de polders visueel beheerst door kleine, maar ook relatief veel forse boerderijcomplexen, veelal verspreid in het land liggend. Ten westen van het kanaal van Gent naar Terneuzen is een vrij grote variatie aan boerderijen aangetroffen; grote en kleine en veelal verwant aan het midden Zeeuwse type in opstelling en bebouwing.
In de polders rond Zaamslag bevinden zich relatief veel solitair in de polders geplaatste, grote en rijke boerderijen. Een aantal is ouder, maar veel complexen dateren ook geheel of gedeeltelijk uit de tweede helft van de 19e en de eerste helft van de 20ste eeuw. Onder de 19e eeuwse typen bevinden zich nog veel met forse houten dwarsdeel schuren met grote schilddaken, in oorsprong veelal met riet gedekt, maar tegenwoordig veel door golfplaat vervangen. In de loop van de periode verschijnen echter ook naast de "gewone" zadeldaken de streek-karakteristieke mansarde daken op de schuren, in veel gevallen gedekt met eterniet leien.
Juist door de solitaire ligging van veel boerderijen, is de samenhang van de hoofdbebouwing met erfbeplanting, eventueel met drenkplaats, en bijgebouwen (soms een bakkeet, meestal een verlaten varkenshok achter de schuur en een grotendeels open wagenschuur onder een zadeldak), als deze nog aanwezig zijn, van visuele waarde in het agrarische landschap.

Er resteren nog slechts weinig elementen uit de inventarisatieperiode die samenhangen met het binnen- en buitenwater: een enkel landbouwhaventje bij Griete, stukjes Muraltmuur als dijkverhoging langs de Braakman in de Lovenpolder en enkele dijkcoupures in de in de inventarisatieperiode aangelegde dijken tussen de Beukels- en de Paulinapolder (ten noorden van Biervliet). Langs de kust is zeer veel verdwenen of onherkenbaar veranderd als gevolg van de Deltawerken.

LITERATUURLIJST

P.J. Baert, Oud Terneuzen, 100 foto's uit het oude Terneuzen verzameld en van toelichting voorzien door P.J. Baert, Terneuzen

P.J. Baert, Terneuzen in oude ansichten, Zaltbommel 1976

P.J. Baert, R. v.d. Helm, 400 jaar Terneuzen, z.p., z.j. (1984)

L.M. de Die, R. Willemsen, Biervliet in oude ansichten, Zaltbommel 1973

A. Dijkers, H.G. Hesselink, Trams en tramlijnen, de stoomtrams op de Zuid-Hollandse eilanden en in Zeeland, Rotterdam (1973)

Encyclopedie van Zeeland, 3 delen, Middelburg

Gemeente Terneuzen, bestemmingsplan "buitengebied", door Stedebouwkundig Adviesbureau Hundsdorfer, Terneuzen 1976.

H.G. Hesselink, Geschiedenis der spoorwegen 1865-1948, Gent-Terneuzen en Mechelen-Terneuzen, Kloosterzande (1982)

H.G. Hesselink, Geschiedenis der tramwegen in Zeeuwsch-Vlaanderen 1887-1949, Kloosterzande (1984)

Historische Atlas Zeeland, Chromotopografische Kaart des Rijks 1:25.000, Landsmeer 1989

J. de Hullu, De Hofsteden van Biervliet en hunne bewoners in vroeger en later tijd, Oostburg 1939

Kunstreisboek van Nederland-Zeeland, Weesp 1985

J. Kuyper, Gemeente-atlas van Nederland, V, Zeeland, Zaltbommel 1971 (oorspr. Leeuwarden 1866)

J. Platteeuw, Hoek en Omgeving van vroeger tot nu, Kloosterzande 1967

J.L. Platteeuw, Hoek in oude ansichten, Zaltbommel 1971

J. Platteeuw, Zaamslag door de eeuwen heen, Terneuzen 1968

J.C. Robesin, Terneuzen bij de tijd, Kloosterzande 1974

J.C. Robesin, Biervliet bij de tijd, Kloosterzande 1975

A. Steegh, Monumenten Atlas van Nederland, 1100 Historische Nederzettingen in kaart, (Zutphen, 1985)

H.A.M. van de Vijver, De Hofsteden van Biervliet in: Bijdragen tot de geschiedenis van West Zeeuwsch-Vlaanderen, nr. 1, Heemkundige kring West Zeeuws-Vlaanderen, 1974

D. Vos, Lijst van Nederlandse gemeenten, Vuga uitgeverij BV, 's-Gravenhage

J. de Vries, Een kwart eeuw Terneuzen (1900-1925), uit het leven van alle-dag, Terneuzen 1972

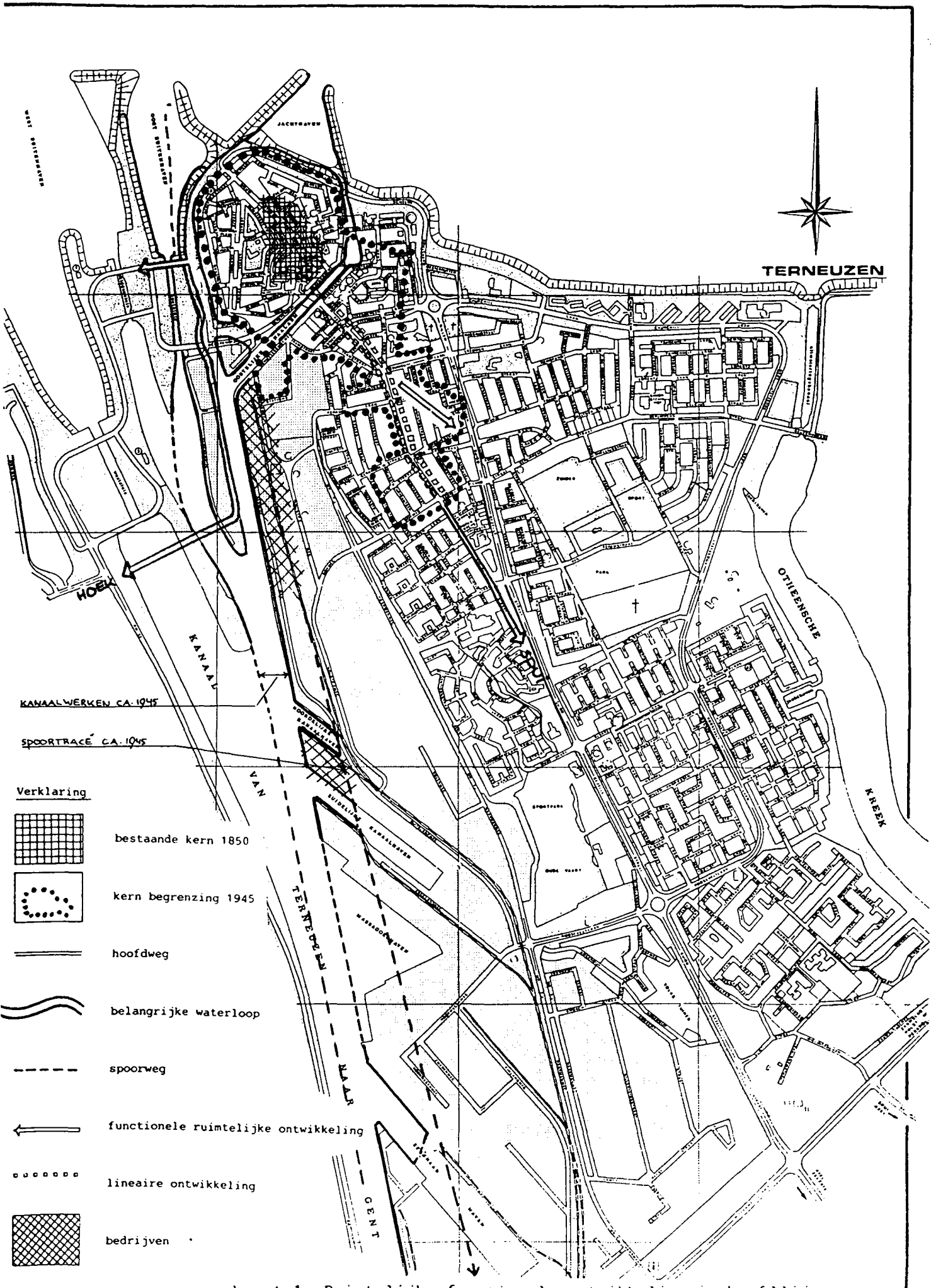
J. de Vries, Johan de Vries vertelt, over Terneuzen, hoe het was en wat er van geworden is, Terneuzen 1977

J. Wesseling, De geschiedenis van Terneuzen, Terneuzen (1958)

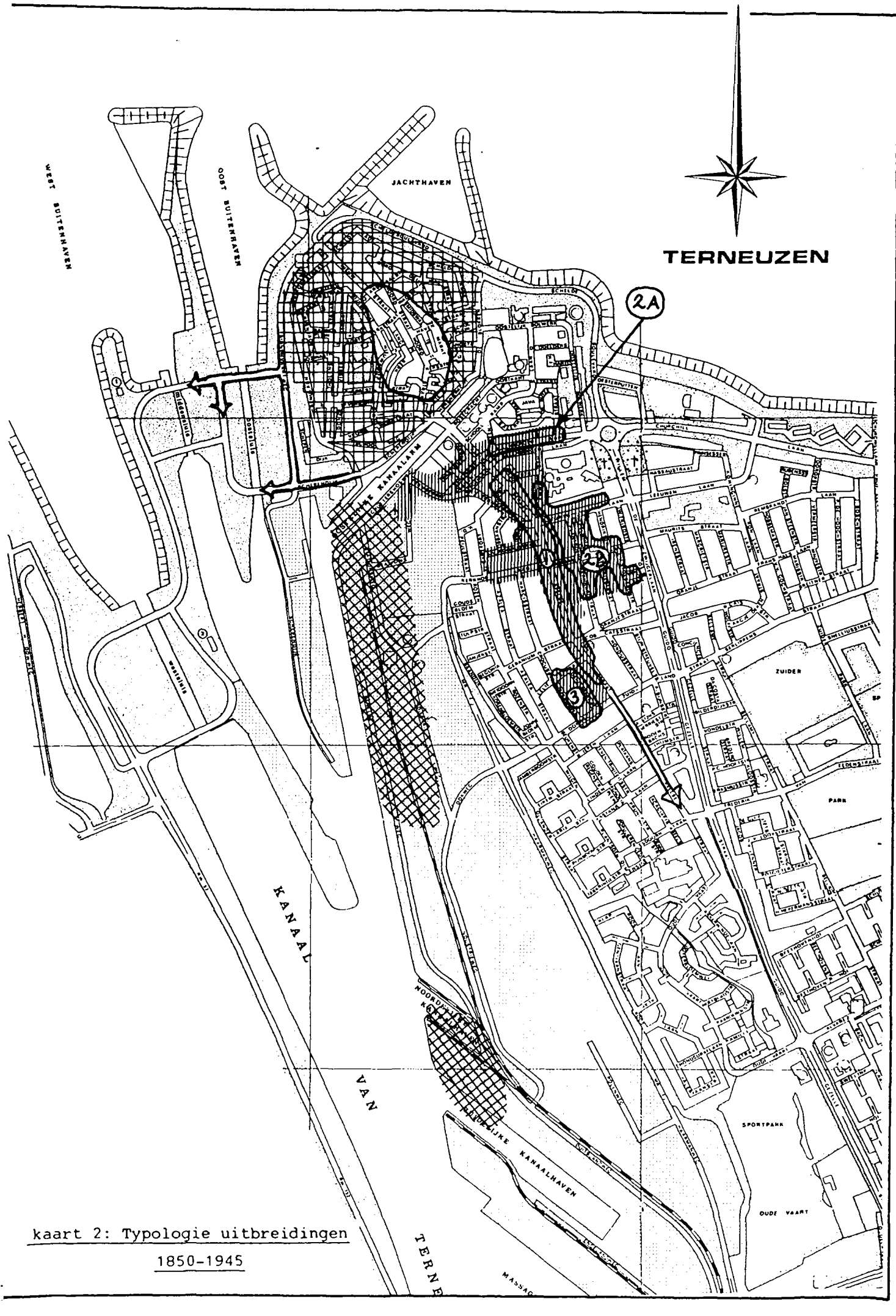
J. Wesseling, Terneuzen aan de Westerschelde, Bij de herdenking van het 400-jarig bestaan als stad (1984), Terneuzen (1984)

