PROVINCIE ZEELAND

monumenten inventarisatie project zeeland

concept regiobeschrijving

zeeuwsch-vlaanderen

(december 1990)

S. R. Jonkergouw

INHOUDSOPGAVE

blz.

VOORWOORD

1. INLEIDING 5

2. BODEMGESTELDHEID 5

2.1 Genese en reliëf 5
2.2 Afwatering 7

3. GRONDGEBRUIK 9

3.1 Agrarisch grondgebruik 9
3.2 Landschapsbeeld 12

4. INFRASTRUCTUUR 12

4.1 Landwegen 12
4.2 Wateren 13
4.3 Dammen en dijken 16
4.4 Spoor- en tramwegen 17
4.5 Militaire infrastructuur 20
4.6 Landsgrenzen 21

5. NEDERZETTINGSSTRUCTUUR 21

5.1 Algemeen 21
5.2 Steden 22
5.2.1 Onstaansgeschiedenis en korte typering 22
5.2.2 Functionele en ruimtelijke ontwikkeling 24
5.3 Dorpen 25
5.3.1 Ontstaansgeschiedenis en korte typering 25
5.3.2 Functionele en ruimtelijke ontwikkeling 26
5.4 Verspreide bebouwing. 28

LITERATUUR 29

KAARTEN 30

BIJLAGEN 31

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.
Alvorens de regiobeschrijving van Zeeuwsch-Vlaanderen tot stand is gekomen, is Zeeuwsch-Vlaanderen door medewerkers van de Rijksdienst voor Monumentenzorg en van het Monumenten Inventarisatie Project Zeeland verkend.

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

Zeeuwsch-Vlaanderen heeft een oppervlakte van ± 800 km2. Het is gelegen in de uiterste zuidwesthoek van Nederland tegen de Belgische grens aan.
In het westen wordt Zeeuwsch-Vlaanderen begrensd door de Noordzee en langs de noordkant vormt de Westerschelde de begrenzing. In het zuiden en zuidoosten wordt de begrenzing door de grens met België gevormd.
Het karakter van het gebied is zeer sterk bepaald door de zee. De invloed van de zee wordt vooral gevonden in het zeekleigebied van Zeeuwsch-Vlaanderen en dit is nog zichtbaar in onder andere de vorm van dijken en kreken. In het zuidelijke deel van Zeeuwsch-Vlaanderen is de directe invloed van de zee minder en krijgt de streek (dekzandgebied) het karakter van een binnenland.
Zeeuwsch-Vlaanderen bevindt zich verkeerstechnisch en economisch (nog steeds) in een isolement. Vroeger deelde de Braakman Zeeuwsch-Vlaanderen in een oostelijk en een westelijk deel, thans vervult het kanaal van Gent naar Terneuzen een dergelijke rol. Twee veerboten vormen de verbinding met de rest van Zeeland. De streek is meer op België georiënteerd, maar draagt een eigen karakter. Het overgrote deel van Zeeuwsch-Vlaanderen is agrarisch van karakter, waarbij de akkerbouw veruit het belangrijkste is. Naast de landbouw is de industrie van groot economisch belang. De (chemische) industrie is geconcentreerd langs het Kanaal van Gent naar Terneuzen. Daarnaast is de kustrecreatie na de Tweede Wereldoorlog een voorname inkomstenbron geworden.
De bevolking omvat ongeveer 110.000 inwoners. Terneuzen is "hoofdstad" van Zeeuwsch-Vlaanderen. Oostburg is het voorzieningencentrum voor West Zeeuwsch-Vlaanderen en Axel en Hulst zijn dat voor Oost Zeeuwsch-Vlaanderen.
Naast steden en dorpen kent Zeeuwsch-Vlaanderen opvallend veel (reuzen)gehuchten, zowel in het zandige grensgebied als in de zeekleipolders.

2. BODEMGESTELDHEID

2.1 Genese en reliëf

De oudste afzetting van Zeeuwsch-Vlaanderen wordt gevonden bij Nieuw-Namen. Het gaat hier om een mariene afzetting (de formatie van Merksem) gevormd in het Plioceen ongeveer 2,5 miljoen jaar geleden, die als erosierest van circa 5 meter hoog intact is gebleven. Aan deze verhoging dankt de streek haar bijnaam: kauter (= heuvel).

De hieropvolgende afzettingen, die het huidige landschap bepalen, zijn van latere datum. In het laat-Pleistoceen, in de tijd van de laatste ijstijden, is een aantal zuidwestelijk-noordoostelijk lopende dekzandruggen gevormd (de formatie van Twenthe). Zeeuwsch-Vlaanderen liep toen af in noordoostelijke richting. Dit verklaart waarom de dekzandruggen slechts op het hogere, zuidelijke deel nog zichtbaar aan de oppervlakte zijn. In het lager gelegen deel zijn de dekzandruggen later bedekt met jongere mariene afzettingen.

Ongeveer 10.000 jaar geleden veranderde het klimaat. Doordat de temperatuur steeg, smolten de ijskappen en als gevolg daarvan steeg de zeespiegel. Transgressie- en regressiefasen zouden elkaar afwisselen. In een transgressie-periode is de zee agressief en heeft ze toegang tot het land en worden delen daarvan weggeslagen. Elders wordt door de afzetting van klei en zand nieuw land gevormd. In regressie-perioden treedt de zee terug en blijft achter de strandwallen. In een dergelijke rustige periode heeft het zoete rivierwater de meeste invloed, treedt er plantengroei op en wordt veen gevormd.

Aan het begin van onze jaartelling bestond het gebied van Zeeuwsch-Vlaanderen uit een groot veengebied dat aan de zeezijde door een reeks van strandwallen werd beschermd.
Tot 1100 traden twee transgressie-perioden van 200 tot 700 na Chr. en van 900 tot 1100 na Chr. op. In deze perioden worden jonge zeeklei-afzettingen van het type oudland en middelland gevormd. In deze perioden ontstond het Zwin en kwam een verbinding tussen de Honte en de Schelde tot stand.
Door de tamelijk hoge ligging van het achterland overstroomde in Zeeuwsch-Vlaanderen een relatief gering oppervlak in vergelijking met de rest van Zeeland.
Na 1100 vonden bedijkingen van de oude kernen en van op- en aanwassen plaats. Het bevolkingsaantal en de welvaart van het toenmalige Zeeuwsch-Vlaanderen kenden een hoogtepunt rond 1300. Dit werd ruw verstoord door menige overstroming in de 14e eeuw. De Honte schuurde daarbij dieper uit, de dijken braken door en er konden diepe geulen ontstaan.
Zo ook werd in 1375 de Braakman gevormd. De zee kon doorbreken tot aan de zuidelijk gelegen dekzandgronden.
Het oud- en middelland werd grotendeels bedekt door nieuwere kleiïge afzettingen, het nieuwland. In het geulenstelsel werd zand gedeponeerd, zodat plaatselijk zandige opwassen werden aangetroffen.
Na de 14e eeuw werden perioden van indijkingen afgewisseld met opnieuw overstromingen. In 1530 ontstond het Verdronken Land van Saeftinge.
In de Tachtig jarige oorlog belemmerden de oorlogsinundaties het herstel van de overstromingen in dit gebied. Na 1648 kon vaart achter het aantal bedijkingen worden gezet. In 1952 wordt het laatste gebied, de Braakman, ingepolderd. Tot dan deelde deze zeearm het gebied in West Zeeuwsch-Vlaanderen en Oost Zeeuwsch-Vlaanderen.

Op grond van deze ontstaansgeschiedenis kent het huidige landschap van Zeeuwsch-Vlaanderen een strand- en duinengebied, buitendijkse gebieden, polderland en een dekzandgebied.
Langs de Noordzeekust van het Zwin tot Breskens ligt een smalle, plaatselijk onderbroken, strook jonge duinen van maximaal 150 meter breed en een hoogte tot 16 meter.
De Zeeuwsch-Vlaamsche kust heeft veelvuldig te maken met afkalving. Rijen paalhoofden moeten afslag verhinderen. De getijdegebieden, het Zwin en de Verdronken Zwarte Polder onderbreken de duinenrij.

Het Zwin, de Verdronken Zwarte Polder en het Verdronken Land van Saeftinge zijn de voornaamste buitendijkse gebieden van Zeeuwsch-Vlaanderen. Deze buitendijkse gebieden hebben door rivier- en getijdestromingen een grillig patroon van kreekbeddingen met kommen met een reliëfverschil tot 3 meter gekregen.

Een klein deel van het polderland wordt tot het oud- en middelland gerekend: de Veerhoekpolder bij Oostburg en de Groote Hengstdijkpolder bij Kloosterzande. Het overige polderland bestaat uit nieuwlandgronden. Het nieuwland bestaat uit grote voormalige zandige geulen (opwassen) en uitgestrekte kleiige vlaktes.
De jonge zeekleigebieden in Zeeuwsch-Vlaanderen zijn vlakke gebieden met soms enig microreliëf wanneer in de ondergrond oudlandafzettingen worden aangetroffen.

In het grensgebied van Zeeuwsch-Vlaanderen met België wordt over bijna de gehele lengte een dekzandgebied gevonden, bestaande uit hoge ruggen (tot 3,5 meter boven NAP) met daartussen lager gelegen kommen. Verschillende dekzandruggen zijn zichtbaar in het landschap, zoals die bij Heille-Aardenburg-St. Kruis.

2.2 Afwatering

Zeeuwsch-Vlaanderen heeft wat haar afwatering betreft een andere ontwikkelingsgeschiedenis dan overig Zeeland. Tot 1925 kende Zeeuwsch-Vlaanderen ten behoeve van de afwatering geen enkel hulpmiddel in de vorm van gemalen. De lozing van binnenwater op het buitenwater kon lang op zogenaamd natuurlijke wijze plaatsvinden.
De verklaring voor dit feit ligt in twee factoren:

- allereerst is er een groot verschil tussen eb en vloed op de Westerschelde, terwijl de polders zo'n 3 tot 4 meter boven de eblijn liggen;
- ten tweede zijn in geen ander gebied inundaties en overstromingen zo talrijk geweest; zodanig dat ze tal van kreken hebben achtergelaten welke dienen als bergboezem.

Dit alles wil niet zeggen dat het Zeeuwsch-Vlaamsche gebied geen problemen met haar afwatering had. Ook hier wijzigden situaties door het inpolderen van buitendijkse gronden, waardoor bestaande sluizen vervielen. Bovendien verzandden de geulen en kreken langzaam. Oplossingen voor de problemen met afwatering werden gezocht in het graven van nieuwe waterleidingen in gebieden waar de richting van de afwatering tegen het natuurlijk verval ging.

West Zeeuwsch-Vlaanderen

Voor West Zeeuwsch-Vlaanderen is de Passageule, de vroegere oostwestverbinding tussen het Zwin en de Braakman sedert het einde van de 17e eeuw, een belangrijke schakel in de afwatering van het gebied geweest. De geul werd in 1786/88 ingedamd door de Kapitale Dam ten zuiden van Biervliet en door de Bakkersdam ten zuiden van Oostburg. In beide dammen werden suatiesluizen aangebracht om de afwatering mogelijk te blijven houden. Ten westen van de Bakkersdam bestond tot 1807 een open verbinding met de Wielingen (Noordzee). In 1807, 1827 en 1864 werd een deel van de geul ten westen van de Bakkersdam ingepolderd. Door deze inpoldering werd de afwatering er niet beter op.
In 1868 wordt van rijkswege een afwateringskanaal aangelegd, welke van oost (Bakkersdam) naar noordwest (Cadzand) loopt en het water via een sluis in de Wielingen loost. De watergang en het sluizencomplex waren in 1874 gereed. Het beheer over de waterleiding werd toen overgedragen aan het Uitwaterschap der Sluis aan de Wielingen.

Het Waterschap voor de uitwatering van de "Vereenigde Polders der Sluis tegen den Magdalenapolder" werd opgericht, omdat de Kapitale Dam de afwatering van enkele polders op de Braakman onmogelijk maakte.
Het lozingspunt van de gemeenschappelijke sluis lag in de zuidoost hoek van de Magdalenapolder.
De polders rond Biervliet loosden via de Kompolder door een sluis rechtstreeks op de Braakman tot 1866. Toen ook hier aangepolderd werd (Elisabethpolder) was een aanpassing nodig. Er werd een uitwateringskanaal langs de oostelijke en zuidelijke dijk van de Elisabethpolder aangelegd met aansluiting op de sluis in de Kompolder.
Het eerste electrische gemaal werd in 1925 bij Biervliet gesticht, omdat de suatiegeul van de Elisabethpolder verzandde.
In 1969 wordt een nieuwe suatiesluis bij Hoofdplaatpolder aangelegd, zodanig dat de natuurlijke afwatering in dit gebied kon worden hersteld.
Het Waterschap op de Groote Suatie bij Oostburg werd in 1920 opgericht. De polders van dit waterschap brachten het water naar Nieuwe Sluis.
Toen in 1778 de Hoofdplaatpolder werd bedijkt, raakte de sluis bij de Sasput in onbruik. Een nieuwe sluis werd noodzaak.
In de noordwest hoek van de Hoofdplaatpolder kwam sluis Nummer Eén te liggen. Voor het beheer van de sluis werd het Waterschap voor de uitwatering door de sluizen bij Nummer Eén opgericht.
Na 1941 gaan alle dan bestaande uitwateringsschappen op in één waterschap "'t Vrije van Sluis".
Thans wordt de West-Zeeuwsch-Vlaamse afwatering geregeld door twee gemalen bij Cadzand Haven en bij Nieuwe Sluis en door twee uitwateringssluizen bij Nummer Eén en bij Nol nummer 7.

Oost Zeeuwsch-Vlaanderen

Oost Zeeuwsch-Vlaanderen werd door de aanleg van het Kanaal van Gent naar Terneuzen in 1826 in twee waterstaatkundige delen gescheiden.
Ten westen van het kanaal konden een aantal polders op natuurlijke wijze blijven lozen op de Braakman, op het Axelse Gat en het Sasse Gat. In de loop der tijd bemoeilijkten aanslibbingen in de Braakman de afwatering.
De polders direct gelegen aan het kanaal loosden hun water via duikers op het kanaal. Deze lozing bleek niet voldoende.
Daarbij kwam de uitspraak in het Tractaat van 's-Gravenhage van 5 november 1842, die stelde dat het Nederlandse kanaalgedeelte geen ander water mocht ontvangen dan aangebracht via het Belgische kanaalgedeelte en door het Kanaal van Langeleede. Met andere woorden: de bestaande Nederlandse afwatering op het kanaal moest verdwijnen.
In 1843 en 1845 werden de westelijke en oostelijke Rijkswaterleiding aangelegd om dit probleem op te lossen.
De westelijke Rijkswaterleiding is circa 12,5 kilometer lang en loopt van Sas van Gent ten westen van het kanaal via Sluiskil naar Terneuzen. De uitmonding van de westelijke Rijkswaterleiding bevond zich bij de Westbeer van Terneuzen waar het water via de vestinggracht en de uitwateringssluizen de westgeul van de oostelijke buitenhaven bereikte. In 1904 werd het lozingspunt verlegd naar de (nieuwe) westelijke Buiten- of Voorhaven. In de jaren zestig van de 20ste eeuw is het kanaal tussen Sluiskil en Terneuzen verruimd, waarbij een nieuwe leiding gegraven moest worden.

De oostelijke Rijkswaterleiding begint bij de Molenkreek bij Westdorpe in de Canisvlietpolder en zet zich voort via een groot aantal kreken, onder meer de Peitkreek, de Axelse Kreek, de Spuikreek, de Binnenkreek en de Othenese Kreek. Waterlozing gebeurde deels in een zijkanaal, deels in de oude vestinggracht bij de Oostbeer in de oostgeul van de oostelijke buitenhaven van Terneuzen. Deze lozingsmogelijkheid functioneerde tot 1962. Toen werd in de zeedijk van de Nieuwe Othenesepolder een uitwateringssluis aangelegd. Het nieuw gegraven kanaal tussen de zeesluis en de wachtsluis is spuiboezem. Het oude zijkanaal is inmiddels gedempt in verband met uitbreidingen van de gemeente Terneuzen.
In 1900 wordt de afwatering een werkelijk probleem in Oost Zeeuwsch-Vlaanderen. In 1933 wordt daartoe het uitwateringsschap Hulster en Axeler Ambacht opgericht. De polders uit dit schap lozen hun water via een net van zijtakken waarvan het zijkanaal naar Hulst (oost-west), de Moerspuische Watergang (noord-zuid) en de Groote Kreek, de voornaamste zijn, op de oostelijke Rijkswaterleiding.
Toen in de vorige eeuw het Hellegat dreigde te verzanden, besloten de belanghebbende polders Stoppeldijk, Groot Cambron, Ser Paulus, Hengst- en Rummersdijk, Lamswaarde, Oude Graauw en Langedam tot het graven van een circa 3,5 kilometer lang kanaal bij Campen. Het kanaal (1850) lag geheel buitendijks langs de zeedijk van de Rummersdijk- en de Ser Pauluspolder alwaar een sluis werd gebouwd.
Het buitendijkse kanaal werd aan de westzijde beschermd door een zeedijk. Bij Stoppeldijk wordt het tweede (diesel) gemaal van Zeeuwsch-Vlaanderen in 1927 gesticht. Dit dieselgemaal deed dienst tot 1967 toen het nieuwe gemaal Campen aan de noordoostzijde van de polder Hellegat in bedrijf werd gesteld. Door de inpoldering van het Hellegat is het buitendijkse afwateringskanaal, tevens een bizarre suatiemogelijkheid, verdwenen.
In Oost Zeeuwsch-Vlaanderen functioneren enkele gemalen, bij Campen, Walsoorden en Kruispolder aan de Westerschelde in het Hulster Ambacht. Het Axeler Ambacht en de Verenigde Braakmanpolder sueren op natuurlijke wijze.

3. GRONDGEBRUIK

3.1 Agrarisch grondgebruik

1850 - 1940

Uit het vorige hoofdstuk is op te maken, dat de cultuurgronden van Zeeuwsch-Vlaanderen voor het overgrote deel bestaan uit polderland en voor een klein deel uit dekzandgronden. De oude kernen (oudland) van Cadzand, Groede en het Hulsterse kenden een grillig gevormde blokverkaveling. De nieuwlandgronden daarentegen kenmerkten zich door grote en rechthoekige kavels. Percelen weiland in kreekbeddingen doorbraken deze rationele structuur. De dekzandgronden kenden rond 1850 een smalle strokenverkaveling. De percelen waren begrensd door (eiken) hakhoutwallen. Het verkavelingspatroon van Zeeuwsch-Vlaanderen blijft in de periode 1850-1940 nagenoeg ongewijzigd. De grote ruilverkavelingen die een aanzienlijke schaalvergroting in het patroon teweeg brengen, hebben na deze periode plaats gevonden. De bodemgesteldheid heeft in hoge mate het (verschil in) agrarisch grondgebruik bepaald.

Het aandeel weiland in Zeeuwsch-Vlaanderen moet het afleggen tegen het aandeel akkerland. Een en ander wordt verklaard door de tamelijk hoge ligging van Zeeuwsch-Vlaanderen en de (daarmee samenhangende) gunstige grondwaterstand. De enkele aaneengesloten weidegebieden werden gevonden in de oude kernen, bij kreekbeddingen en in dalen van het dekzandgebied. Verfijningen van het afwateringssysteem hebben gezorgd voor een afname van het aantal graslanden door de mogelijkheid tot het omzetten in bouwland.
Voorts zijn er ontwikkelingen in de teelt van de gewassen en is er sprake van landaanwinst door inpolderingen (zie ook bijlage 1).

Tussen 1860 en 1873 worden de laatste polders in het Zwin ingepolderd. De polders werden in gebruik genomen voor zowel bouwland (Zwinpolders), als weiland (Willem Leopoldpolder).
Op de grens van West en Oost Zeeuwsch-Vlaanderen lag rond 1850 het water de Braakman met verschillende landinwaarts gelegen en nog niet ingepolderde zijgeulen. Tot 1920 werd een belangrijk deel van dit geulenstelsel ingepolderd. In 1952 wordt als laatste de Braakman zelf ingepolderd. Deze landwinst gaf nieuwlandgronden met een rationeel verkavelingspatroon.
Een derde gebied wordt gevonden in het voormalige Hellegat. Het gaat om rationeel verkavelde nieuwlandpolders hier en daar onderbroken door kreekbeddingen met grasland.
De zogenaamde Saeftingepolders in het oosten van Zeeuwsch-Vlaanderen werden tussen 1805-1907 ingepolderd. Ook deze nieuwlandgronden worden rationeel verkaveld en zijn in gebruik als bouwland welke nabij een kreekbedding onderbroken worden door drassig grasland.

Tussen 1850 en 1940 zijn de houtwallen rond de percelen in het dekzandgebied afgenomen. De houtwallen waren in gebruik als geriefhout (brandstof). Waar de eikenhakhoutbosjes zijn blijven staan, zijn ze uitgegroeid tot bossen. Een aaneengesloten complex is nog te vinden in het waterwingebied bij St. Jansteen.
In recente tijd is in het dekzandgebied bos aangeplant. Het gaat dan om populierenbos, gemengd loofbos of naaldbos. De bossen liggen ten noorden van Clinge en Hulst en in de omgeving van Koewacht en Zuiddorpe.
Deze laatste ontwikkeling geldt eveneens voor de kleigronden, die in agrarisch opzicht van mindere kwaliteit zijn, met name gebieden met zandige kreekresten, zoals de Plate, het Braakmangebied, het Groote Eiland, de Moerspuipolder en de kreekresten onder Hulst.

Algemeen gesteld werden in de oudlandpolders kleine versnipperde boerenbedrijven gevonden, in de nieuwlandpolders grote tot middelgrote akkerbouwbedrijven en in de dekzandstreek kleinere gemengde bedrijven. Veeteelt kwam, behoudens voor eigen gebruik, niet of nauwelijks voor op de kleigronden. Een uitzondering hierop vormde de trekpaardenfokkerijen. De stelselmatige fokkerij begint rond 1850. In de zandstreken stond de veeteelt ten dienste van de akkerbouw (mestvoorziening).
Tot 1860 werden er niet veel boerderijen toegevoegd aan de reeds bestaande. Zeeuwsch-Vlaanderen ging rond 1860 haar geboorte-overschot voelen. Het opsplitsen van boerenbedrijven was niet langer rendabel. Daarom ging men over tot de bouw van nieuwe boerenbedrijven.
Voor de teelt van diverse gewassen was niet alleen de geschikte bodemgesteldheid doorslaggevend, doch ook de mogelijkheden van transport naar afnemers of afzetgebieden.

Een ontwikkeling die voor geheel Zeeland gold, was het wegvallen van de meekrapcultures in het derde kwart van de 19e eeuw. Ook in Zeeuwsch-Vlaanderen gingen vroegere meekraptelers over op suikerbietenteelt; eerst nog ten behoeve van de Belgische afnemers, later ook voor Nederlandse suikerfabrieken (Sas van Gent).
De concentratie van suikerbietenteelt werd gevonden daar waar transportmogelijkheden waren. Spoorwegen droegen in belangrijke mate bij in een snel transport. Het Land van Axel waar verschillende lijnen op België doorheen liepen, was de suikerbietenstreek bij uitstek.
In West Zeeuwsch-Vlaanderen waren de transportmogelijkheden (tot de intrede van de vrachtauto) beperkter. Concentraties van suikerbietenteelt werden gevonden bij vaarwater, zoals bij Breskens en Groede (haven van Breskens) en bij Sluis (Kanaal van Sluis naar Brugge). Biervliet en Hoofdplaat kwamen in de jaren dertig op als suikerbietengebied.
Vrij algemeen voor geheel Zeeuwsch-Vlaanderen was de verbouw van consumptie- en pootaardappelen evenals de verbouw van granen, vooral tarwe.
Een type graan dat uitsluitend werd verbouwd op de schralere gronden is rogge. De roggeteelt werd gevonden in de oudste polders van het Hulsterse en op de armere dekzandgronden.

De vlasteelt is een van de oudste cultures die Zeeuwsch-Vlaanderen kent. Sinds onheugelijke tijden maakt vlas deel uit van het teeltplan. Het is een speculatief gewas, zodat hausse- en baisse-perioden elkaar afwisselen zoals rond 1900.
In 1900 herleefde de vlasnijverheid in Zeeuwsch-Vlaanderen, nadat ze op het einde van de 19e eeuw haast geheel teniet was gegaan. Omstreeks 1900 werd een nieuwe verwerkingsmethode ontwikkeld, namelijk de dauwroot. Het dauwrootterrein moet worden gezocht op de droge zandgronden.
Tot de eerste wereldoorlog was de vlasserij nog steeds een seizoensbedrijf. Door het uitbreken van die Eerste Wereldoorlog, is de concurrentie uit met name België weggevallen. In Zeeuwsch-Vlaanderen schoten de vlasfabrieken als paddestoelen uit de grond (veelal met hulp van of onder leiding van Belgische vluchtelingen). Wanneer de Eerste Wereldoorlog ten einde is en bovendien de crisis van de jaren dertig eraan dreigt te komen, is het gedaan met de meeste fabrieken.
Slechts de kleinere fabriekjes langs de grens met België konden zich handhaven, evenals twee grotere fabrieken in Koewacht en St. Jansteen.
De aanleg van het electriciteitsnet (1923/25) in Oost Zeeuwsch-Vlaanderen maakte mechanisatie, bijvoorbeeld door warmwaterroterijen en zwingelturbines, van het verwerkingsproces tot linnen mogelijk. De gemeente St. Jansteen ging hierbij voorop.
Teelt- en bewerkingspremies van het Rijk hielden de vlasserij in Zeeuwsch-Vlaanderen in de crisisjaren op de been.
De ontwikkeling van de vlasserij in West Zeeuwsch-Vlaanderen liep enigszins achter op die in Oost Zeeuwsch-Vlaanderen, vanwege de latere aansluiting op het electriciteitsnet. Voor 1940 waren hier geen coöperatieve verbanden ten behoeve van de vlasserijen.
De vlasserij in Zeeuwsch-Vlaanderen is geconcentreerd in enkele grensgemeenten, zoals St. Jansteen en Koewacht in Oost Zeeuwsch-Vlaanderen en Eede in West Zeeuwsch-Vlaanderen.

3.2 Landschapsbeeld

Zeeuwsch-Vlaanderen is grotendeels een land van vele en vrij kleine polders, met als uitzondering daarop de laat ingedijkte oneindig groot lijkende polders. Opvallend zijn de vele kreken en kreekresten. De wijde horizon wordt telkens begrensd door de vele met bomen beplante binnendijken. Alleen in het zuiden bij Eede en van Zuiddorpe tot Clinge gaat het poldergebied over in het kleinschalige dekzandgebied, waar zowel het landschapsbeeld en de vorm van de nederzettingen als de sociaal-economische structuur nauw aansluiten bij het Belgische grensgebied.
Het kanaal van Gent naar Terneuzen deelt Oost Zeeuwsch-Vlaanderen in tweeën. Langs dit kanaal, dat in 1826 officieel is geopend voor het scheepvaartverkeer, is vanuit het Belgische achterland de (chemische) industrie Zeeuwsch-Vlaanderen binnengedrongen.
Temidden van de zeekleipolders met akkerland doemen langs het kanaal soms imposante fabrieksgebouwen op en varen reusachtige tankschepen door het kanaal.
Dit geeft Zeeuwsch-Vlaanderen een dubbelzinnig karakter.