De vegetatie van Zeeuwsch-Vlaanderen, Samenst. K.M. Mooij, Provinciale Planologische Dienst voor Zeeland, Middelburg 1986

M.H. Wilderom, Tussen Afsluitdammen en Deltadijken, IV, Zeeuwsch-Vlaanderen, Middelburg 1973



kaart 1: Ruimtelijke functionele ontwikkeling in hoofdlijnen 1850-1945

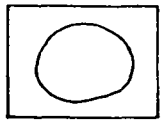


kaart 2: Typologie uitbreidingen

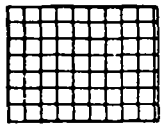
1850-1945

Verklaring bij kaart 2: Typologie uitbreidingen

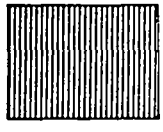
1850 - 1945



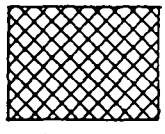
begrenzing bestaande kern



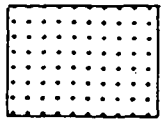
stedelijk algemeen



niet stedelijk ingerichte gebieden algemeen



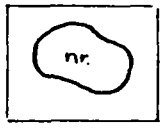
bedrijven en industrie gebied



gebied zonder woonfunctie: park en begraafplaats

hoofdweg

spoorweg

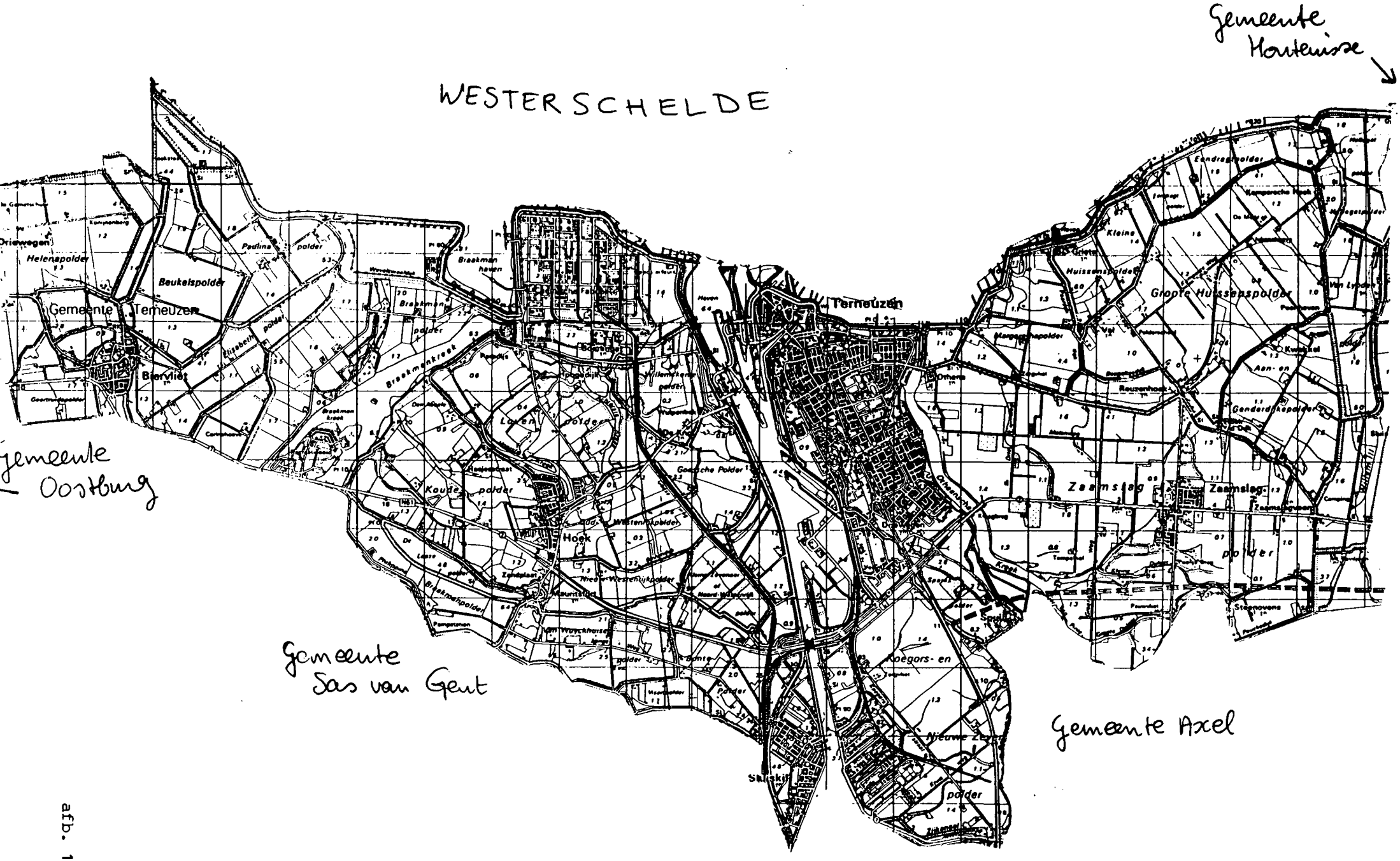


benoemd gebied met bijzondere waarden

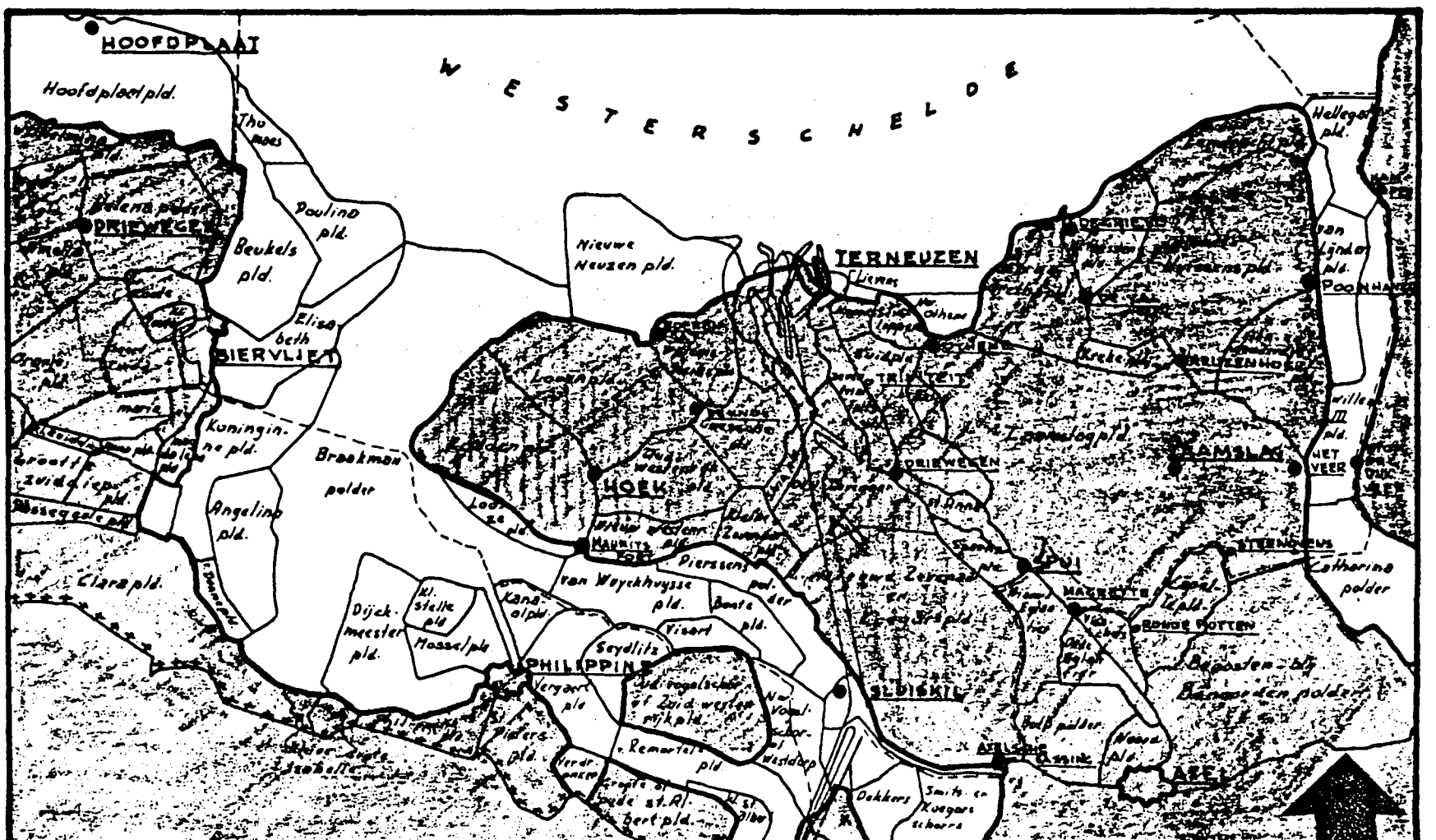
CRITERIA VOOR AANDUIDING GEBIEDEN MET BIJZONDERE WAARDEN	GEBIEDEN 1	2	3
I. Intrinsieke stedebouwkundige kwaliteit, zoals:			
1. kwaliteit van het ruimtelijk concept;	±	+	
2. betekenis vanwege de verkaveling/ inrichting/voorzieningen;		+	
3. betekenis vanwege architectonische/ architectuurhistorische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

AFBEELDINGEN

1. Gemeente Terneuzen, topografische kaart 1980
2. Gemeente Terneuzen, ca. 1800
3. Gemeente Terneuzen, ca. 1850
4. Gemeente Terneuzen, ca. 1900
5. Gemeente Neuzen, 1867, uit: J. Kuyper, Gemeente-atlas van Nederland, V, Zeeland, Zaltbommel 1971 (oorspr. Leeuwarden 1866)
6. Terneuzen, ca. 1840 en ca. 1900
7. Terneuzen, topografische kaart ca. 1936-1946
8. Gemeente Biervliet, 1866, zie afb. 5
9. Gemeente Hoek, 1867, zie afb. 5
10. Gemeente Zaamslag, 1866, zie afb. 5
11. Biervliet, Hoek, topografische kaart ca. 1936-1946
12. Sluiskil, Zaamslag, topografische kaart ca. 1936-1946
13. Terneuzen, straatnamenkaart
14. Biervliet, straatnamenkaart
15. Hoek, straatnamenkaart
16. Sluiskil, straatnamenkaart
17. Zaamslag, straatnamenkaart

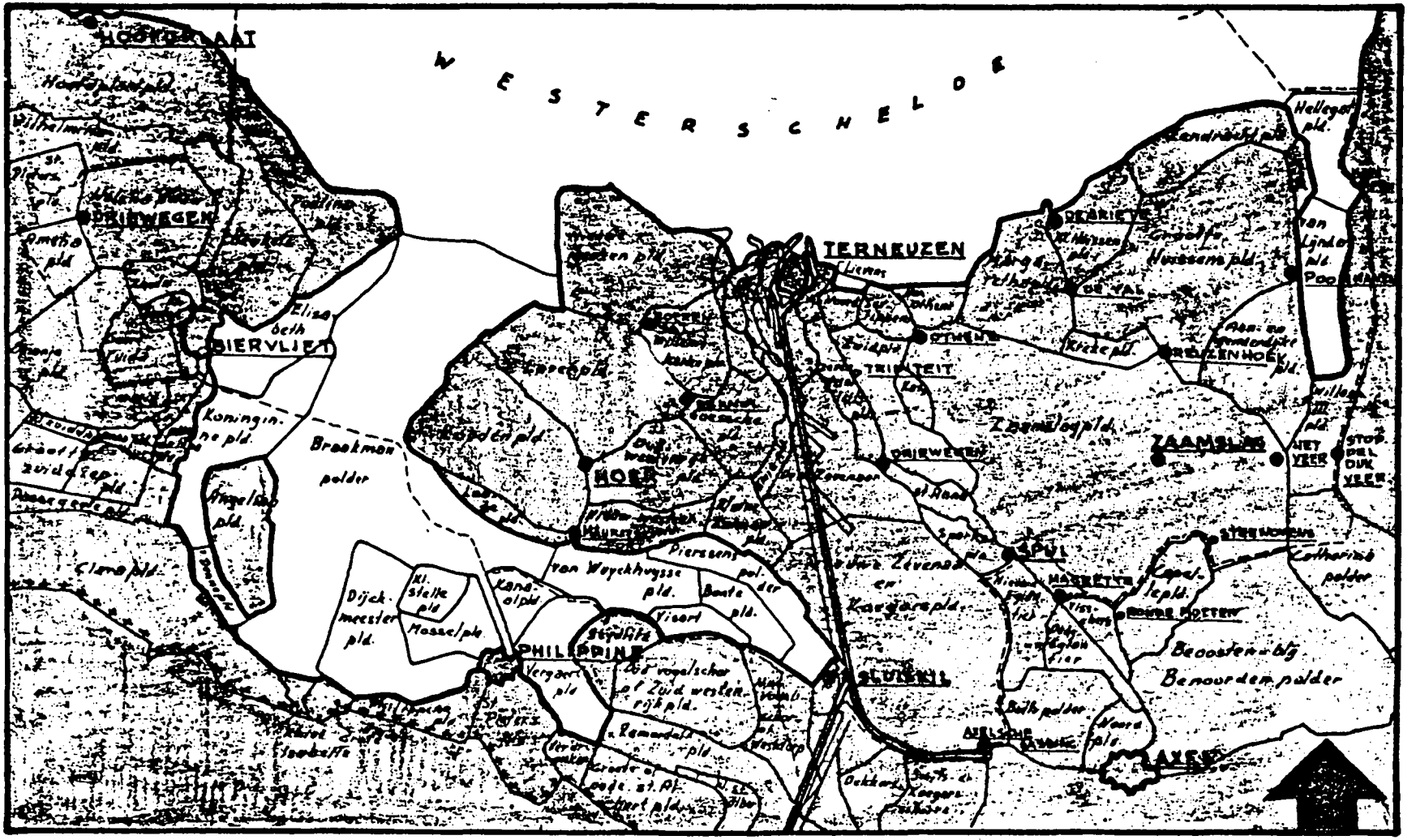

WESTERSCHELDE
Gemeente Hontenisse
Gemeente Oostburg
Gemeente Sas van Gent
Gemeente Axel
Terneuzen
Gemeente Terneuzen
Hoek
Zaamslag
Groote Huissenspolder
Koegors- en
Nieuwe Zeven
Helenapolder
Beukelspolder
Biervliet
Kleine
Huissenspolder
Zaamslag
polder
Steenovens
Kouden
polder
Goessche Polder
Braakmanhaven
Braakmankreek
Braakmanpolder
Paulina
polder
Oriewegen