4. INFRASTRUCTUUR

4.1 Landwegen

De landwegen in Zeeuwsch-Vlaanderen hebben door de ligging van het gebied reeds vroeg (17e eeuw) een regionaal karakter. Het betreft vooral noord-zuid verbindingen. Tot in de jaren '20 van onze eeuw was er eveneens verwantschap met de Belgische buren wat betreft de gebruikte verhardingsmaterialen. Veelvuldig werden de wegen in Zeeuwsch-Vlaanderen verhard met keien of kasseien die uit Belgische steengroeves afkomstig waren.
De grondslag voor het huidige patroon van doorgaande wegen wordt na 1800 gelegd. De eerste grote verbindingsweg over land kan tot stand komen na de inpoldering van de Zwinarm. Deze weg werd aangelegd tussen 1808 en 1818 en verbond Breskens-Aardenburg-Maldegem (B). De weg geldt als eerste Rijksweg in Zeeuwsch-Vlaanderen. In Oost-Zeeuwsch-Vlaanderen worden eveneens doorgaande wegen in de laat ingedijkte gebieden gevonden: Axel-Zaamslag-Stoppeldijkse Veer en Drieschouwen-Hulst.

Het historisch patroon van de wegen van Zeeuwsch-Vlaanderen is gebaseerd op de binnendijken van het poldergebied. De meeste dorpen werden onderling door deze dijkwegen verbonden. De grotere polders (vanaf de 17e eeuw) werden voorzien van een stelsel van rechte polderwegen.
In de 19e eeuw werd begonnen met de verfijning van dit (lokale) wegenstelsel door het verkorten van de verbindingswegen over de dijken door dwarswegen door de polders aan te leggen. Deze wegen zijn terug te vinden onder de naam van "nieuwe" of "platte" weg.
De (interlokale) verbindingen tussen de eilandjes van Zeeuwsch-Vlaanderen werden gedurende langere of kortere tijd door veerdienstjes onderhouden. De meeste veren zijn in de 19e eeuw reeds verdwenen, meestal als gevolg van inpolderingen en een buurtschap achterlatend, zoals bij Zaamslagveer en bij Stoppeldijkseveer (zie bijlage 3).

In totaal hebben vijf veerdiensten de verbinding verzorgd tussen Zeeuwsch-Vlaanderen en "de overkant" (Midden-Zeeland).
Sedert 1972 varen nog twee veerdiensten over de Westerschelde en geven beide aansluiting op de rijkswegen in Zeeuwsch-Vlaanderen en in Midden-Zeeland.
Daarnaast hebben over het kanaal Terneuzen-Gent een vijftal pontveren gevaren. Het graven van het kanaal had een (tweede) barrière tussen de twee gebieden geschapen, ter overbrugging werden pontveren ingesteld. Met het verbeteren van de wegverbinding (brug bij Sluiskil in 1907) en de opkomst van het gemotoriseerde verkeer werden de veren overbodig.
Bij het verbreden van het kanaal in 1967/1968 werd de oude brug van Sluiskil gesloopt en vervangen door een pontveer. Even ten noorden van Sluiskil is een nieuwe brug gebouwd. Het pontveer is blijven liggen en nog steeds in gebruik (zie bijlage 4).
De hierboven beschreven eerste moderne verbindingswegen waren niet langer gebaseerd op het historisch gegroeide wegenpatroon. Dit gold eveneens voor de tweede rijksweg in Zeeuwsch-Vlaanderen. Het jaagpad langs het kanaal van Terneuzen naar Gent werd kort na aanleg gepromoveerd tot een grindweg en kreeg in 1875 de status van Groote Rijksweg. De weg was de internationale verbinding tussen Terneuzen en Gent. Bij de recente kanaalverruiming (jaren '60) werd deze weg verlegd. Eveneens werd besloten om een nieuwe noord-zuid verbinding aan de oostzijde van het kanaal aan te leggen, de Tractaatweg.
Een derde rijksweg in Zeeuwsch-Vlaanderen is de weg van het veer bij Perkpolder naar de Belgische grens (N-Z).
De verbinding tussen Oost en West Zeeuwsch-Vlaanderen bleef tot de inpoldering van de Braakman, en daarmee de mogelijkheid van een doorgaande verbinding tussen Biervliet en Terneuzen, zeer matig. Er was één smalle weg tussen oost en west, welke ten zuiden van de Braakman lag en waarvan het traject Isabellasluis-Philippine buitengewoon smal en hobbelig geweest moet zijn.

4.2 Wateren

Kustwateren

Zeeuwsch-Vlaanderen wordt in het westen en in het noorden door respectievelijk de Noordzee met de Wielingen als hoofdgeul en de Westerschelde met verschillende vaargeulen, begrensd. Deze kustwateren geven toegang tot de haven van Antwerpen en tot verscheidene landbouw- en veerhavens aan de Zeeuwsch-Vlaamsche kust.

Kreken

Het jonge zeeklei- of poldergebied van Zeeuwsch-Vlaanderen is doorsneden met kreken en kreekresten (zie: bijlage 5). Voor een deel betreft het hier zijgeulen van grotere hoofdstromen, die bij inpoldering binnendijks zijn komen te liggen. Daarnaast komen ook doorbraakgeulen voor die tijdens de overstromingen zijn gevormd.
De kreken hebben thans een functie in het afwateringsstelsel en/of hebben een functie in recreatie- of natuurgebied. In het verleden speelden kreken en geulen een belangrijke rol in de bereikbaarheid van de nederzettingen. Vele nederzettingen hadden een eigen tijhaven(tje) (zie: bijlage 6).

Havens

In West-Zeeuwsch-Vlaanderen waren er haventjes in de volgende plaatsen: Aardenburg, Sluis, Sint Anna ter Muiden, Retranchement, Cadzand, Oostburg, Biervliet, IJzendijke, Breskens, Hoofdplaat en langs de Braakman de Koninginnehaven en langs de Westerschelde de Paulinahaven. Nagenoeg alle havens zijn in onbruik geraakt door verzanding van de geul of het inpolderen van voorgelegen gronden. Het bestaan van havens in het verleden vertelt feitelijk meer over het onstaan van de nederzetting juist op die plaats. In de periode 1850-1940 is er sprake van ontwikkeling in de havens van Cadzand, Breskens, Hoofdplaat, Paulinapolder en Koninginnepolder (zie bijlage 6).
Toen het Zwin verzandde en grotendeels werd ingepolderd, kregen Cadzand, Zuidzande en Retranchement behoefte aan een haven. Er werden plannen ontwikkeld voor een haven aan de mond van het in 1870-75 gegraven Uitwateringskanaal. De hoge kosten belemmerden de doorgang van het plan.
In 1902 werd alsnog een haventje achter de duinen en ten westen van de suatiesluis aan de Wielingen gerealiseerd. De kleine haven deed dienst voor de uitvoer van plaatselijke landbouwproducten en de invoer van landbouwbenodigdheden, zoals kunstmest en veevoeder.
In 1914 werd het haventje van Cadzand afgesloten vanwege een voorgelegen mijnenveld. Na 1918 kon de haven weer in gebruik worden genomen. Door de opkomst van het gemotoriseerde verkeer is de haven niet langer nodig. Bij herstelwerkzaamheden aan de zeewering in 1953 is de haven gedempt en het daardoor verkregen terrein wordt ingenomen door parkeerplaatsen.
De Koninginnehaven (1894) en de Paulinahaven (1902) waren landbouwhavens, die vooral in het eerste kwart van de 20e eeuw een functie voor het gebied hebben gehad. Daarna trad reeds het verval in. De Koninginnehaven verdween bij de inpoldering van de Braakman. De Paulinahaven werd opgeruimd bij de dijkverzwaring.
In 1778 werd de Hoofdplaatpolder bedijkt. Ongeveer 1½ kilometer van het huidige dorp werd toendertijd tevens een tijhaven aangelegd. Door diverse dijkvallen moest de haven nog twee maal verplaatst worden. In 1969 werd bij de dijkverzwaring besloten de haven van Hoofdplaat te doen vervallen. De haven van Hoofdplaat had een lokale functie.
De van oorsprong 17e eeuwse haven van Breskens is de enig overgebleven haven in West-Zeeuwsch-Vlaanderen. Na de bedijking van de oud-Breskenspolder lag het voor de hand dat hier, op één van de smalste gedeelten van de Westerschelde, een veerverbinding onderhouden zou worden. Zo werd een haven gemaakt die bestond uit een smalle diepe geul met enige paalwerken als aanlegplaatsen.
Het belang van de haven werd groot geacht gezien het feit dat in 1819 het beheer en onderhoud door de Provincie werd overgenomen, terwijl dit in 1865 door het Rijk werd overgenomen. De haven werd telkens aangepast en verbeterd door het verruimen en het op diepte houden van de spuikommen. De haven werd jaarlijks gebaggerd.
Zo had (heeft) de haven een functie voor de visserij, de handel, industrie en een aanlegsteiger voor de veerboot Breskens-Vlissingen.
De ontwikkelingen van de haven werden onderbroken door de Tweede Wereldoorlog. In 1958 werd de veerhaven verplaatst naar een nieuwe haven ten westen van Breskens. De oude veerhaven is thans jachthaven.

In Oost Zeeuwsch-Vlaanderen bestonden eveneens tal van tijhavens. Bij Hulst, Axel, Hoek (of Mauritsfort) en Philippine bevonden zich de voornaamste havens.
Een aantal kleinere (landbouw)havens, zoals Poonhaven, Isabellahaven, de haven van Boekhoute en van Clinge zijn vervallen. De haventjes van Kruispolder, De Paal (opnieuw aangelegd na dijkverzwaring in 1979), Koningin Emmapolder en de Griete functioneren nog steeds. Walsoorden is de streekhaven van Oost Zeeuwsch-Vlaanderen. Tot de havens in Oost Zeeuwsch-Vlaanderen behoort ook die van Terneuzen. Deze zal hieronder bij de bespreking van het kanaal van Terneuzen naar Gent worden behandeld.
De nederzetting Philippine is in de 16e eeuw ontstaan aan een open water, de Braakman. Kort voor 1900 werden aan de noord- en westzijde van de stad de voorliggende gronden ingepolderd.
Vanwege het economisch belang van de mosselvangst voor Philippine werd door het Rijk een nieuwe haven-toegang aangelegd (1900). De verlanding van de Braakman bleek echter niet tegen te houden. Reeds in de jaren '20 weken de meeste schepen uit naar Terneuzen. Wanneer in 1952 de Braakman wordt ingepolderd is het definitief afgelopen met de haven van Philippine. De haven en spuikom zijn gedempt.
Toen in de 18e eeuw de haven van Hulst niet meer te bereiken was, werden de handelsactiviteiten verspreid over de kleinere tijhavens in de omgeving.
Walsoorden kreeg veruit de voorkeur en kon zich tot streekhaven ontwikkelen. In 1857 werd de oude havenkom van Walsoorden verlaten en een oostelijk daarvan aangelegde havenkom met aan de westzijde een havendam in gebruik genomen. In 1900 werd een tweede havendam aangelegd. Terwijl in 1916 een nieuwe oostdam werd aangelegd en de oude werd afgebroken.
Ook na 1945 gingen de ontwikkelingen in Walsoorden door. In 1963 werd besloten tot havenuitbreiding in combinatie met de aanleg van een nieuwe zeedijk. In 1967 is Walsoorden-haven eigendom van de gemeente Hontenisse geworden.
Tot 1940 was Walsoorden bovendien veerhaven. Sedert 1940 is deze functie overgenomen door Perkpolder.

Kanalen

Kanaal van Terneuzen naar Gent.

Al voor 1600 was er sprake van een haven in Terneuzen. Daarnaast bestond er eveneens een doorgaande vaarverbinding tussen Gent en Terneuzen (zie bijlage 7). Vooral voor de toendertijd belangrijke handelsstad Gent (B) was een goede vaarverbinding met open water van levensbelang. De stad bleef zoeken naar betere verbindingen. Een oplossing gaf de in 1375 door overstroming ontstane Braakman met de Papegeul of het Sasse Gat.
De verbetering van de vaarweg Terneuzen-Gent zou ook de eeuwen na het ontstaan van de Braakman niet van de agenda verdwijnen. In 1815 werd de verbetering van de vaarweg tussen Gent en Terneuzen opnieuw besproken. Dit resulteerde in een plan om een doortrekking van het reeds bestaande kanaal van Gent naar Sas van Gent naar Terneuzen te maken.
In 1827 kan de verbinding officieel worden geopend.
De groei van de Gentse haven en de intrede van het stoomschip stelde eind 19e eeuw nieuwe eisen aan het kanaal. In internationaal verband besprak men de verbeteringen die aan het kanaal nodig waren.

Nadat in de jaren '70 van de 19e eeuw het Belgisch kanaaldeel was verbreed en verdiept, werden Sas van Gent en Sluiskil in 1885 van nieuwe sluizen voorzien. In 1908 werd zowel in Terneuzen als in Sas van Gent (alweer) een nieuw sluizencomplex beide bestaande uit een west-, midden- en oostsluis aangelegd.
Bovendien werd het geheel van electrische bediening voorzien. Alleen de Westsluis, nu Middensluis van Terneuzen is nog in gebruik. De overige sluiswerken zijn verdwenen bij latere veranderingen aan het kanaal.
Aanzetten tot een industriegebied langs het kanaal werden steeds duidelijker. De nederzettingen langs het kanaal zijn eveneens sterk uitgebreid. Havenuitbreidingen bleken gewenst. In 1916/22 werden de noordelijke en zuidelijke insteekhaven en in 1938 de Zevenaarhaven (genoemd naar de polder die werd vergraven) aan de oostzijde van het kanaal gegraven.
Nog voor het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog was er behoefte aan verdere uitbreiding van de havenaccomodatie. Na de Tweede Wereldoorlog kwam men weer bijeen om enerzijds de ontwikkeling van de haven (N.V. Havenbelangen) en om anderzijds de verbreding van het kanaal (Nederlands-Belgische commissie) te bespreken.
Resultaat van deze besprekingen waren de uitbreiding en verdieping van de Zevenaarhaven, de verlenging van de zuidelijk kanaalhaven, de mogelijkheden voor Roll on/Roll off schepen en de aanleg van een massagoederenoverslaghaven. Tevens werden in de kanaalmond nieuwe buitenhavens gerealiseerd.
In breder verband worden de los- en laadsteiger en andere faciliteiten van Dow Chemical in de Nieuwe Neuzenpolder tot de haven van Terneuzen gerekend.
In de jaren '60 werd eveneens besloten tot verbreding van het kanaal. Een verbreding waarbij boerderijen, woonhuizen, kantoren en soms hele buurtschappen, zoals Vingerling en Zevenhuisjes aan de westzijde van het kanaal moesten worden gesloopt.