afb. 1



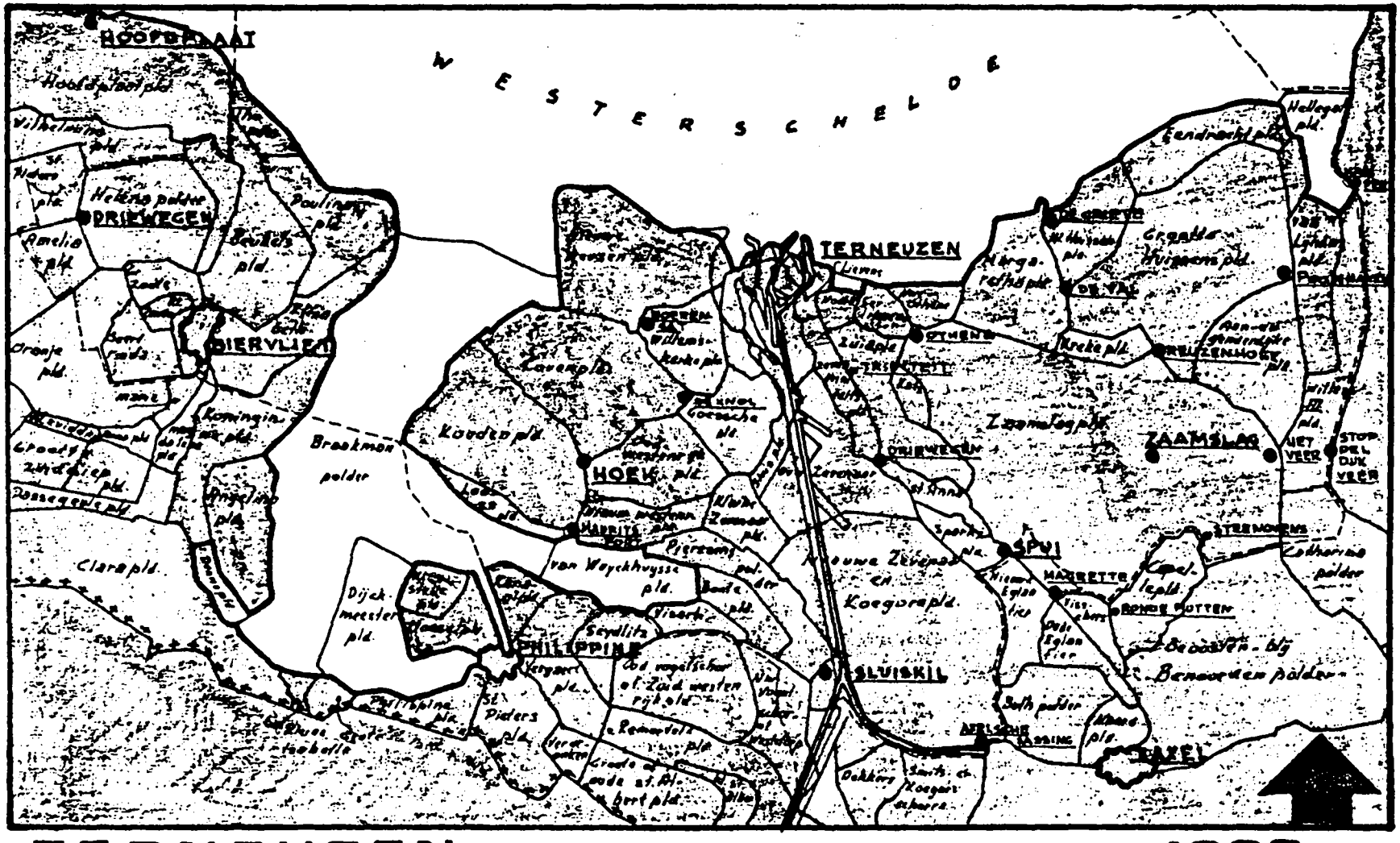
TERNEUZEN 1800

afb. 2



TERNEUZEN 1850

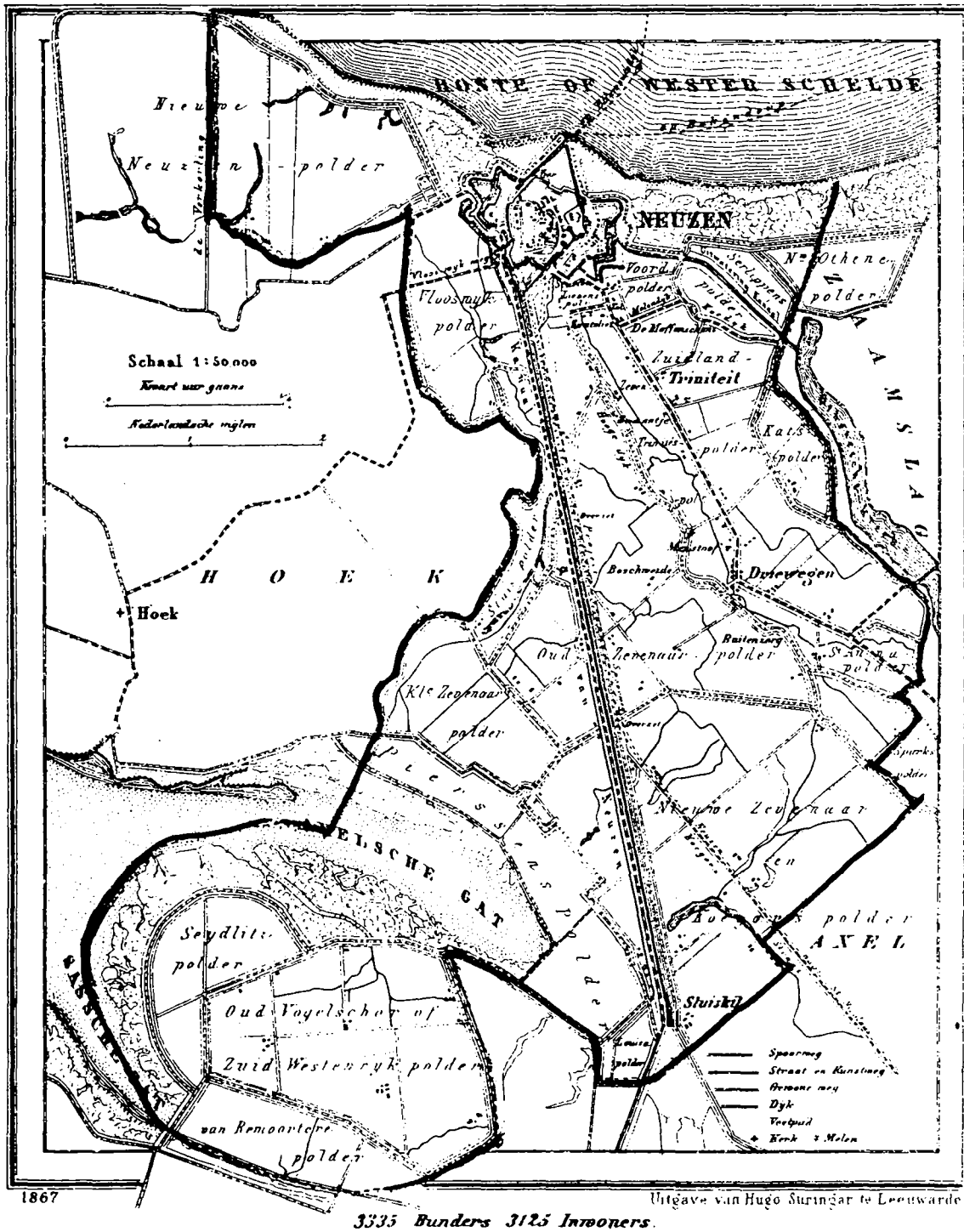
afb. 3



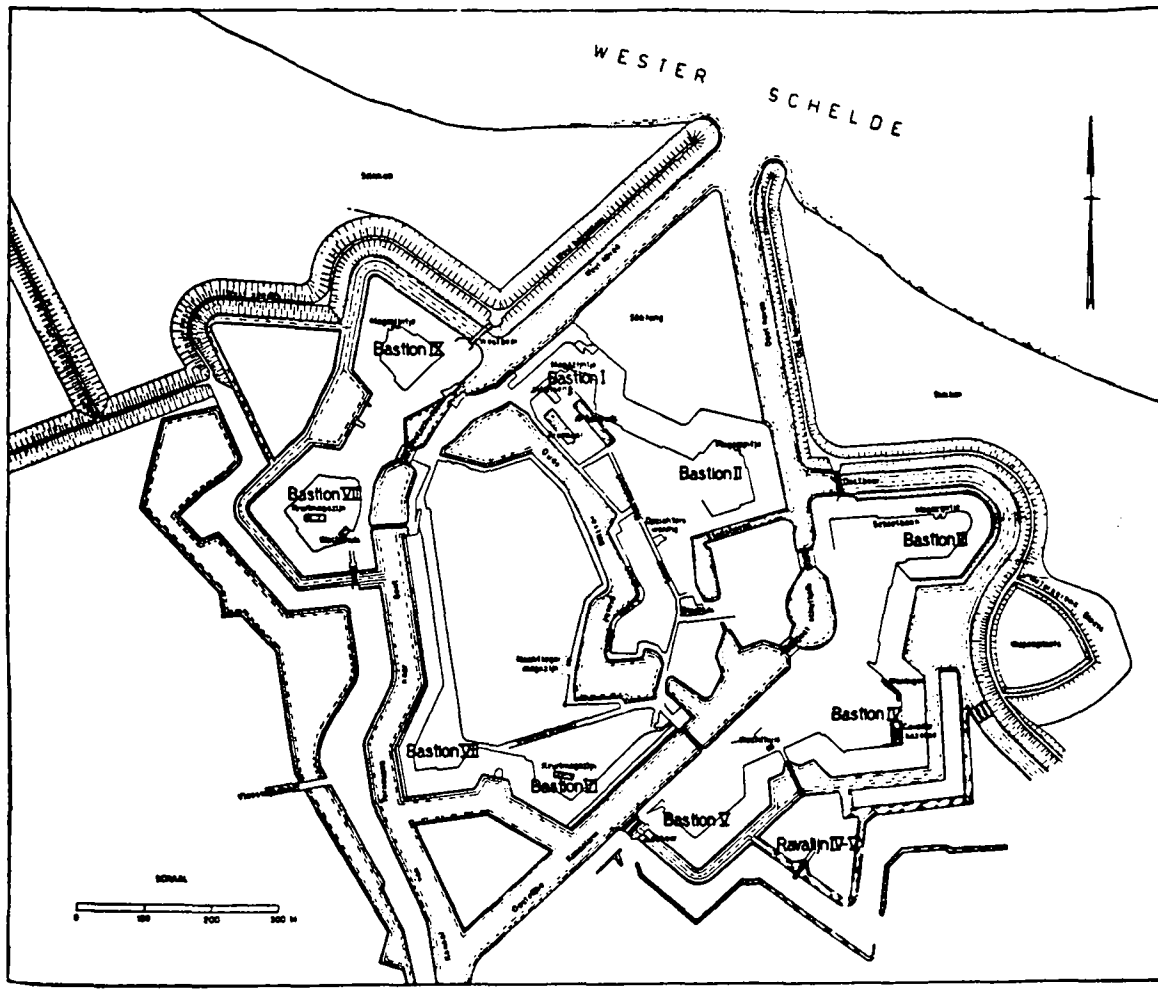
afb. 4

TERNEUZEN 1900

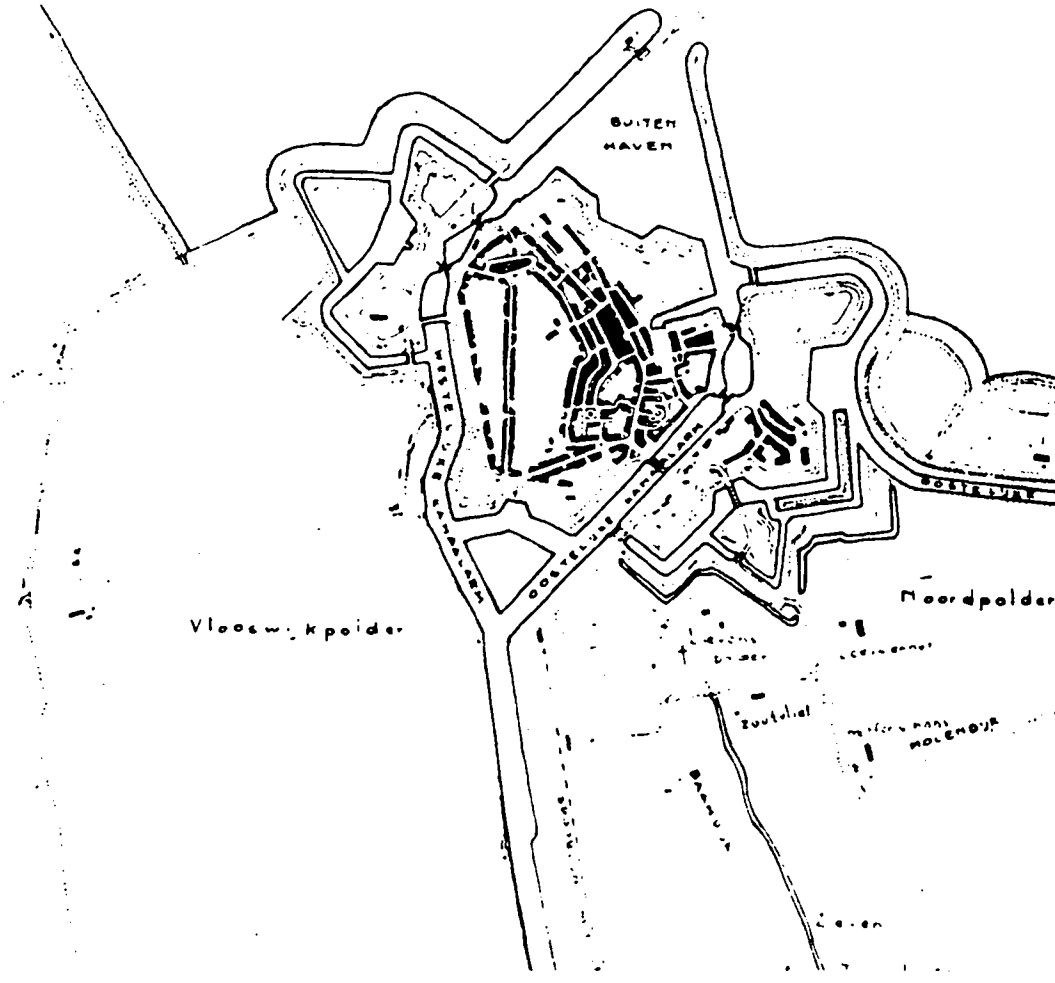
PROVINCIE ZEELAND. **GEMEENTE NEUZEN.**



afb. 5

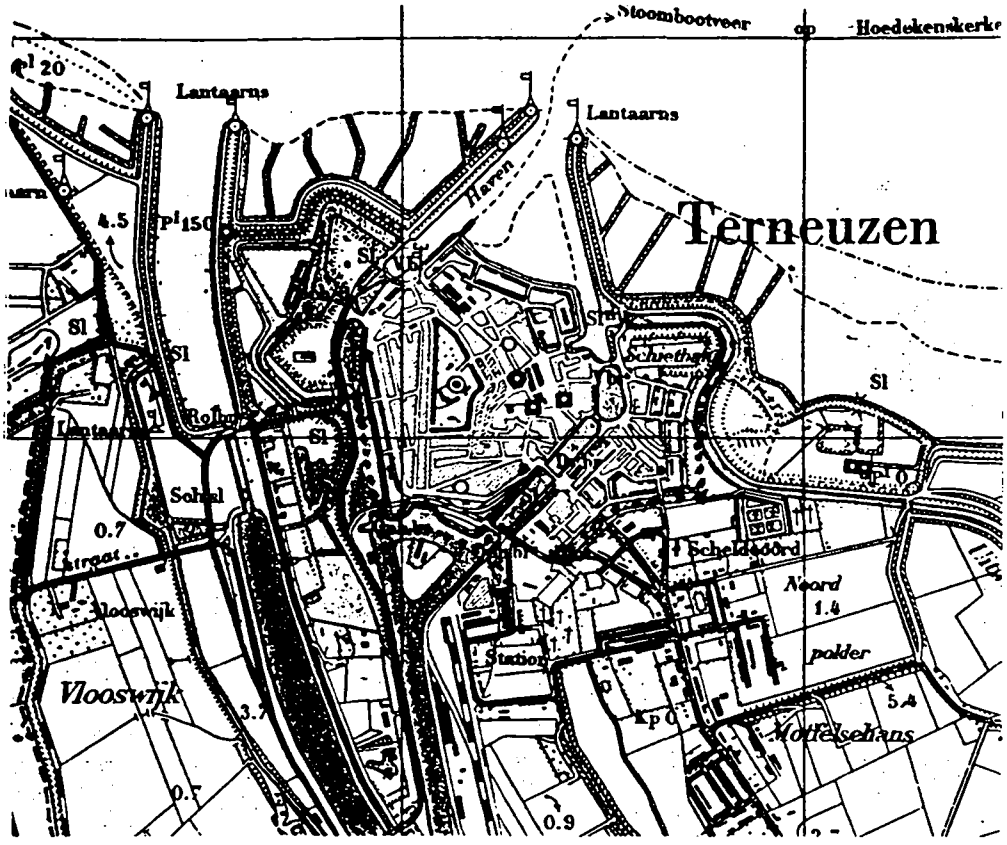


Terneuzen circa 1840 (nieuwe vesting) *Tekening D. Keur*



De kaart van Terneuzen, zoals het vestingstadje er uitzag vóór de eeuwwisseling. Duidelijk zijn de scherpe vormen van de fortificaties te onderscheiden.

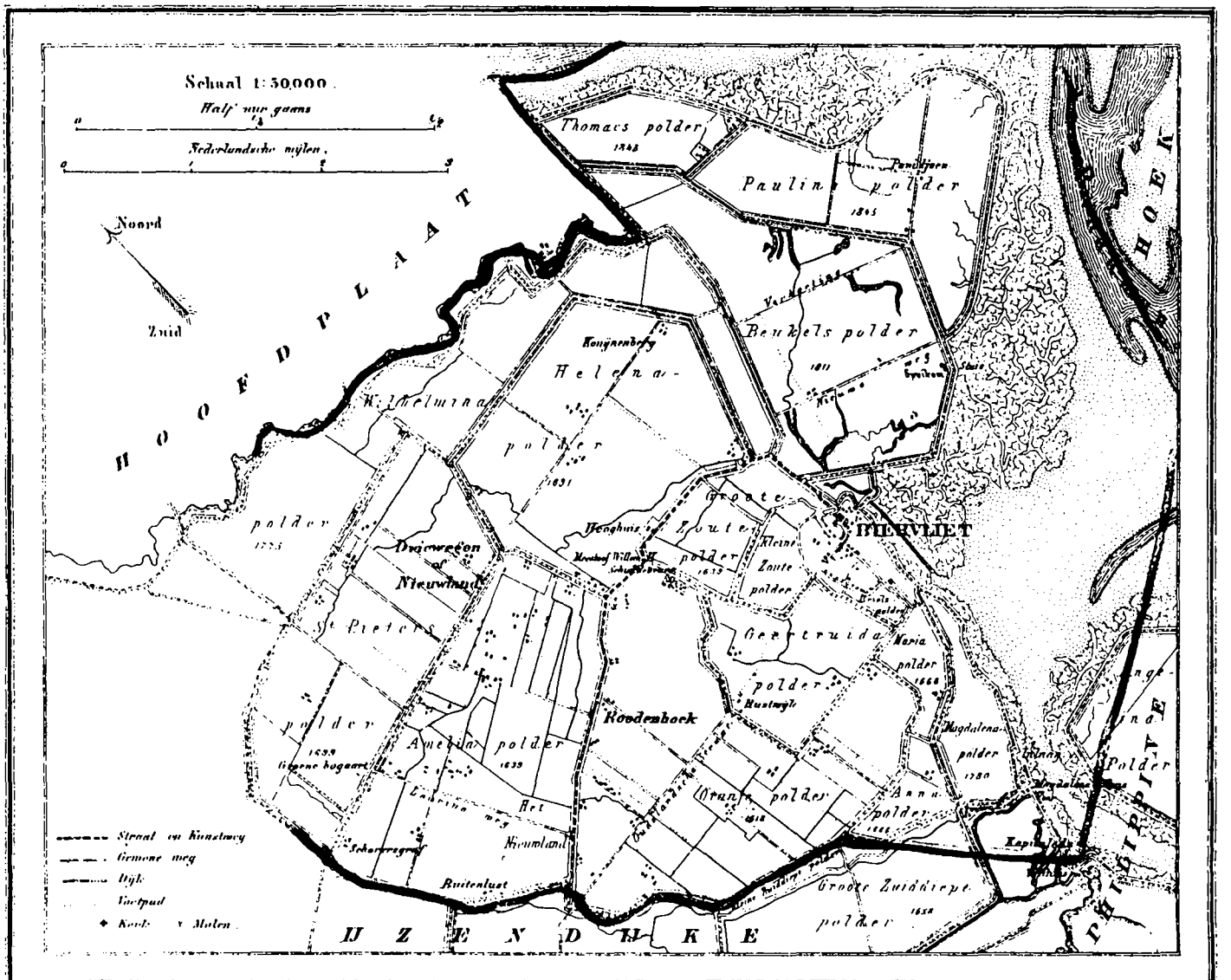
afb. 6



ca. 1936 – 1946

afb. 7

PROVINCIE ZEELAND. GEMEENTE BIERVLIET.