Kanaal Brugge-Sluis

Eeuwenlang bestond er een vaarverbinding tussen Brugge (B) en het Zwin/Sluis. De verzanding van de Zwinhavens was aan het begin van de 19e eeuw zodanig dat kanalisatie van de verschillende natuurlijke wateren niet langer kon uitblijven. Zo werd besloten tot het graven van het Napoleonkanaal (later Kanaal Brugge-Sluis). De bedoeling was dat het scheepvaartkanaal zou lopen van Brugge via Sluis naar Breskens.
In 1813 was het kanaaldeel Brugge-Fort St. Donas gereed. In 1858 werd het kanaal Brugge-Sluis (alsnog) voltooid. Het kanaal is van groot belang geweest voor het vervoer van Zeeuwsch-Vlaamsche suikerbieten naar de Belgische Suikerfabrieken. Daarnaast werd een stoombootdienst tussen Sluis en Brugge onderhouden. Na de Tweede Wereldoorlog werd het kanaal door een dam in tweeën gedeeld. Een doorgaande scheepsverbinding is niet langer mogelijk.

4.3 Dammen en dijken

Dammen in Zeeuwsch-Vlaanderen hebben bijgedragen aan de huidige omvang van het gebied aangezien dammen de voormalige eilanden met het vaste land hebben verbonden. Het afdammen van geulen gebeurde indertijd met

als doel landaanwinst, waarmee tevens de veiligheid van de polders werd vergroot.
Bekend zijn de Kapitale Dam en de Bakkersdam welke respectievelijk aan de oost- en westzijde van de Passageule zijn gelegen. De dammen sloten de Passageule van het buitenwater af. Thans hebben de dammen een landschappelijke functie door hun intieme beplanting.

Er kan een onderscheid worden gemaakt in zeedijken (met een waterkerende functie) en binnendijken.
Van de ongeveer 800 kilometer dijken in Zeeuwsch-Vlaanderen doet ongeveer 80 kilometer lengte dienst als eerste waterkering, waarvan tussen Cadzand en Breskens enkele kilometers onder duinzand zijn gestoven en duinen lijken te zijn.
De Deltawet bepaalde, dat alle dijken met een waterkerende functie verzwaard moesten worden (op deltahoogte brengen). Bij het verzwaren van dijken tot deltahoogte worden oude elementen, zoals haventjes en woonhuizen opgeruimd. Ook de betonnen muraltmuurtjes uit de jaren 1906-1933, welke als dijkverhoging werden toegepast zijn hierbij grotendeels opgeruimd. De topografische kaart van 1985 toont nog muraltmuren op de dijken van de Kruispolder en langs de Braakmankreek in de Lovenpolder.
Honderden kilometers binnendijken geven een beeld van grote verscheidenheid aan dijkprofielen. Voorzover ze niet zijn rechtgetrokken of zijn afgegraven, zijn binnendijken te herkennen aan hun kronkelig verloop, verwilderde tracé of verlopen profiel. Hun functie was oorspronkelijk het water te keren en te dienen als veilige, hoge en droge landweg. Als een (binnen)dijk niet langer de functie van waterkering had, werd ze soms in gebruik genomen als bouwland (korendijk, tarwedijk). Vele dijken zijn deels afgegraven, deels bezaaid of beplant met struiken of bomen. Jongere dijken van de later ingedijkte gebieden hebben een meer systematisch en rechtlijniger verloop.

4.4 Spoor- en tramwegen

Spoorwegen

Na de aanleg van het Kanaal Terneuzen-Gent in 1826 werd Terneuzen als haven steeds belangrijker. Behalve deze scheepvaartverbinding ontstond met name in België behoefte aan een railverbinding tussen de kanaalzone en het Belgische achterland.
Plannen werden gemaakt voor de aanleg van twee spoorlijnen, een van Terneuzen naar Gent (GT) en een van Terneuzen naar Mechelen (MT). In 1863 werd een eerste concessie verleend voor de spoorweg tussen Terneuzen en Mechelen. In 1868 kon het tracé tussen Terneuzen en Sluiskil van MT worden geopend.
GT maakte als eerste gebruik van dit tracé aangezien haar lijn eerder was gerealiseerd. Ze maakte gebruik van het spoor Gent-Wondelgem van de lijn Eekloo-Gent (andere maatschappij). Vanaf Wondelgem ging het treinverkeer over een eigen spoor tot Zelzate (1865). Op 1 januari 1869 was de aansluiting Zelzate-Sluiskil gereed.
De lijn MT ontsloot behalve de kanaalzone ook twee steden in Oost Zeeuwsch-Vlaanderen. De lijn liep namelijk vanaf Sluiskil in oostelijke richting langs Axel en Hulst. De steden hadden beide aan de rand van de stadsbebouwing een eigen station (zie ook bijlage 9).
De sporen kenmerkten zich door soberheid en eenvoud mede veroorzaakt door verkeerde zuinigheid. Langzaam werden verbeteringen aan het lij-

nennet aangebracht: spoorwegovergangen werden beveiligd, los- en laadplaatsen, weegbruggen en sanitaire voorzieningen (voor reizigers) werden gebouwd. Bovendien kenden beide lijnen talloze aansluitingen op particuliere raccordementen van bedrijven.
Ten behoeve van het spoor Terneuzen-Gent werd ter hoogte van Sluiskil een spoorbrug aangelegd. Met de bouw van de eerste brug werd in 1866 begonnen. Tussen 1905 en 1907 werd - de eerste brug was regelmatig aangevaren en ernstig beschadigd - een nieuwe brug gebouwd. De nieuwe brug bestond uit een draaibrug en twee vaste bruggen. In verband met de aanleg van de nieuwe brug werden de sporen circa 2 kilometer verlegd. Daardoor werden ook het station en het emplacement van Sluiskilbrug afgebroken en door nieuwe vervangen.
De terugtrekkende Franse troepen hebben in 1940 de brug opgeblazen. In 1943 was de brug hersteld, maar werd het jaar daarop door de Duitsers opgeblazen. In 1948 werd de brug enigszins verbeterd weer in gebruik genomen. Dit maal tot 1968, toen de nieuwe hooggelegen draaibrug ruim een kilometer ten noorden van Sluiskil gelegen in gebruik werd genomen en de brug uit 1948 verving.
De lijnen van GT en MT waren in gebruik ten behoeve van goederenvervoer en beperkt personenvervoer.
Na de Tweede Wereldoorlog werd het spoor op Nederlands grondgebied overgenomen door de N.S. en dat op Belgisch grondgebied door de Belgische spoorwegen. De N.S. ging direct over tot sanering van de onrendabele tracé's. Een algehele sluiting viel voor de lijn Sluiskil-Hulst/grens. Het spoor is vanwege defensie redenen niet opgebroken, hoewel stukken rails inmiddels zijn weggehaald. De resterende lijnen werden uitsluitend bestemd voor het goederenvervoer.
In 1964 werd het lijnennet uitgebreid met een spoor westelijk langs het kanaal naar Dow Chemical. Bij de verbreding van het kanaal (jaren '60) werden er naast de aanleg van een nieuwe spoorbrug de voormalige GT en MT sporen verlegd.

Tramwegen

Zeeuwsch-Vlaanderen had een opvallend uitgebreid en tevens grensoverschrijdend tramwegennet voor zowel personen- als goederenvervoer (zie bijlage 10). De eerste tramlijn werd aangelegd door de Stoomtrammaatschappij Breskens-Maldegem (SBM).
De lijn, in 1887 officieel geopend, had als beginpunt Breskens-haven en als eindpunt station Maldegem in België. Bij Draaibrug bevond zich de zijtak naar Sluis. De zijtak naar Sluis sloot aan op de Belgische tramlijn naar Knokke. Het traject Draaibrug-Sluis werd op 7 mei 1887 geopend. De tramlijnen volgden de bestaande landwegen. In de bebouwde kommen lagen de rails in de bestrating en daarbuiten in de wegberm of op eigen grond langs de weg.
Te Draaibrug bevonden zich een remise, een kantoor, een werkplaats en dienstwoningen. Breskens en Maldegem beschikten over een kleine remise en een wachtkamer. Bij de grensovergang werden douanekantoortjes gebouwd.
In 1912 werd begonnen met de uitbreiding van de lijnen van de SBM door het aanleggen van de tramlijn tussen Oostburg en Cadzand.
In 1925 werd het traject Breskens-Sluis via Groede, Nieuwvliet, Cadzand naar Retranchement geopend. Het tracé-deel tussen Kruisdijk en Nieuwvliet is tegenwoordig in gebruik als fietspad.
Belangrijke aanvullingen van het lijnennet van de SBM bestonden uit de aanleg van los- en laadplaatsen ten behoeve van landbouwproducten. In de loop der jaren werden verschillende emplacementen (Sluis, Breskens,

Cadzand) uitgebreid. In 1928 werd in Breskens bovendien door verplaatsing van de aanlegsteiger van de veerboot een geheel nieuw spoor naar de nieuwe steiger met benodigde rangeersporen aangelegd.
De IJzendijksche Stoomtram Maatschappij (IJzSM) startte in 1891 de exploitatie van de tramlijn tussen IJzendijke en Schoondijke. De lijn sloot aan op het Belgische tracé Watervliet-Eekloo. Te Schoondijke zou naderhand een aansluiting worden gemaakt op de SBM-sporen.
In 1911 werden lijn, materieel en personeel van de IJzSM overgenomen door de Zeeuwsch-Vlaamsche Tramweg Maatschappij (ZVTM).
In 1882 werd een veerdienst van Walsoorden op Hansweert (Zuid-Beveland) ingesteld. De belanghebbende gemeenten in Zeeuwsch-Vlaanderen wensten een tramlijn tussen Walsoorden en Hulst. In 1902 werd de Stoomtram Hulst-Walsoorden (SHW) door zowel Nederlandse als Belgische belanghebbenden opgericht. Nog in het najaar van 1902 werd de lijn gerealiseerd.
De lijn kende verschillende wissel- en laadplaatsen bij Rustwat, Ter Hole, Hoefkensdijk, Kuitaart, Tasdijk, Kloosterzande (boterfabriek) en Kruisweg.
In Hulst werd om verkeerstechnische redenen de tram niet door een Poort geleid maar via een doorgraving van de stadswal. In 1918 werd bij Kloosterzande een aansluiting op het lijnennet van de ZVTM gemaakt.
Door Rijkswaterstaat werd in 1939 een nieuwe tramlijn aangelegd van Kruisweg naar Perkpolder-haven in verband met de verplaatsing van het veer naar Perkpolder.
Inmiddels was de SHW overgenomen door de ZVTM, die zowel ten westen als ten oosten van het kanaal Terneuzen-Gent opereerde. Een overzicht van de lijnen geëxploiteerd door de ZVTM volgt hieronder:

Tracé	Jaar van ingebruikname
1. Schoondijke-IJzendijke-Veldzicht/grens	1891
2. Hulst-Walsoorden	1902
3. IJzendijke-Philippine-Sas van Gent	1911
4. Sas van Gent-Westdorpe-Drieschouwen-Roode Sluis/grens	1915
5. Sas van Gent-Zelzate	1915
6. Terneuzen-Zaamslag-Rapenburg-Hengstdijk-Kloosterzande	1916
7. Zaamslag-Axel-Drieschouwen	1916
8. Hoofdplaat-Biervliet-Pyramide	1918
9. Philippine-Hoek-Terneuzen	1918
10. Zaamslag-Kamperhoek	1926
11. IJzendijke-Stroopuit	1926
12. Hoofdplaat-Breskens	1928
13. Kloosterzande-Perkpolder	1940

De tracés van Gent-Zelzate (B), Zaamslag-Kampersehoek en IJzendijke-Stroopuit waren uitsluitend voor het goederenvervoer bedoeld.
De lijnen, die later (20ste eeuw) werden aangelegd volgden niet langer uitsluitend de reeds bestaande landwegen. Delen werden dwars door de velden aangelegd en voorkwamen zo al te grote omwegen. Twee maal moest tevens het kanaal Terneuzen-Gent worden overbrugd, namelijk bij Terneuzen en Sas van Gent.
Ondanks de overschakeling van stoomtractie op diesel of electro-motoren op de verschillende lijnen bleek de exploitatie van zo'n 75 trams

in Zeeuwsch-Vlaanderen op den duur niet meer rendabel. De oorlogsjaren 1940-1945 en kort daarna gaven een kleine opleving te zien om daarna in te storten.
In 1948 legde de SBM het personenvervoer per tram stil. In 1950 werden nagenoeg alle lijnen, op die van Sluis naar de Belgische grens (1951) na, opgeruimd.
De ZVTM staakte tussen 1946 en 1950 zowel haar goederen als personenvervoer.
Beide maatschappijen gingen over tot het exploiteren van verschillende autobusdiensten voor personenvervoer.

4.5 Militaire infrastructuur

De meeste forten van Zeeland bevinden zich in Zeeuwsch-Vlaanderen en dateren uit de Tachtigjarige oorlog. Tot de hereniging van de Nederlanden in de Franse Tijd hadden de forten een functie als grensfort; eerst tegen de Spaanse daarna tegen de Oostenrijkse (zuidelijke) Nederlanden. De talrijke forten zijn onder te brengen in linies, welke soms doorlopen op huidig Belgisch grondgebied. In of bij sommige forten zijn gehuchten of buurtschappen ontstaan.