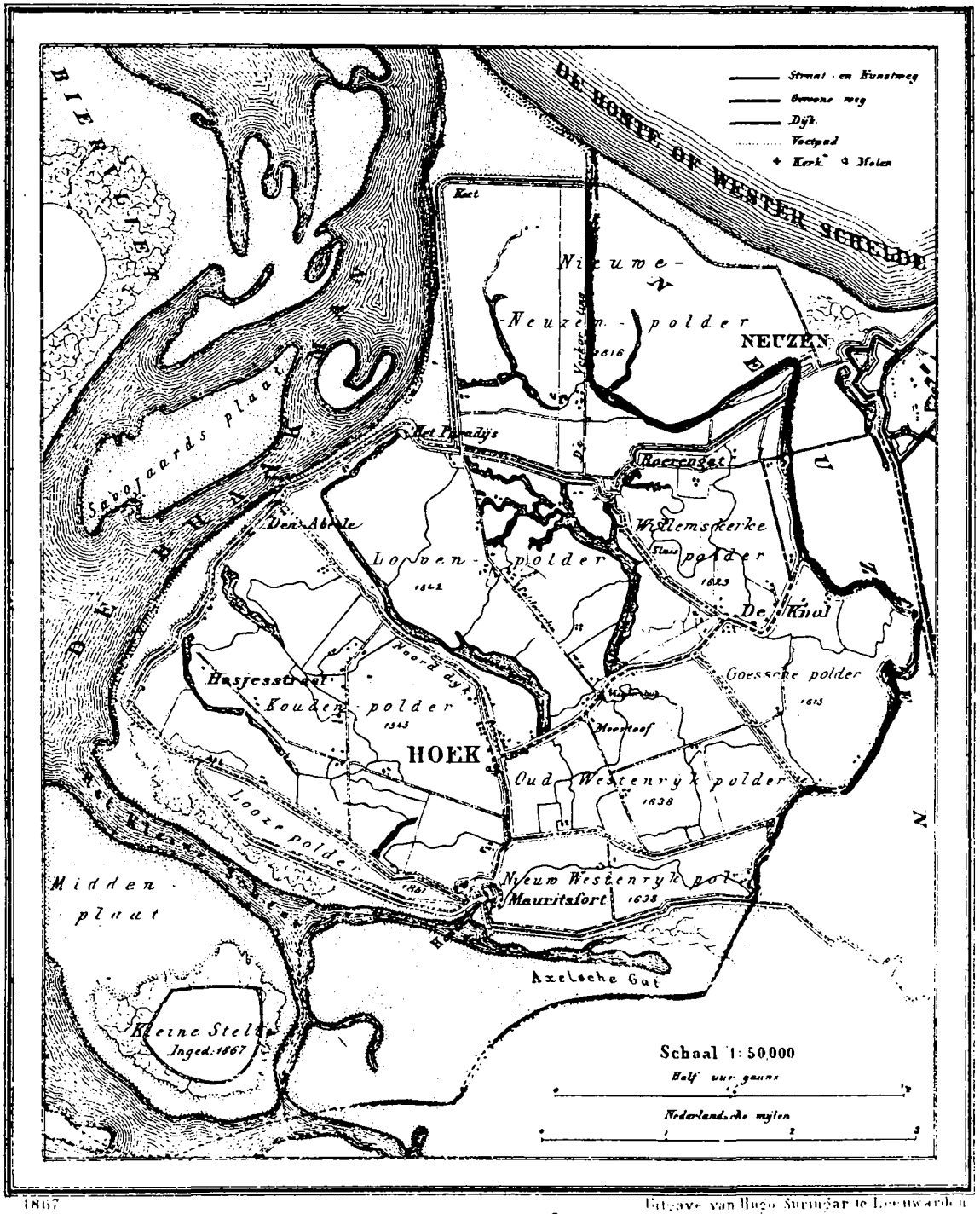


1866 Uitgave van Hugo Suringar te Leeuwarden.

3929 Bunders. 2075 Inwoners.

afb. 8

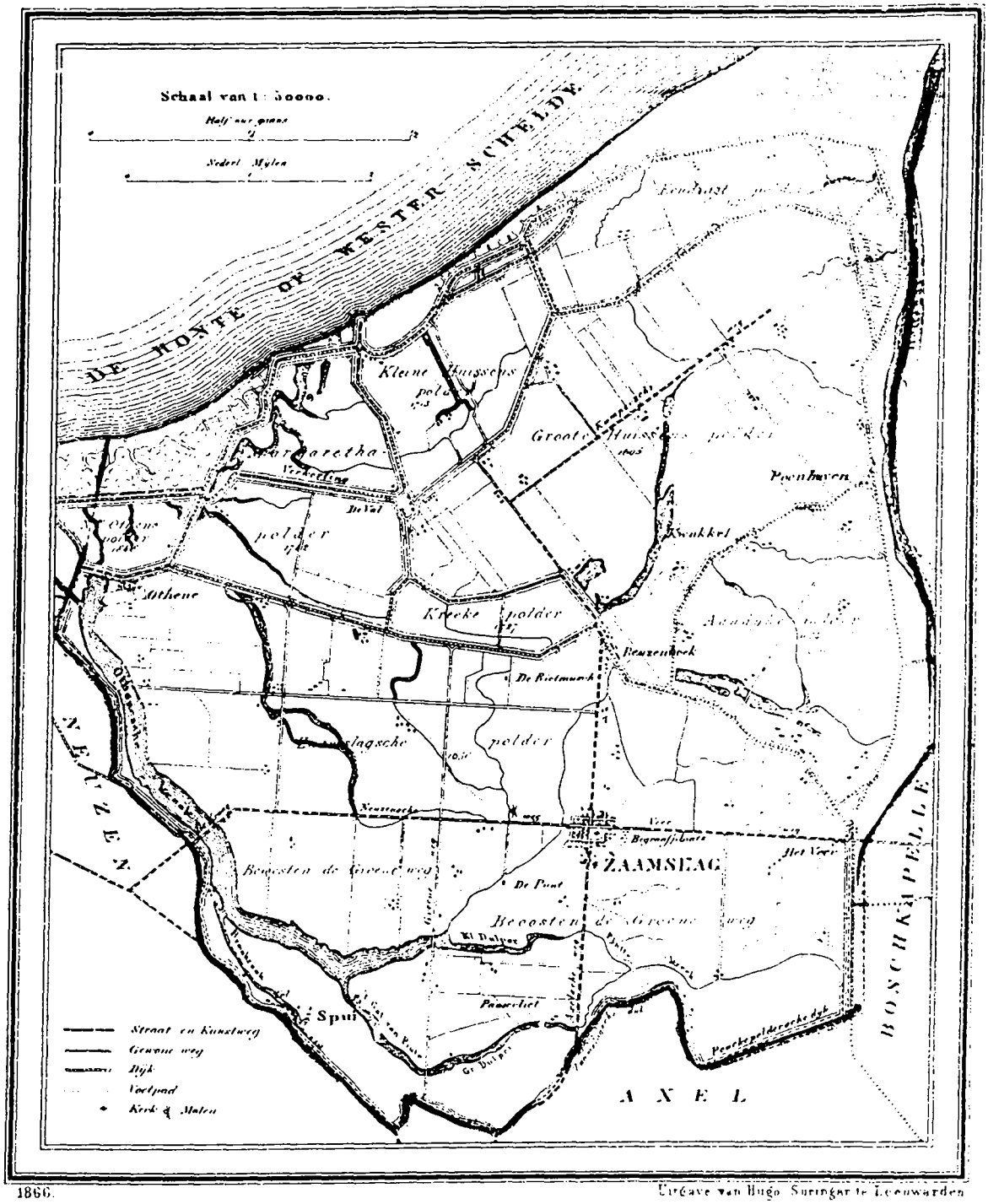
PROVINCIE ZEELAND GEMEENTE HOEK



1867 Uitgave van Hugo Suringar te Leeuwarden

3844 Bunders. 1475 Inwoners.

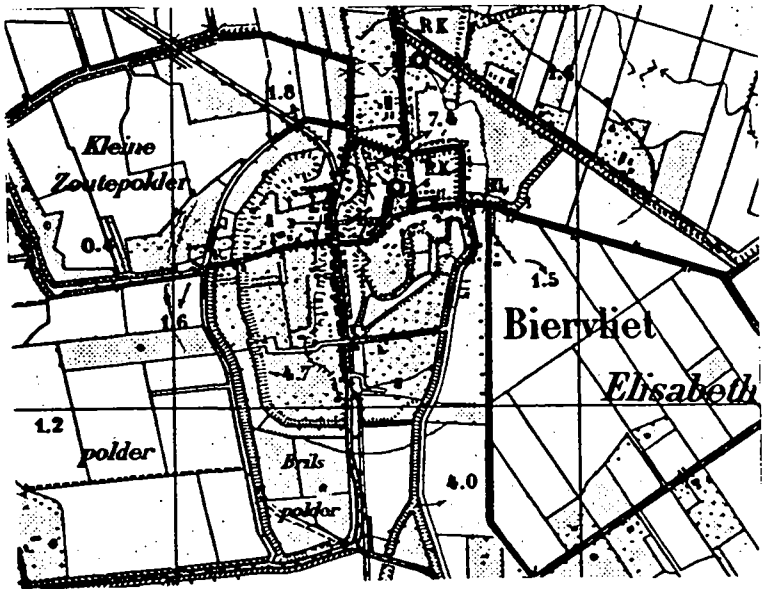
afb. 9



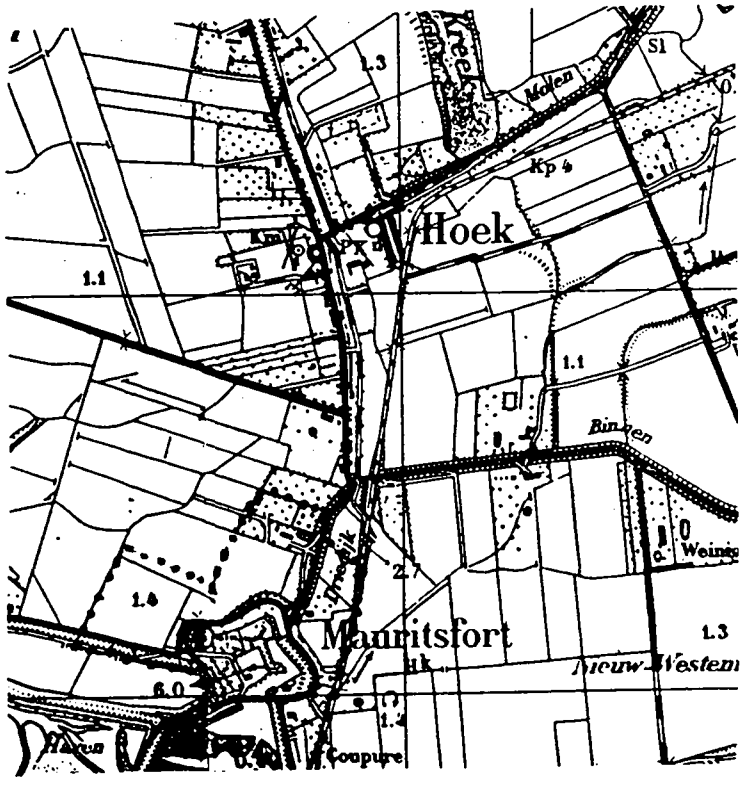
1866. Uitgave van Hugo Suringar te Leeuwarden