Bij het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog was de Nederlandse verdediging in Zeeuwsch-Vlaanderen beperkt tot de toegang van de Westerschelde en bestond uit een stelling bij Nieuwesluis en twee soortgelijke punten bij Cadzand. De haven van Breskens werd verder beschermd door vier kazematten.
Tijdens de bezetting troffen de Duitsers langs de West Zeeuwsch-Vlaamsche kust uitgebreide verdedigingsmaatregelen. Breskens maakte deel uit van het zogenaamde Zuidfront (samen met Vlissingen). De stad Breskens kreeg een tankafweer-opstelling. Zuidelijk lag rond Breskens, op ca. 1500 meter uit het centrum een 8 meter brede en vier meter diepe tankgracht, die aan de westzijde uitmondde in de gracht van het voormalig fort Frederik Hendrik. Wegkruisingen met de tankgracht waren afgesloten met een betonnen muur. Op dit moment zijn in het buitengebied van Breskens nog restanten van een bunkercomplex aanwezig. Deze bunkers waren onderdeel van de Atlantikwall. De kust van Breskens tot Cadzand vormde onderdeel van deze Duitse verdedigingslinie. Ten behoeve van deze linie werden vele betonnen geschutsopstellingen, kazematten, munitie-opbergplaatsen en onderkomens aangelegd. Langs vrijwel de hele kust waren mijnenvelden te vinden. Restanten van bunkercomplexen bevinden zich voorts in Groede en Oostburg.
In Oost Zeeuwsch-Vlaanderen werden een achttal geschutsbunkers gebouwd ter afsluiting van de haven van Terneuzen, terwijl langs het kanaal enkele verdedigingswerken waren aangelegd. Langs de weg Driewegen(v.m. gehucht ten zuiden naar Terneuzen)-Terneuzen werden over een lengte van ongeveer drie kilometer talloze gemetselde schuilplaatsen gebouwd. De schuilplaatsen waren bestemd voor doortrekkende Duitse troepen.
Bunkers in Oost Zeeuwsch-Vlaanderen zijn nu nog te vinden in en om Hulst (tuin van een klooster te Hulst en bij fort Zandberg).
Na de Tweede Wereldoorlog werden in de zogenaamde Koude Oorlog-periode door geheel Nederland betonnen luchtwachttorens gebouwd. Vier van deze torens staan in Zeeuwsch-Vlaanderen en wel in de plaatsen Eede, Koewacht, Nieuw-Namen en Kloosterzande. De torens, inmiddels buiten gebruik, zijn tien meter hoog en de top wordt gevormd door een dunwandige betonnen kabine.

4.6 Landsgrens

De huidige rijksgrens tussen Nederland en België is in 1843 bij overeenkomst te Maastricht vastgelegd. De grens wordt aangegeven door 369 gietijzeren kegelvormige palen. Grenspaal 1 staat op het drielandenpunt in de provincie Limburg. Grenspaal 369 bevindt zich in het Zwin bij Cadzand. Langs het grensgedeelte met Zeeuwsch-Vlaanderen dat ongeveer 100 kilometer lang is, staan grenspaal 270 tot en met 369.
De grenspalen worden gevonden op plaatsen waar een doorlopende weg of dijk de grens passeert. De belangrijkste doorgangen zijn voorzien van een grenskantoor of douanepost.
Niet alleen deze formele zaken bepalen de grens tussen België en Nederland. Opvallend is het verschil in landschappelijke "stoffering" of inrichting.
Bij het passeren van de grens valt in het oog dat het electriciteitsnet van Nederland ondergronds en dat van België bovengronds loopt; dat de architectuur van de huizen verschilt en dat in Nederland de "wetten" van de planologie heersen en in België niet (zie verkaveling, rooilijnen).

5. NEDERZETTINGSSTRUCTUUR

5.1 Algemeen

Zeeuwsch-Vlaanderen is een gebied met enkele steden, dorpen en een veelheid aan gehuchten of buurtschappen.
Oost Zeeuwsch-Vlaanderen is dichter bevolkt dan West Zeeuwsch-Vlaanderen. Het oostelijk deel bezit de grotere kernen (Axel, Hulst, Sas van Gent, Terneuzen) en de gehuchten met een bevolking van enige betekenis.
Het zandgebied in Oost Zeeuwsch-Vlaanderen geeft een concentratie van bevolking te zien. De nederzettingen vormen een aaneensluitend geheel en zetten zich voort over de grens. De verspreide bebouwing, die kenmerkend is voor de zeekleipoldergebieden ontbreekt hier.
De overgang tussen het dekzandgebied en het poldergebied is, evenals jongere polders (Braakman en Hellegat) dunbevolkt.
Vrij sterke bevolkingsconcentraties worden gevonden in het oude gebied van Kloosterzande en in de vroeg bedijkte polders tussen Terneuzen en Hoek en tussen Terneuzen en Axel.
In West Zeeuwsch-Vlaanderen is de dunne bevolking van het kleigebied vrij regelmatig over de nederzettingen verdeeld. Er bestaat niet één grote bevolkingsconcentratie. Hoewel Oostburg in het centrum ligt, is deze kern niet groter dan Breskens, IJzendijke, Aardenburg of Sluis. Ook de grensdorpen zijn in het westen minder sterk gegroeid dan in het oosten.

5.2 Steden

5.2.1 Ontstaansgeschiedenis en korte typering

Een goed inzicht over het ontstaan van de steden in Zeeuwsch-Vlaanderen leveren kaartbeelden uit de periode voor het verzanden van de voormalige zeearmen. Hieruit blijkt dat de steden aan of nabij één van de zeearmen zijn ontstaan.

Nederzettingen die zich in de Middeleeuwen tot stad (met bijbehorende rechten) hebben ontwikkeld, stonden vrijwel altijd onder invloed van het Belgische achterland. De bloei die Zeeuwsch-Vlaanderen kende in de Middeleeuwen, stagneerde door de gevolgen van de Tachtig jarige oorlog. Steden werden verwoest of beschadigd. Oorlogsinundaties konden niet op tijd verholpen worden.
Ten tijde van de Republiek werd een start gemaakt met het herstel van de oorlogsschade door de herbouw van nederzettingen. De situatie van het eens in de Middeleeuwen zo welvarende gebied was veranderd door verzanding van de belangrijke vaarwegen naar Brugge en Gent. Het Zeeuwsch-Vlaanderen als doorgangsgebied was verleden tijd.
De inlijving onder Frans bestuur evenals de overgang tot het Koninkrijk der Nederlanden gaven behalve een wisseling van de macht geen economische impulsen aan het Zeeuwsch-Vlaamsche.

West Zeeuwsch-Vlaanderen
Sint Anna ter Muiden eens een belangrijke havenstad in het zuiden is thans niets anders dan een plattelandsdorpje. De robuuste kerktoren herinnert aan haar stadse verleden. Sinds 1977 kent Sint Anna ter Muiden een beschermd dorpsgezicht.
Binnen de bescherming vallen behalve de kern, bestaande uit een rechthoekig plein omgeven door lage bebouwing ook de in de omgeving verspreide bebouwing en de omliggende cultuurgronden.

Aardenburg wordt in 1621 opnieuw omwald. Deze omwalling omsloot slechts een derde van de oorspronkelijke stad. Het oude Marktplein, dat in vroegere tijden het centrum van de stad was, ligt nu aan de stadsrand. Ver buiten de wal is uit de verkaveling nog een beeld te vormen van de aanvang van deze, na verlanding van de haven dode stad.

Biervliet vertoont dezelfde ontwikkelingsgang als Aardenburg. Van de oorspronkelijke stad zijn sporen terug te vinden in de Oude Stadspolder. Na overstromingen bleef alleen wat lintbebouwing langs de oude Gentse straat over. In 1595 werd een gebied omsloten dat een vijfde van de oorspronkelijke stadsgrootte geweest moet zijn.

IJzendijke werd na overstroming opnieuw als fort gesticht. Geen enkel element dat herinnert aan de middeleeuwse stad is hier bewaard gebleven. De aanleg van het huidige IJzendijke bevat invloeden uit de Renaissance: een groot marktplein dat als exercitieplaats te gebruiken is met daaromheen een regelmatig stratenpatroon.

Oostburg was een voorhaven van Brugge. Thans is hier geen enkele tastbare aanwijzing meer van. Oostburg is in de Tweede Wereldoorlog gebombardeerd en daardoor volledig platgelegd. Oostburg is herbouwd volgens een geheel nieuw stratenpatroon.

Sluis, oorspronkelijk Lammisvliet genoemd was voorhaven van Brugge. Het Zwinstadje werd halve maanvormig uitgelegd met een buiten- en een binnenhaven. Het centrum van de stad werd de Markt met het stadhuis. Na de verwoestingen van 1944 volgde bijna een complete wederopbouw. Het stadhuis werd in oude vormen hersteld. De overige bebouwing herinnert slechts in schaal en stratenpatroon aan het vooroorlogse Sluis.

Breskens is in historisch-juridische zin geen stad. Toch heeft de nederzetting wel degelijk een stedelijk aanzicht en juist in de periode 1850-1940 interessante, stedelijk te noemen ontwikkelingen gekend. Het dorp Breskens is in de zuidoosthoek van de Oud-Breskenspolder (1517) ontstaan. Een inundatie van 1518 trof Breskens. Na de herdijking (1610) kon het dorp zich ontwikkelen tot havenstad. Tijdens de verwikkeling met België werd in 1835 in de noordwesthoek van de polder voor de haven van Breskens het havenfort aangelegd. Het fort is in 1890 opgeruimd. Bombardementen in de Tweede Wereldoorlog hebben de oude stad grotendeels verwoest.

Oost Zeeuwsch-Vlaanderen

Axel's oude centrum dankt haar huidige vorm en omvang aan een 17e eeuwse omwalling, waar echter nog weinig van is te herkennen. Ondanks bombardementen in de Tweede Wereldoorlog zijn in Axel grote delen van het oorspronkelijke stratenpatroon en bebouwing uit de periode 1850-1940 intact gebleven.

Hulst is van oorsprong een havenplaats. Hulst kent in de 14e en 15e eeuw een grote economische bloei. De voormalige haven van Hulst stond in verbinding met de Westerschelde. Sedert 1983 heeft Hulst de status van beschermd stadsgezicht. De bescherming geldt de gave wallen en het gezicht, daarop van buitenaf, een gedeelte van de verdedigingslinie en het historisch gegroeide stratenpatroon rond de oude Markt met de Steenstraat als verbinding tussen centrum en de vroegere haven.

Philippine is een jonge stad (1505) en eens gelegen aan de open Braakman. Als stad kwam Philippine niet tot bloei. Een opleving kende Philippine in de tweede helft van de 19e eeuw. Philippine werd een mosselcentrum van betekenis. Sinds de definitieve afsluiting van het open water via de Braakman (1952) is ook die activiteit verdwenen. De voormalige haven en spuikom zijn gedempt en volgebouwd. De vele mosselrestaurants herinneren aan de bloeiende mosselteelt.

Terneuzen is van oorsprong als fort aangelegd (en geen echte stad) in de tijd van de Republiek ter afsluiting van de Scheldemond voor Antwerpen. Terneuzen is van militaire nederzetting uitgegroeid tot een burgerlijke nederzetting gunstig gelegen aan de Westerschelde en sedert 1826 aan het kanaal van Gent naar Terneuzen.

Sas van Gent is ontstaan rond een sluizencomplex. De stad Gent liet in 1547 een kanaal naar de Braakman graven. Bij de monding aan de Braakman lag de Sas van Gent. In de Tachtig jarige oorlog wordt hier een versterkte nederzetting gebouwd, welke voortdurend wordt uitgebreid. De bebouwing ontwikkelde zich vooral langs de westzijde van het kanaal. De stad heeft een half-cirkelvormige aanleg rond een rechthoekige markt waar vier straten uit de vier windstreken op uitkomen. Van de oorspronkelijke vestingwerken is niets meer intact.

5.2.2 Functionele en ruimtelijke ontwikkeling

Kanaalzone

De aanleg van het Kanaal van Gent naar Terneuzen heeft nieuwe mogelijkheden voor de ontwikkeling van de Zeeuwsch-Vlaamsche economie

geschapen. Sedertdien wordt naast een onderscheid in Oost en West Zeeuwsch-Vlaanderen ook de Kanaalzone onderscheiden. Tot de Kanaalzone worden gerekend de geïndustrialiseerde gemeenten direct langs het kanaal inclusief Axel en Hulst.
Ondanks de vroege aanleg van het Kanaal van Gent naar Terneuzen (1826) bleef een omslag van het economisch karakter van de streek tot na de Eerste Wereldoorlog uit. Voor de Eerste Wereldoorlog werden wel belangrijke aanzetten gedaan. Ambachtelijk producerende bedrijfjes gingen meer fabrieksmatig produceren, zoals de meelfabriek (Walzenmolen) in Sas van Gent en dè scheepswerf de Hoop in Terneuzen. Door plaatselijk initiatief werden in Sas van Gent twee suikerfabrieken opgericht.
De Belgische Kanaalzone had reeds in de 19e eeuw een industrieel karakter. België zocht naar uitbreidingsmogelijkheden langs het Nederlandse gedeelte van het kanaal en trof daarbij als eerste Sas van Gent. Kort na de eeuwwisseling werden in Sas van Gent een spiegelglasfabriek (1904), een stijfsel- en glucosefabriek (1912) en een fosfaatfabriek (1919) gevestigd.
De fabrieksterreinen van Sas van Gent bevinden zich tussen het kanaal in het oosten en de spoorlijn Terneuzen-Gent in het westen in de Poelpolder en de Gellinkpolder. De stad breidde zich tot 1940 uit in de richting van het station en de fabrieksterreinen in het noorden en het zuiden.

Oost Zeeuwsch-Vlaanderen

Hulst had in Oost Zeeuwsch-Vlaanderen de functie van verzorgingscentrum en kende een industriële traditie, zoals de gezamenlijke bierbrouwerijen, een meubelmakerij en een betonwarenfabriek. Buiten de stad werden in 1914 aan de spoorlijn twee tricotagefabrieken gevestigd. De uitbreidingen van de stad Hulst vonden tot 1940 vooral plaats binnen de stadomwalling. Daarnaast gaven de omgeving van het station en de uitvalswegen enige verdichting te zien.
Thans is een grote uitbreiding gerealiseerd in de Dullaartpolder ten noorden van het oude stadscentrum.
In 1869 werd Terneuzen voorzien van haar eerste railverbinding met het Belgische achterland. Op dat moment werd Terneuzen aantrekkelijk als vestingsplaats voor scheepvaartkantoren en en overslagbedrijven. De vestiging van deze bedrijven had de groei van de haven van Terneuzen tot gevolg en de toename van de bevolking van Terneuzen. Dit laatste resulteerde in de uitbreiding van Terneuzen door arbeiderswijkjes, zoals Vlooswijk en Jaffa, gelegen binnen de vesting. De meeste van deze uitbreidingen zijn inmiddels gesloopt. Ten zuidoosten van de oude vesting ligt de grote naoorlogse nieuwbouwuitbreiding van Terneuzen.
Tussen Axel en Sluiskil aan de kanaalkade werd in 1911 een cokesfabriek en in 1929 een stikstoffabriek (l'Azote) opgericht. Een enkele uitbreiding van de bebouwing van Axel was het gevolg, zoals langs de Julianastraat. De oorspronkelijke bebouwing is deels vervangen door nieuwbouw.

West Zeeuwsch-Vlaanderen

De ontwikkeling van de kanaalzone tot industriegebied voor de chemische industrie blijft een uitzondering wanneer de economische ontwikkeling van geheel Zeeuwsch-Vlaanderen tussen 1850 en 1940 nader

wordt bekeken. De steden van West-Zeeuwsch-Vlaanderen maakten geen van alle een vergelijkbare groei door en bleven hun agrarisch karakter behouden. Veel meer was hier sprake van een geleidelijke verdichting der bebouwing door de bouw van nutsgebouwen, scholen, kerken en clustertjes van (woningwet)woningen.
Enige industrialisatie kende West Zeeuwsch-Vlaanderen natuurlijk wel. Breskens kon zich in de jaren '30 ontwikkelen tot een industrieel centrum. De opbrengst van de visserij werd verwerkt in een garnalendrogerij en een visconservenfabriek. Van groot belang was de aanwezigheid van Van Melle's Confectionary Works, een zoetwarenfabriek die werk gaf aan zo'n 300 mensen. Het bedrijf is in de Tweede Wereldoorlog verwoest. De fabriek is na 1945 opnieuw opgebouwd in Rotterdam.
Aardenburg stond (staat) bekend om zijn moderne steenfabriek gevestigd op het terrein van de voormalige Olieschans.
Sluis kende enige havenactiviteiten en was bekend om zijn meubelfabrieken. Oostburg was reeds voor de Tweede Wereldoorlog het verzorgings-/winkelcentrum voor West Zeeuwsch-Vlaanderen.

5.3. Dorpen

5.3.1 Ontstaansgeschiedenis en korte typering

Evenals de steden werden na de Tachtig jarige oorlog de verwoeste dorpen herbouwd of nieuwe dorpen gesticht.
Groede en Cadzand zijn de oudere dorpen in Zeeuwsch-Vlaanderen. Groede is een kerkringdorp. Cadzand is een onvolledig kerkringdorp, dat wil zeggen de ring is niet afgemaakt. Van Cadzand wordt ook wel gesteld, dat haar structuur juist afwijkt van die van een kerkringdorp. De opbouw van Cadzand wordt vergeleken met de van oorsprong middeleeuwse dorpen uit het noordwestelijk zeekleigebied.
De oorspronkelijke kern van deze dorpen werd gevormd door een middeleeuws klooster of klooster-uithof met nabijgelegen kerk. Deze kern, gelegen aan de landzijde van de dijk wordt thans teruggevonden als de lengte-as van het dorp en is omgeven door landerijen in blokverkaveling. Aan de zeezijde wordt een strokenverkaveling met bewoning gevonden. Aan deze zijde groeide het oppervlak van het dorpsgebied door opslibbing en bedijking steeds verder aan.
In de 20e eeuw is aan de kust Cadzand-Bad tot ontwikkeling gekomen. In dezelfde periode werd een dergelijke ontwikkeling, een oud "binnendorp" en een jong "buitendorp" eveneens aangetroffen langs de Zuid-Hollandse en Noord-Hollandse kuststreek (bloembollenstreek). De invloed van de tramweg en (hiermee samenhangend) de mogelijkheden voor toerisme deden de reeds bestaande eenvoudige nederzetting Cadzand-haven uitgroeien tot badplaats. Door de aanleg van de Atlantikwall is veel van de oorspronkelijke bebouwing van Cadzand-bad verloren gegaan.
In de nieuwlandpolders worden zowel de systematisch aangelegde kruiswegdorpen als de meer op spontane wijze ontstane dijk- en wegdorpen aangetroffen.
Kruiswegdorpen zijn geplande dorpen gesticht op speciaal daartoe uitgespaarde kavels in nieuwlandpolders, zoals bijvoorbeeld Hoofdplaat.

Voorts zijn grensdorpen zeer kenmerkend voor Zeeuwsch-Vlaanderen en uniek in Nederland vanwege het feit dat de nederzetting soms deels in België, deels in Nederland ligt (de zogenaamde dubbeldorpen).
Daarnaast kent Zeeuwsch-Vlaanderen enige nederzettingen, die oorspronkelijk een militaire functie hadden, deze functie verloren en veranderden in een burgerlijke nederzetting zoals Retranchement in het zuidwesten van Zeeuwsch-Vlaanderen. Het Retranchement Cassandria werd reeds in de 17e eeuw door burgers bewoond. De omwalling, als zodanig nog te herkennen, is thans beplant met bomen. De dorpsbebouwing van deze op het agrarisch bedrijf georiënteerde nederzetting is langs enkele wegen geconcentreerd. De rest van het omwalde gebied is bouwland.
Tenslotte worden in Zeeuwsch-Vlaanderen opvallend veel gehuchten gevonden. Een onderscheid kan daarbij worden gemaakt tussen gehuchten aan de voet van de zeedijk, gering van omvang en meestal ontstaan nabij een buitendijkse haven en bewoond door havenarbeiders of dijkwerkers, en gehuchten in de polders zonder een duidelijke structuur die veelal agrarisch georiënteerd zijn of die een rol hebben gespeeld in het infrastructuur-systeem (bijvoorbeeld Draaibrug met tramremises).

5.3.2 Functionele en ruimtelijke ontwikkelingen

Hoewel Zeeuwsch-Vlaanderen overwegend agrarisch is georiënteerd, zijn er twee industriële zones, de kanaalzone en de grenszone te onderscheiden.
De kanaalzone is reeds in paragraaf 5.2.2. ter sprake gekomen. Sluiskil werd vooral betrokken bij de groei van de chemische industrie langs het kanaal. Door de industrialisatie van de kanaalzone groeide de bebouwing van Sluiskil sterk.
De woonbebouwing breidde zich westelijk van het kanaal uit, terwijl de industrieterreinen zich ten oosten van het kanaal bevonden. In 1900 werd een Rooms Katholieke Kerk met klooster gesticht. Dit complex werd later gecompleteerd met een ziekenhuis, een zusterhuis en een school. Door de kanaalverbreding in de periode 1960-1968 is vrijwel het gehele oude dorp verloren gegaan.
Ten oosten van Sas van Gent aan de andere kant van het kanaal ligt Westdorpe, dat zich onder invloed van Sas van Gent kon uitbreiden door een verdichting van de bebouwing langs de Graaf Jansdijk. In het centrum van het dorp werden haaks op de doorgaande wegen enkele wijkjes gebouwd.
Eenzelfde ontwikkeling, maar dan na de Tweede Wereldoorlog geeft Hoek te zien. Hoek, gelegen op de kruising van drie polders is een forenzendorp geworden.
De zandige grensstreek, de grenszone sluit aan op het geïndustrialiseerde Belgische, Land van Waes. Van hieruit werden in de jaren '30 Belgische en ook Franse textielbedrijven in het Nederlandse deel gesticht. Oost Zeeuwsch-Vlaanderen had reeds een traditie op het terrein van de vlasserijen.
De nijverheidsindustrie concentreerde zich in het oosten in de dorpen Clinge, St. Jansteen en Koewacht en in het westen Eede en St. Kruis.
De vlasserij werd in talloze kleine bedrijfjes uitgeoefend. In 1938 werd bij Koewacht de grote coöperatieve warmwaterroterij St. Andries opgericht. Een groot deel van de vlasproductie werd in de streek zelf verwerkt.

In de jaren '60 daalde de vraag naar vlas. Slechts enkele grotere bedrijven hebben daardoor stand kunnen houden.
Clinge was naast vlassersdorp, vooral het dorp van de klompenmakers. In de tijden dat de klompendracht nog zeer algemeen was, voorzag Clinge grote delen van Nederland en België van klompen.
De grondstof, hout was in de omgeving van Clinge volop aanwezig. De grote klap voor Clinge kwam in de Tweede Wereldoorlog. Een houtrantsoen werd ingesteld. Bovendien nam de vraag naar klompen af. De klompenmakerij te Clinge is nu nog een toeristische attractie en voor een kleine specialistische markt worden nog klompen geproduceerd.
In de westelijke zandstreek bleef het grootste deel van de bevolking betrokken bij de landbouw. Nog steeds is een dergelijk verschil tussen de oostelijke en de westelijke grensstreek te maken. Het merendeel van de bevolking in het oostelijk deel is niet werkzaam in de landbouw. St. Jansteen heeft een groot postorder annex reisorganisatie-bedrijf binnen haar grenzen. Verschillende tapijtfabrieken, transportondernemingen, grote supermarkten (Kapellebrug) geven werk aan de bewoners van de oostelijke grensstreek.
Spectaculaire uitbreidingen van de woonbebouwing bleven uit. Behalve St. Jansteen, dat reeds in de vorige eeuw enige komvorming kende, hebben de dorpen zich langs de wegen uitgebreid, zodat simpele lintdorpen zijn ontstaan.

De huidige gemeente Hontenisse, verzamelnaam voor een tiental dorpen in het noordwesten van Zeeuwsch-Vlaanderen, heeft een overwegend agrarisch karakter: grote nieuwlandpolders met akkerbouw. De belangrijkste industrieën waren een mouterij, een betonfabriek, een hoefijzerfabriek, een boterfabriek en een enkele scheepswerf.
De vele kreken in het noordoosten hebben na de Tweede Wereldoorlog het toerisme bevorderd.
De bevolking in het noordoosten heeft zich niet spectaculair uitgebreid. Kloosterzande is het centrumdorp.
Vogelwaarde is ontstaan door het samengroeien van de dorpen Boschkapelle en Stoppeldijk.
Recent zijn boerenwoningen in dit gebied als tweede (vakantie)woning in gebruik genomen.

De dorpen in West Zeeuwsch-Vlaanderen zijn evenals die in het noordoosten vrijwel uitsluitend agrarisch georiënteerd.
De uitbreiding van dorpen is beperkt. In de Tweede Wereldoorlog heeft het gebied veel geleden. Schoondijke was dermate beschadigd dat het dorp herbouwd moest worden.
Bij de wederopbouw werd Schoondijke heringericht. Een van de assen is een langwerpig plein geworden. Schoondijke had de functie van agrarisch onderwijscentrum voor de streek.

5.4. Verspreide bebouwing

In de zeekleipolder liggen langs de binnendijken op enige afstand van de weg boerderijen. Geen of nauwelijks enige bebouwing wordt gevonden in de oudlandpolders rond Cadzand en de Hengstdijkpolder (eveneens oudland), waarschijnlijk omdat de gronden hier in het verleden te drassig waren voor bouw van boerderijen en de verbouw van gewassen.

In nieuwlandpolders kan het voorkomen dat de boerderij midden in de polder staat en door een vaak onverharde of slecht onderhouden weg met de doorgaande weg wordt ontsloten. De boerderijen staan op een erf met enige bomen en een moestuin.
In West Zeeuwsch-Vlaanderen wordt verspreide bebouwing frequenter aangetroffen dan in Oost Zeeuwsch-Vlaanderen. Oost Zeeuwsch-Vlaanderen kent meer gehuchten (uitgegroeide verspreide bebouwing?).
Het zandgebied kent het verschijnsel van de verspreide bebouwing niet.

LITERATUUR

J.C. Boeije en P. Stockman, Land van Axel toen en nu.
Hulst, 1989

K.J. Brand, Over de bestuurlijke en historisch-geografische ontwikkeling van Zeeuwsch-Vlaanderen.
Hulst, 2e uitgave juni 1983

H.G. Hesselink, Geschiedenis der spoorwegen 1865-1948, Gent-Terneuzen en Mechelen-Terneuzen.
Kloosterzande, z.j.

H.G. Hesselink, Geschiedenis der tramwegen in Zeeuwsch-Vlaanderen 1887-1949
Kloosterzande, z.j.

Kunstreisboek Zeeland, samengesteld door P. Don
Zeist 1985

Ontwikkelingsplan voor Zeeland met betrekking tot bevolking en industrie, samengesteld door het Economische Technologisch Instituut voor Zeeland (1952)

R. de Roo, Cultuurhistorische routes in Zeeuwsch-Vlaanderen
(uitgave van Grontmij Zeeland nv in samenwerking met de Regionale Projectgroep Zeeuwsch-Vlaanderen voor Recreatie en Toerisme)

A. Steegh, Monumentenatlas van Nederland: 1100 historische nederzettingen in kaart
2e geheel herziene druk 1985

S.E. Steigenga-Kouwe, Zeeuwsch-Vlaanderen (proefschrift)
's-Gravenhage 1950

De vegetatie van Zeeuwsch-Vlaanderen
PPD voor Zeeland april 1986

M.H. Wilderom, Tussen afsluitdammen en deltadijken, deel IV Zeeuwsch-Vlaanderen. 1973

Zeegang.
Terneuzen, z.j.