4.258 Bunders. 2.500 Inwoners

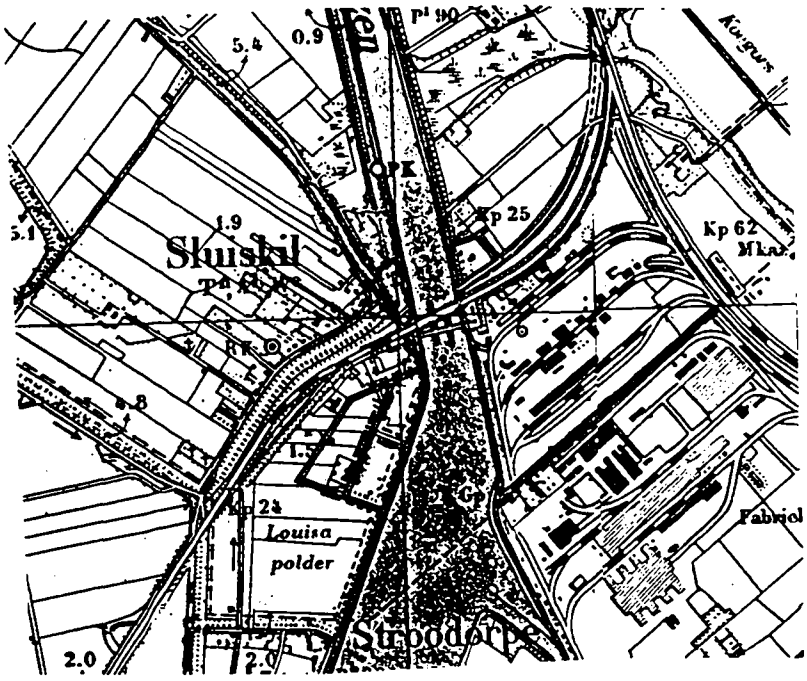
afb. 10



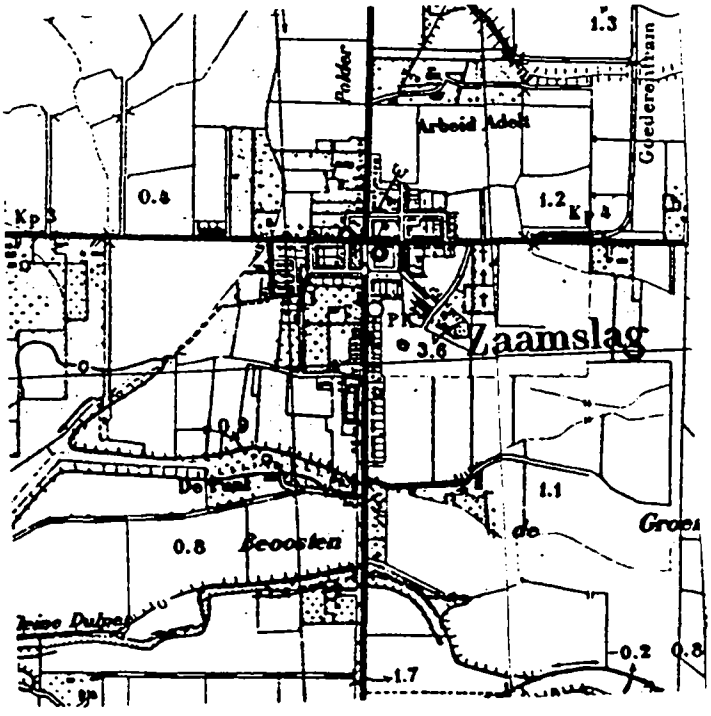
ca. 1936 - 1946



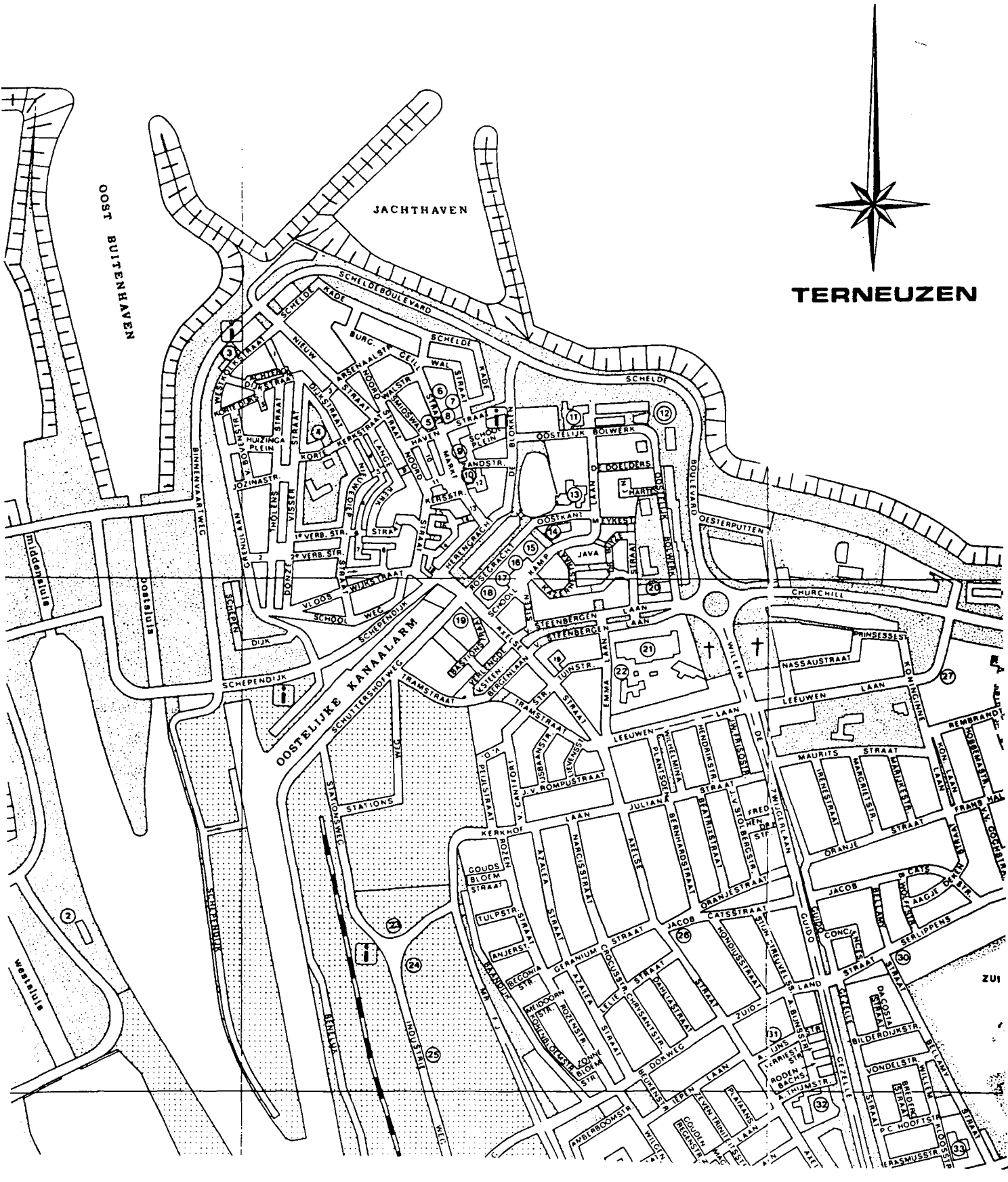
afb. 11



ca. 1936 - 1946

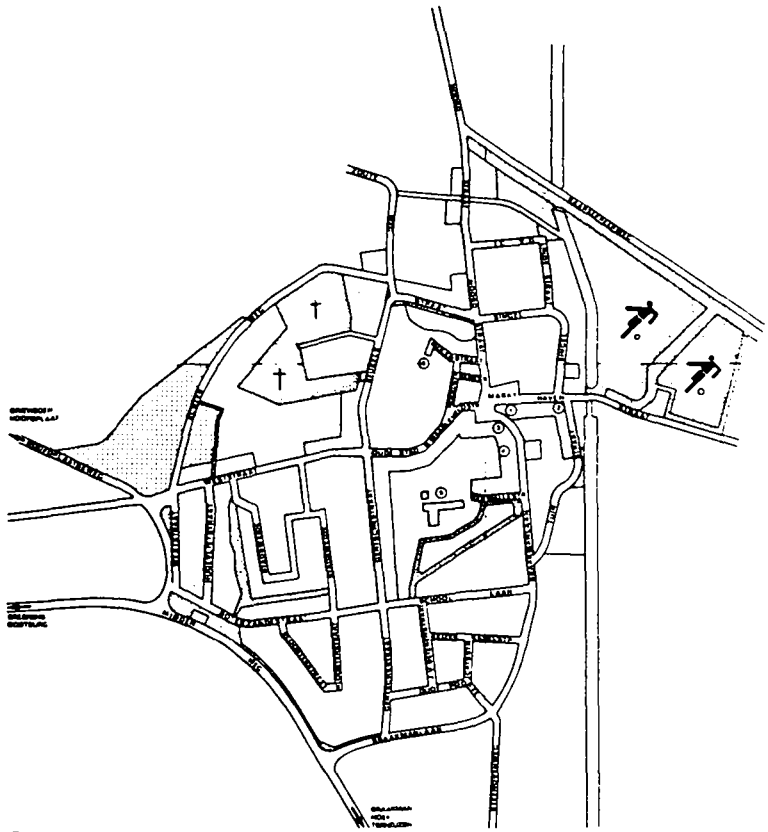


afb. 12


TERNEUZEN
JACHTHAVEN
OOST BUITENHAVEN
OOSTELIJK KANAALARM
SCHELDEBOULEVARD
SCHELDE KADE
OOSTELIJK BOLWERK
OOSTKANT
OESTERPUTTEN
CHURCHILL
BOULEVARD
BINNENVAARTWEG
middenluis
oostsluis
westsluis
SCHEPENDIJK
SCHUTTERSHOFWEG
STATIONSWEG
STATIONS
TRAMSTRAAT
SCHOOL WEG
VLOOS
WIJKSTRAAT
1e VERB. STR.
2e VERB. STR.
HUIZINGA PLEIN
JOZINASTR.
GRENULAAN
HOLENS
VISSER
DONZE
SCHEPEN
DIJK
KORTE KERKSTRAAT
KERKSTR.
HAVEN
MARKT
SCHOOL PLEIN
ZANDSTR.
DE BLOKKEN
DE DOELDERS
HARTE
MEYKEST.
JAVA
HERENGRACHT
ROSEGRACHT
STEENBERGEN LAAN
TUINSTR.
EMMA LAAN
WILLEM DE ZWIJGERLAAN
NASSAUSTRAAT
PRINSESSESTR.
KONINGINNE
LEEUWEN LAAN
REMBRANDT
MAURITS STRAAT
IRENESTRAAT
MARGRIETSTR.
MARIJKESTR.
ORANJE STRAAT
JACOB CATSSTRAAT
SERLIPPENS
GUIDO
CONCIERGES
LAND STRAAT
BILDERDIJKSTR.
VONDELSTR.
P.C. HOOFTSTR.
ERASMUSSTR.
DACOSTASTRAAT
GEZELLE
BELLAMY
WILLEM KLOOSTSTR.
BREDERO STRAAT
HONDIUSSTRAAT
STIJN STREUVELSSTR.
A. BIJNSSTR.
VERRIESTR.
RODENBACHSTR.
A. THIJMSTR.
ZUID
DOKWEG
IEPEN LAAN
BEUKENSTR.
ZEVEN TRINITEITSSTR.
PLATANSLAAN
COUDEN REGENSTR.
AMBERBOOMSTR.
WILGEN
MR. F. J.
BAANDIJK
INDUSTRIEWEG
BENELUX
KERKHOF LAAN
GOUDS BLOEMSTRAAT
TULPSTR.
ANJERSTR.
BEGONIASTR.
MEIDOORNSTR.
KOHENBLOEMSTR.
ROZENSTR.
ZONNEBLOEMSTR.
AZALEASTRAAT
GERANIUMSTRAAT
CROCUSSTR.
LELIESTRAAT
CHRYSANTSTR.
DAHLIASTRAAT
NARCISSTRAAT
AXELSE
BERNHARDSTRAAT
BEATRIXSTRAAT
J.V. STOLBERGSTR.
FREDERIKSTR.
WILHELMINASTR.
PLANTSOENSTR.
JULIANASTR.
J.V. ROMPUSTRAAT
CANTFORTSTR.
PEULSTRAAT
ISBRANDSTR.
LIEVENSSTR.
V.D. VELDESTR.
BERGENLAAN
BASTIONSTR.
VERLENGDE STEENBERGEN
AXELSTR.
STEENBERGEN LAAN
TRAMSTRAAT
SCHOOL STEEN
ROSEGRACHT
HERENGRACHT
OOSTKANT
KAMP
KAZERNESTR.
OOSTELIJK BOLWERK
DE BLOKKEN
SCHOOL PLEIN
ZANDSTR.
HAVEN
MARKT
KERKSTR.
KORTE KERKSTRAAT
LANGE RECK
NIEUWEDIEP
NOORD WALSTR.
SMIDSWAL
ARSENAALSTR.
NIEUW GEEL
BURG.
SCHELDE KADE
SCHELDE WAL STRAAT
WESTKOLKSTRAAT
ACHTER DIJKSTRAAT
KORTE DIJKSTRAAT
DIJKSTRAAT
SCHELDE KADE
SCHELDEBOULEVARD
SCHELDE