Zeeland in vogelvlucht.
Leeuwarden z.j.

Het Zeeuwse zeekleilandschap
Provinciaal bestuur van Zeeland, mei 1987

Zeeuws-Vlaanderen, gidsje ten behoeve van excursie 25 april 1990
MIP Zeeland/RDMZ, samengesteld door L. Prins (ongepubliceerd)

KAARTEN

J.Kuyper, Gemeente-atlas van Nederland naar officiële bronnen vijfde deel Zeeland.
Zaltbommel 1971 (heruitgave)

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

Topografische kaarten Zeeuws-Vlaanderen 1:25.000 circa 1950

Topografisch militaire kaart Zeeuwsch-Vlaanderen 1:50.000 1860

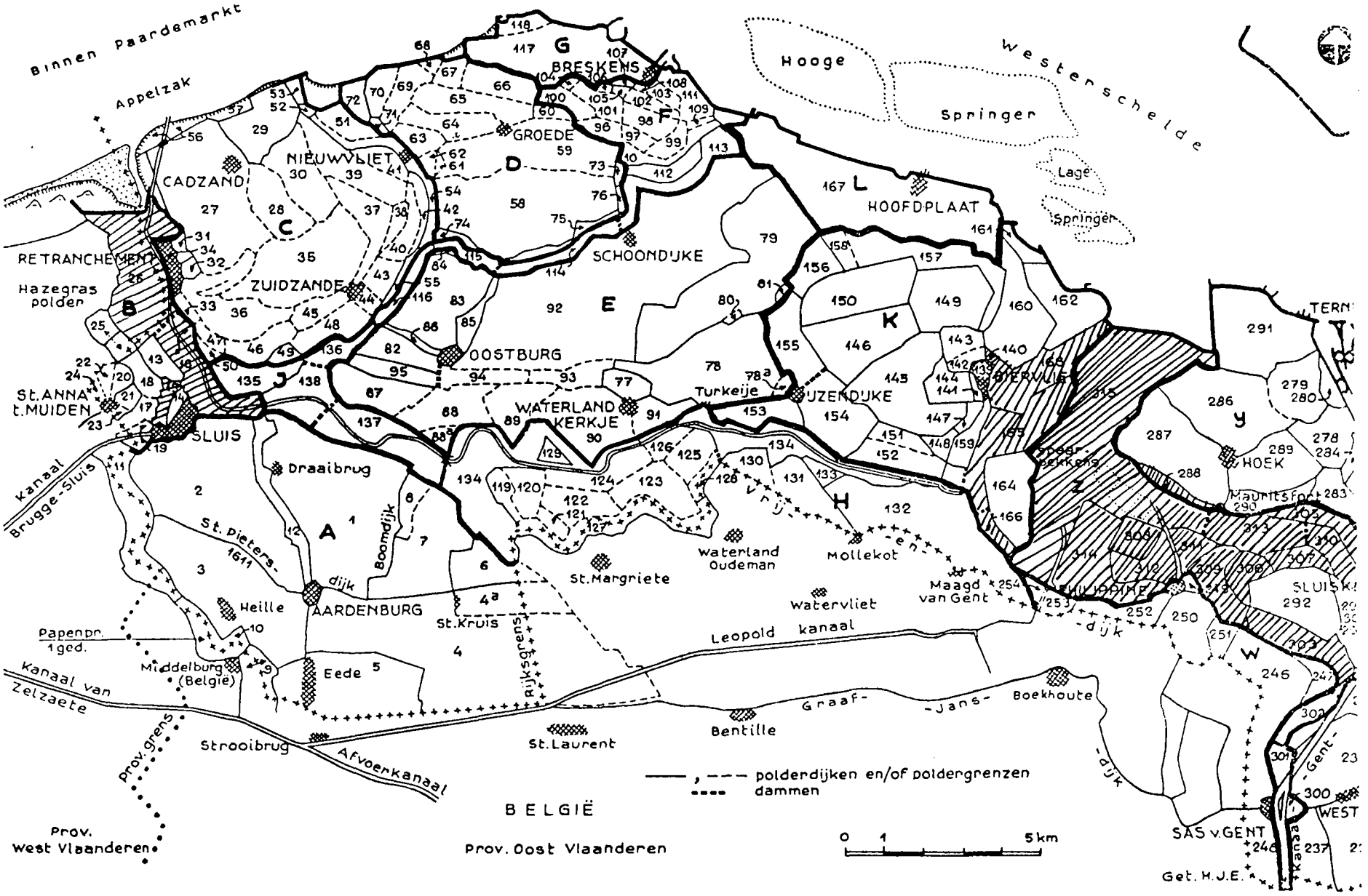
Topografische Kaarten Zeeuwsch-Vlaanderen 1:50.000 1924, 1960 en 1985

BIJLAGEN

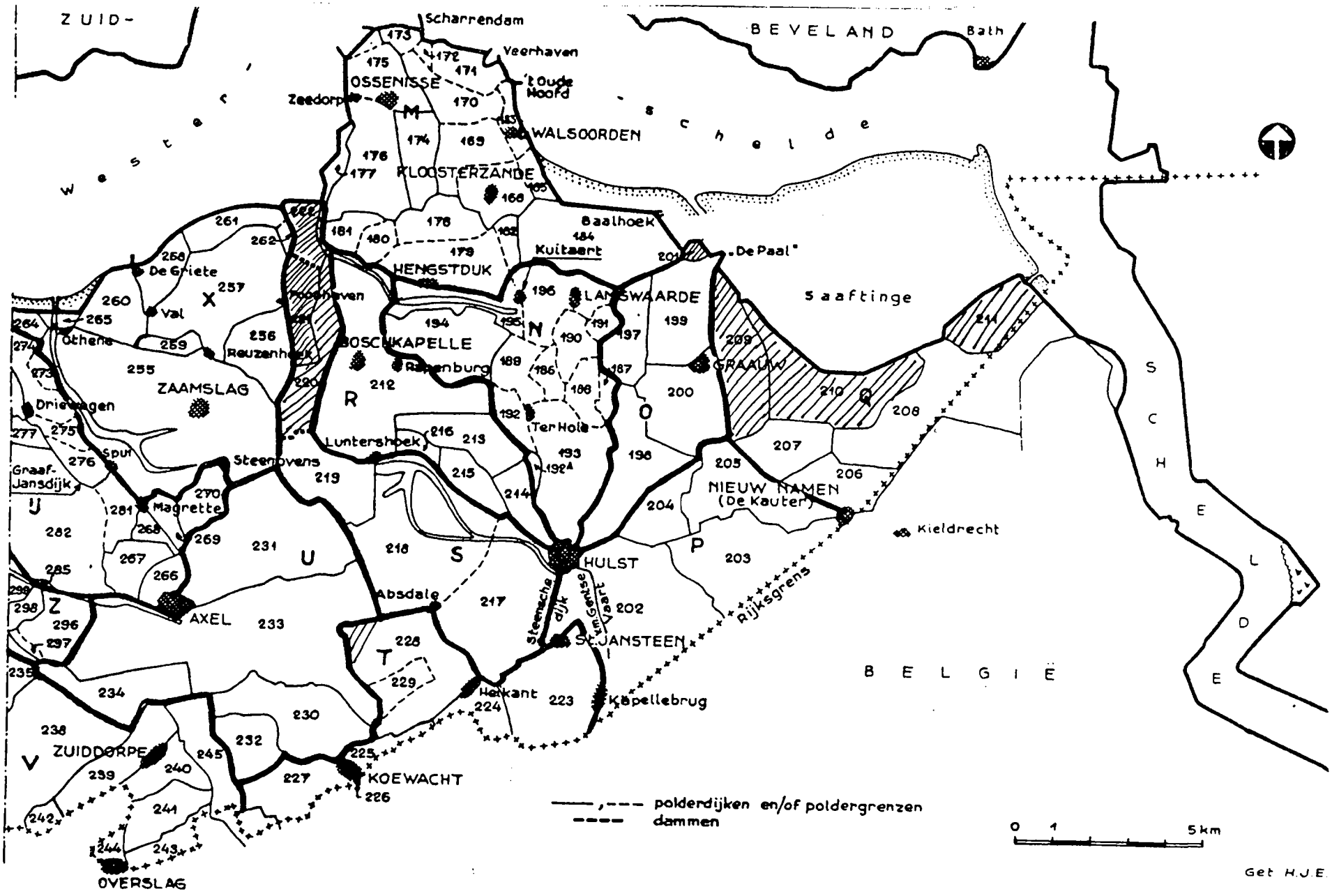
BIJLAGEN

1. Polders bedijkt na 1850.
   Uit: Wilderom, deel 4.
2. Overzicht rijkswegen.
   Uit: Wilderom, deel 4.
3. Het gehucht Veer en het gehucht Stoppeldijker Veer.
4. Overzicht veren.
   Uit: Wilderom, deel 4.
5. Kreken en kreekresten.
   Uit: De vegetatie van Zeeuwsch-Vlaanderen.
6. (Voormalige) havens.
7. Situatie oude vaarwegen Westerschelde naar Gent.
   Uit: Wilderom, deel 4.
8. Ontwikkeling kanaal Gent-Terneuzen 1860, 1924, 1949, 1985.
9. Overzicht werkgebied GT en MT.
   Uit: Hesselink, Spoorwegen.
10. Overzicht tramwegen.
    Uit: Hesselink, Tramwegen.
11. Ligging van de steden aan voormalige zeearmen.
    Uit: J.C. Boeye en P. Stockman, 1989.
12. Kerkring- en kruiswegdorpen.
    Uit: excursiegidsje.
13. Cadzand, kerkringdorp?
14. Dijk- en /of wegdorp.
    Uit: excursiegidsje
15. Grensdorpen.
    Uit: excursiegidsje.
16. Gehuchten langs zeedijk.
    Uit: excursiegidsje.
17. Gehuchten zonder duidelijke structuur.
    Uit: excursiegidsje.
18. Beschermde stads- en dorpsgezichten in Zeeland.

Bijlage 1



Binnen Paardemarkt
Appelzak
Hooge
Springer
Westerschelde
Lage
Springer
BRESKENS
GROEDE
NIEUWVLIET
CADZAND
RETRANCHEMENT
Hazegras polder
ZUIDZANDE
SCHOONDIJKE
HOOFDPLAAT
OOSTBURG
WATERLAND KERKJE
Turkeije
IJZENDIJKE
BIERVLIET
St. ANNA t. MUIDEN
SLUIS
Draaibrug
Kanaal Brugge-Sluis
St. Pieters-dijk
Boomdijk
AARDENBURG
Heille
St. Kruis
St. Margriete
Waterland Oudeman
Mollekot
Watervliet
Maagd van Gent
Spaarbekkens
HOEK
Mauritsfort
PHILIPPINE
SLUISKE
Papenpr. 1 ged.
Middelburg (België)
Eede
Rijksgrens
Leopold kanaal
Kanaal van Zelzaete
Strooibrug
Afvoerkanaal
St. Laurent
Bentille
Graaf-Jans-dijk
Boekhoute
Prov. grens
Prov. West Vlaanderen
BELGIË
Prov. Oost Vlaanderen
polderdijken en/of poldergrenzen
dammen
0 1 5 km
SAS v. GENT
Get. H.J.E.
Kanaal Gent-


ZUID-
BEVELAND
Bath
Scharrendam
Veerhaven
't Oude Hoofd
OSSENISSE
Zeedorp
WALSOORDEN
KLOOSTERZANDE
Baalhoek
Kuitaart
"De Paal"
HENGSTDIJK
LANSWAARDE
Saaftinge
De Griete
Val
Othene
Reuzenhoek
BOSCHKAPELLE
Rapenburg
GRAAUW
ZAAMSLAG
Driewegen
Ter Hole
Luntershoek
Spui
Steenovens
Graaf-Jansdijk
Magrette
NIEUW NAMEN
(De Kauter)
Kieldrecht
HULST
Absdale
AXEL
Steenschedijk
Km. Gentse Vaart
St. JANSTEEN
Rijksgrens
Heikant
Kapellebrug
BELGIË
ZUIDDORPE
KOEWACHT
OVERSLAG
SCHELDE
polderdijken en/of poldergrenzen
dammen
0 1 5 km
Get H.J.E.

DE POLDERS VAN WEST ZEEUWSCH VLAANDEREN GROEPSGEWIJS VERMELD (met jaartal van bedijking):

§ 2. DE POLDERS ROND AARDENBURG — A —

1 Isabellapr. ben. Aardenburg *1649*
2 Bew. Eede ben. St Pietersdijk *1650*
3 Bew. Eede bez. St Pietersdijk *1650*
4 Beoost. Eede en
4a Hoogland v. St Kruis *1651/1687*
5 Biezen *1608*
6 Kleine Boom *1672*
7 Groote Boom *1698*
8 Goodsvliet *1698*
9 Middelburgsche *1700*
10 Papen 2e ged. *1700*
11 Lapschuursche Gat *1739*
12 Aardenburgsche haven *1813*

§ 3. DE SLUISSCHE- EN ZWINPRS. — B —

13 Kleine Pas *1795*
14 Maria (Sluis) *1773?*
15 Sluissche Haven *1861*
16 Zwin *1864*
17 Robbemoreel *1375?*
18 Gouverneur *1716*
19 Kraeyens *1747*
20 Maneschijn *ca 1282*
21 Brugsche ?
22 Brixus ?
23 Zoutepanne ?
24 Greveninge ?
25 Godefroi en Bureel ?
26 Willem Leopold *1873*

§ 4. DE PRS. v. CADZAND, ZUIDZANDE EN NIEUWVLIET — C —

27 Oudelandsche (Cadzand) *1112?*
28 Vierhonderd *1399*
29 Tienhonderd *1623*
30 Strijdersgat *1415*
31 Versche ?
32 Zand ?
33 Bew. Terhofstede *1498*
34 Retranchement ?
35 Zuidzande *1112?*
36 Vierhonderd Beoost. Terhofstede *1403*
37 Antwerper *1417*
38 Gars en Grubeke *1502*
39 St Jans *1527*
40 St Joris *1534*
41 Mettenije *1543*
42 Lijsbette *1556*
43 Eijke *1547*
44 Christoffel *1537?*
45 Capelle *1422*
46 Groote Bladelings *1443*
47 Kleine Bladelings *1540*
48 Groote Lodijk *1556*
49 Kleine Lodijk *1767*
50 Kasteel *1624*
51 Nieuwehoven *1554*
52 Zwarte *1803*
53 Herdijkte Zwarte *1829*
54 Groote St Anna *1602*
55 Kleine St Anna *1698*
56 Kievieten ?
57 Vlaming ?