afb. 13

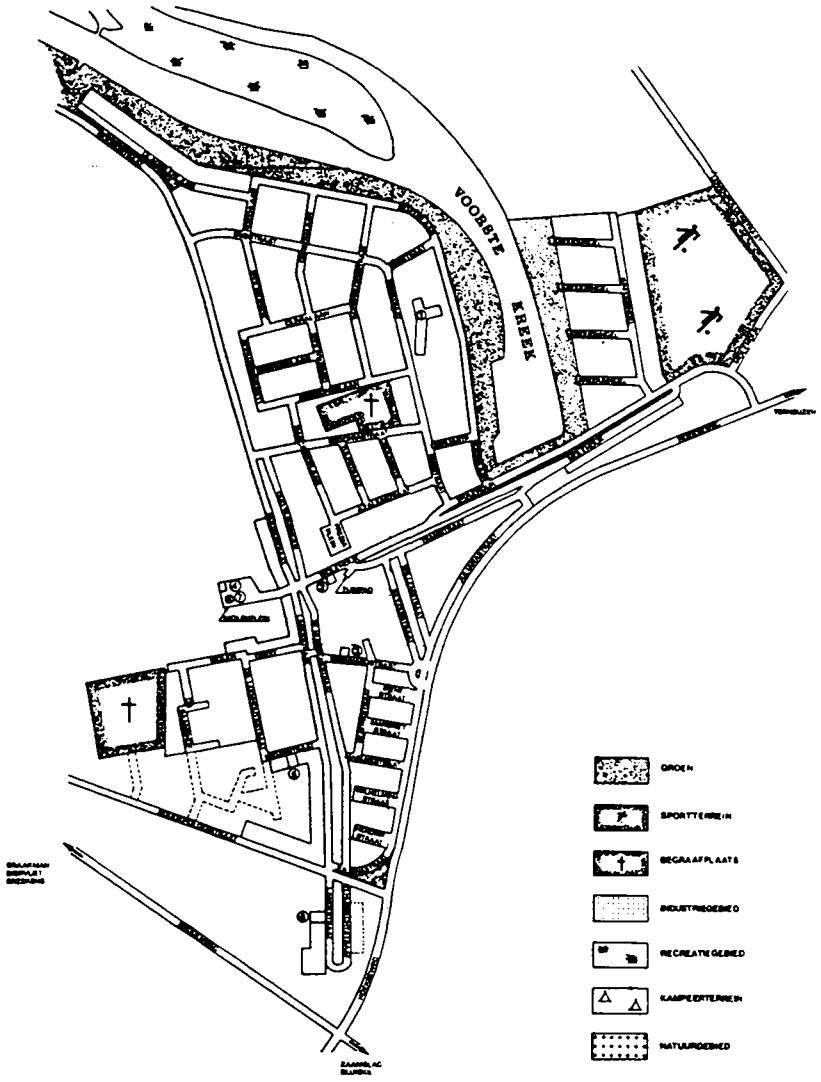
BIERVLIET



1 Postkantoor
2 Het Zeeuwse Kruis
3 Bibliotheek
4 Openbare Werken en Brandweer
5 Bejaardencentrum 'Ter Walle'
6 Molen 'De Harmonie'

afb. 14

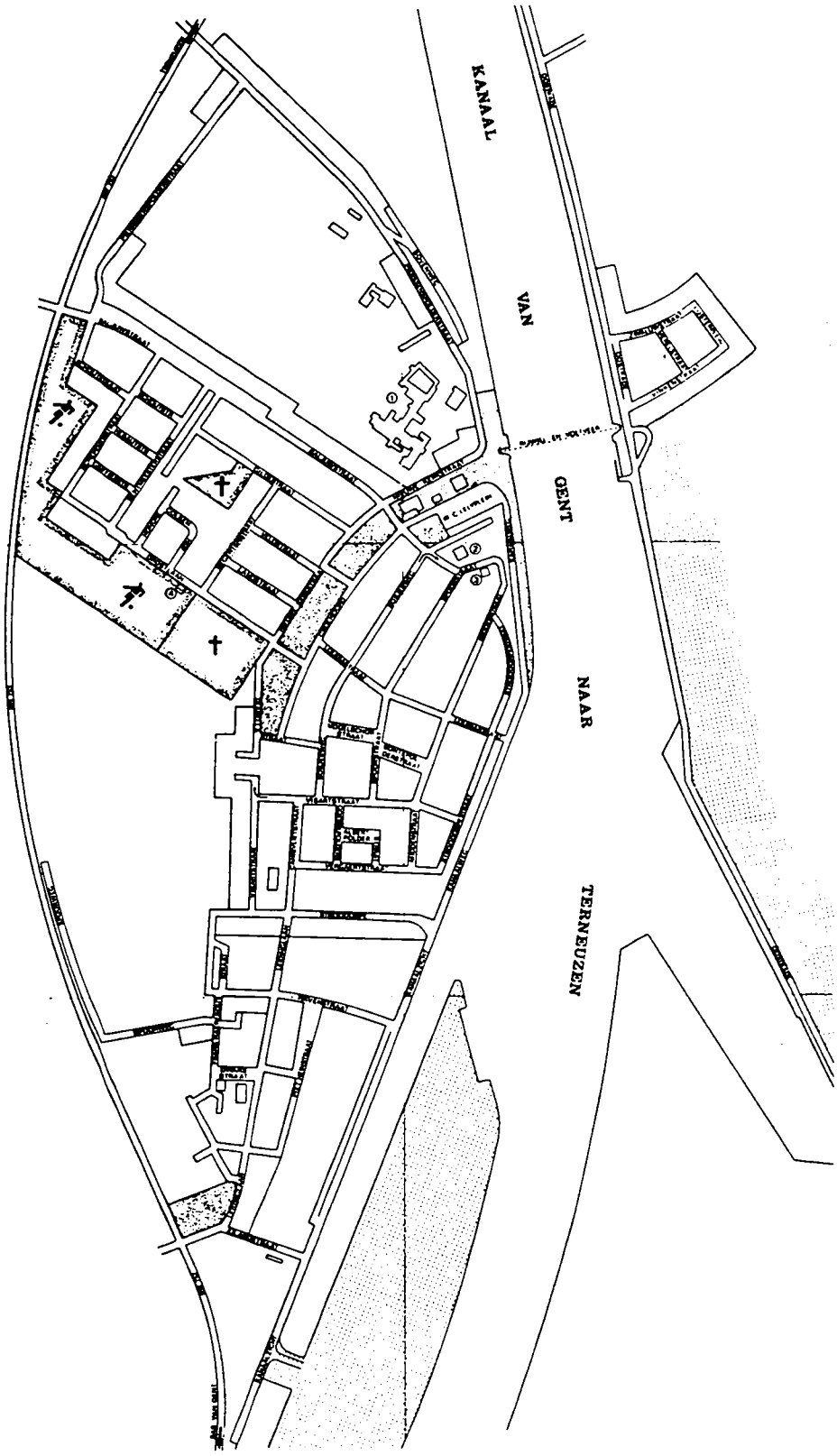
HOEK



1 Bejaardencentrum 'Vremdieke'
2 Brandweer
3 Postkantoor
4 Bibliotheek
5 Werkplaats Openbare Werken
6 Het Zeeuwse Kruis
7 Molen 'Windlust'

afb. 15

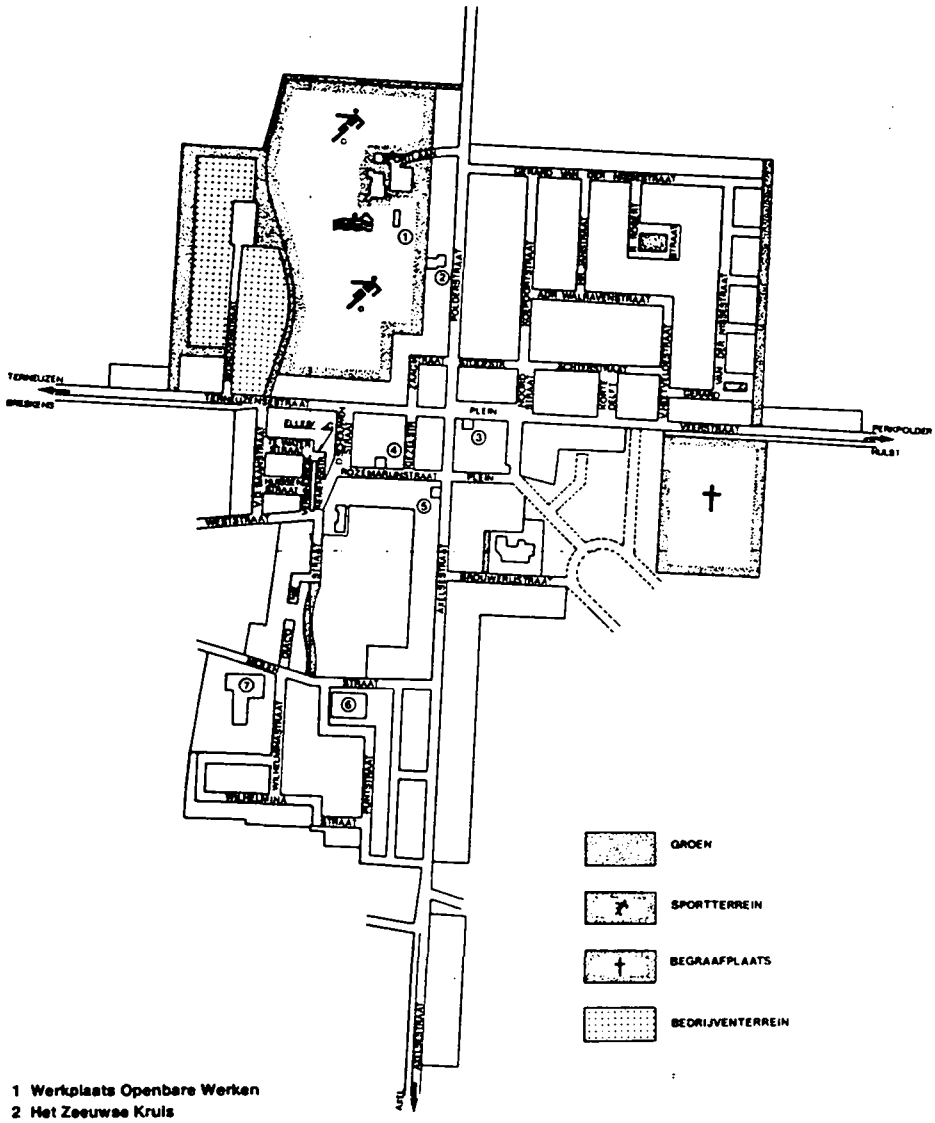
SLUISKIL



1 St. Elisabeth ziekenhuis
2 Politie, Brandweer, Bibliotheek
3 Postkantoor
4 Werkplaats Openbare Werken

afb. 16

ZAAMSLAG



1 Werkplaats Openbare Werken
2 Het Zeeuwse Kruis
3 Brandweer
4 Postkantoor
5 Bibliotheek
6 Dagverblijf
7 Bejaardencentrum 'De Molenhof'

afb. 17