§ 5. DE „CATSPOLDERS" c.a. — D —

58 Nw. Groedsche *1613*
59 Oude Groedsche *1613*
60 Bloks *1613*
61 Tuin *1613*
62 Isen *1613*
63 Oude *1613*
64 Stoute of Zoute *1613*
65 Proost *1613*
66 Gerard de Moors *1613*
67 Kleine *1613*
68 Cleyhems of Cletems *1613*
69 's Graven *1613*
70 Baanst *1448/1611*
71 Lampins *1530*
72 Adornis *1536/1615*
73 Parochie *1635*
74 v. de Lingens *1636*
75 Groote Cornelia *1649*
76 Kleine Cornelia *1650*

§ 6. DE ORANJEPOLDERS c.a. — E —

77 Gouden *1539*
78 Maurits *1614*
78a Retranchement (IJzendijke) *1604*
79 Oranje *1618*
80 Dierentijd *1618*
81 Manteau ?
82 Veerhoek ?
83 Groote Henricus *1615/1637*
84 Kleine Henricus *1649/1660*
85 Stampershoek *1634*
86 Oude Haven *1679*
87 Vijfh. in beoosten Eede *1650*
88 Dierkensteen *1650*
88a Bakkers *1650*
89 Cathalijne *1650*
90 Oude Passageule (noord.) *1650*
91 Vrije (noord. dl) *1650*
87 t/m = Pr. Willempr (1e ged.)
91
92 Gen. Pr. Willempr. 2e d. *1652*
93 St Philips *1652*
94 Nieuweveld *1652*
95 Brugsche Vaart *1684*

§ 7. DE BAARZANDEPRS. c.a. — F —

96 Zuidwesthoek *1610*
97 Noordwesthoek *1610*
98 Buizen *1610*
99 Zuidoosthoek *1610*
100 Heeren *1610*
101 Stenen *1610*
102 Gistelare *1610*
103 Golen *1610*
104 Schallegalle *1610*
105 Roode *1610*
106 Parasys *1610*
107 H. Veerse of Verse *1610*
108 Zuidkerke *1610*
109 Voise *1639*
110 Klein Baarzande *1639*
111 Elisabeth *1639*
112 Jong Baarzande *1663*
113 Nieuwerhaven *1744*
114 Magdalena *1775*
115 Snouck Hurgronje *1794*
116 Crane *1799*

§ 8. PRS. OP BRESKENSZAND — G —

117 Oud Breskens *1610*
118 Jong Breskens *1610*

§ 9. EILAND- EN BRANDKR. PRS. — H —

119 Marguérite *1429*
120 St Joris *1450*
121 Kruis *1462*
122 St Lievens *1481*
123 Jeronimus *1501*
124 Oude Passageule (zuid. dl) *1711*
125 Kl. Oudemans *1526*
126 Vrije (zuid. dl) *1711*
127 Brandkreek *1711*
128 Krakeel *1711*
129 v. d. Beke *1772*
130 Gr. Oudemans *1652*
131 Gr. Jkvr. Bezuiden *1546*
132 Clara *1650*
133 Thibaut *1648*
134 Nw. Passageule *1788*

§ 10. DE „OTTEVAERE EN VAN DAMME" PRS. — J —

135 Olieslagers *1803*
136 Austerlitz *1805*
137 Sophia *1807*
138 Diomede *1827*

§ 11. DE PRS. ROND BIERVLIET — K —

139 Oude Stads ?
140 Kom *1866?*
141 Brils ?
142 Kleine Zoute *1619*
143 Groote Zoute *1619*
144 Geertruida *1619*
145 Oranje (Biervliet) *1619*
146 Amalia *1638*
147 Maria (Biervliet) *1666*
148 St Anna *1666?*
149 Helena *1691*
150 St Pieters *1699*
151 Kleine Zuiddiepe *1660/1670*
152 Groote Zuiddiepe *1688*
153 Kl. Jkvr. Benoorden *1653*
154 Gr. Jkvr. Benoorden *1702*
155 Zacharias 1e d. *1740*
156 Zacharias 2e d. *1774*
157 Wilhelmina *1776*
158 Zacharias 3e d. *1776*
159 Magdalena *1780*
160 Beukels *1804*
161 Thomaes *1845*
162 Paulina *1845*
163 Elisabeth *1866*
164 Angelina *1847*
165 Koninginne *1893*
166 Van Dunné *1907*

§ 12. DE HOOFDPLAATPR. — L —

167 Hoofdplaat *1778*

DE POLDERS VAN OOST ZEEUWSCH VLAANDEREN GROEPSGEWIJS VERMELD (met jaartal van bedijking):

§ 13. DE PRS. VAN HONTENISSE EN VAN OSSENISSE — M —

168	Zand	*v. 1170*
169	Maria	
170	Noordhof	
171	Perk	*ca 1200*
172	Kievits	
173	Molen	
174	Burg- en Zouteland	
175	Nijs	*1610*
176	Hoogland	
177	Ser Arends	*1710*
178	Zoute	*v. 1200*
179	Gr. Hengstdijk	*v. 1161*
180	Kl. Hengstdijk	*v. 1200*
181	Rummersdijk	*ca 1200*
182	Schapers	*v. 1200*
183	Noorddijk	*1622*
184	Kruis	*1612*
185	Wilhelmus	*1644*

§ 14. PRS. TUSSEN LAMSWAARDE EN HULST — N —

186	Hoof- en Molen	*ca 1226*
187	Mispad	*ca 1233*
188	Stoof	*1621*
189	Oudeland	*ca 1235*
190	Vitshoek	*ca 1235*
191	Eekenisse	*ca 1237*
192	Haven	*ca 1300*
192a	Oversprong v/d haven	—
193	Dullaert	*ca 1358*
194	Ser Paulus	*v. 1263*
195	Westvogel	*1615*
196	Oostvogel	*1615*

§ 15. DE „GRAAUWSE" PRS. — O —

197	Oude Graauw	*1619*
198	Langendam	*1619*
199	Melo	*1684*
200	Willem Hendriks	*1687*
201	Kleine Molen	*1862*

§ 16. DE CLINGE-KIELDRECHTPRS. — P —

202	Clinge	*1616*
203	Gr. Kieldrecht	*1654*
204	Kl. Kieldrecht	*1654*
205	Nieuwe Kieldrecht	*1784*

§ 17. DE SAAFTINGE PRS. — Q —

206	Saaftinge	*1805*
207	Louisa	*1847*
208	Prosper	*1847*
209	Van Alstein	*1852*
210	Kon. Emma	*1897*
211	Hertogin Hedwig	*1907*

§ 18. DE PRS. v. STOPPELDIJK EN CAMBRON — R —

212	Stoppeldijk	*1645*
213	Gr. Cambron	*1707*
214	Hulsternieuwland	*1617*
215	Havik	*1754*
216	Kl. Cambron	*1770*

§ 19. PRS. TUSSEN HULST EN APPELZAK — S —

217	Absdale	*1789*
218	Riet- en Wulfsdijk	*1789*
219	Catharina	*1846*
220	Willem III	*1861*
221	Van Lijnden	*1876*
222	Hellegat	*1928*

§ 20. ST JANSTEEN, WILDELANDEN EN FERDINANDUS PRS. — T —

223	St Jansteen	*v. 1585*
224	Wildelanden	*1585*
225	Rieden	*1600*
226	Oud Karnemelk	*1662*
227	Nieuw Karnemelk	*1698*
228	Gr. of Oud Ferdinandus	*1700*
229	Kl. of Nieuw Ferdinandus	*1787*

§ 21. DE BEOOSTEN BLIJ PRS. — U —

230	Oud Beoosten Blij Bezuiden	*1612*
231	Beoosten Blij Benoorden	*1653*
232	Nw. Beoosten Blij Bezuiden	*1698*
233	Beoosten en Bewesten Blij	*1790*
234	Kanisvliet Buiten	*1790*

§ 22. DE KANISVLIET- EN MOERSPUI PRS. — V —

235	Autriche	*1620*
236	Papeschor (oud)	*1711*
237	St Antonie	*1787*
238	Kanisvliet Binnen	*1787*
239	Zuiddorpe (noord. dl)	*1698*
240	Zuiddorpe (zuid. dl)	*1698*
241	Varempé	*1698*
242	Lippens	*1698*
243	Moerbeke	*1699*
244	Overslag	*1689?*
245	Moerspui	*1767*

§ 23. PRS. VAN ALBERT EN ISABELLA — W —

246	Gr. St Albert	*1612*
247	Kl. St Albert	*1805*
248	Poel	*1787?*
249	Stad Philippine	*1505*
250	St Pieters	*1690*
251	Verdronken	*1848*
252	Philippine	*1700*
253	Gr. Isabella	*1794*
254	Kl. Isabella	*1794*

§ 24. De ZAAMSLAGPRS. — X —

255	Zaamslag	*1650*
256	Aan- en Genderdijke	*1671*
257	Gr. Huijssens	*1695*
258	Kl. Huijssens	*1718*
259	Kreke	*1718*
260	Margaretha	*1742*
261	Eendragt	*1779*
262	Kl. Eendragt	*1779*
263	Noord (Terneuzen)	*1606*
264	Ser Lippens	*1725*
265	Nw. Othene	*1848*

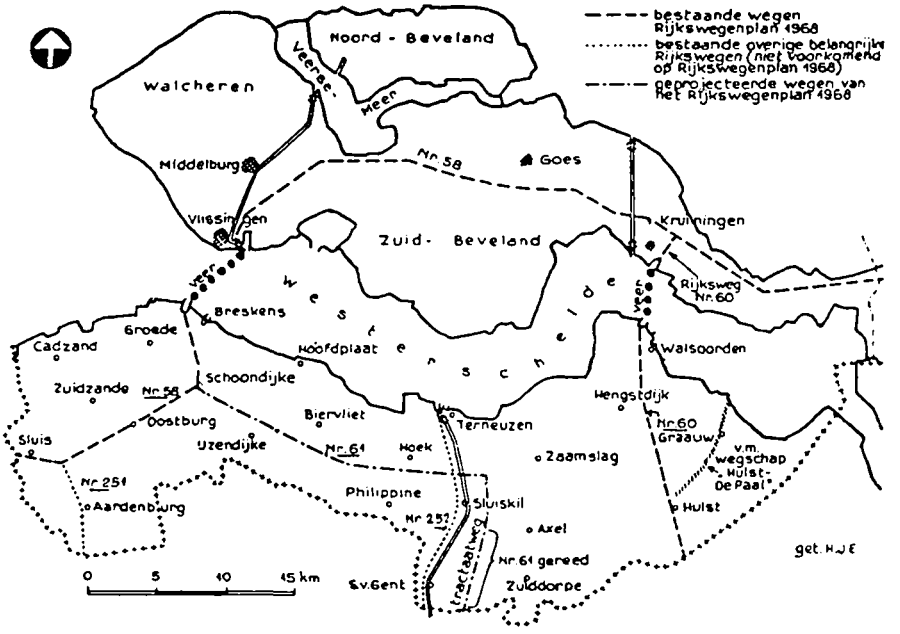
§ 25. PRS. TUSSEN AXEL, TERNEUZEN EN HOEK — Y —

266	Noord (Axel)	
267	Buth	
268	Oud Eglantier	*1606*
269	Visschers	
270	Kapelle	*1614*
271	Lievens	*?*
272	Zeven Trinité's	*1617*
273	Cats	*1613*
274	Zuid	*1617*
275	St Anna	*1638*
276	Sparks	*ca 1638*
277	Oude Zevenaar	*1598*
278	Goesche	*1615*
279	Willemskerke	*1629*
280	Vlooswijk	*1608*
281	Nw. Eglantier	*1648*
282	Nw. Zevenaar en Koegors	*1648*
283	Noord Westenrijk	*1648*
284	Sluis	*1648*
285	Nw. Koegors	*1840*
286	Loven	*1542*
287	Kouden	*1545*
288	Looze	*1851*
289	Oud Westenrijk	*1638*
290	Nw. Westenrijk	*1665*
291	Nw. Neuzen	*1816*

§ 26. PRS. IN DE VAARWEGEN NAAR AXEL EN GENT — Z —

292	Oud Vogelschor	*1700*
293	Nw. Vogelschor	*1807*
294	Nw. Papeschor	*1825*
295	Stroodorpe	*1825*
296	Smidsschorre	*1825*
297	Emma	*1845*
298	Dekkers	*1906*
299	Axelse Vlakte	*ca 1906*
300	Nw. pr. bij Sas van Gent	*1826*
301	Ghellinck	*1826*
302	Eugenia	*1846*
303	v. Remoortere	*1852*
304	Louisa	*1844*
305	Pierssens	*1864*
306	Seydlitz	*1856*
307	Visart	*1869*
308	Kl. Stelle	*1866*
309	Vergaert	*1884*
310	Bonte	*1887*
311	Kanaal	*1899*
312	Mossel	*1900*
313	v. Wulfckhuise	*1912*
314	Dijckmeester	*1920*
315	Braakman	*1952*

Bijlage 2



Overzicht Rijkswegen (volgens Rijkswegenplan 1968) in Zeeuwsch Vlaanderen.

717	718	719
731	732	733

Uitgave 1922.

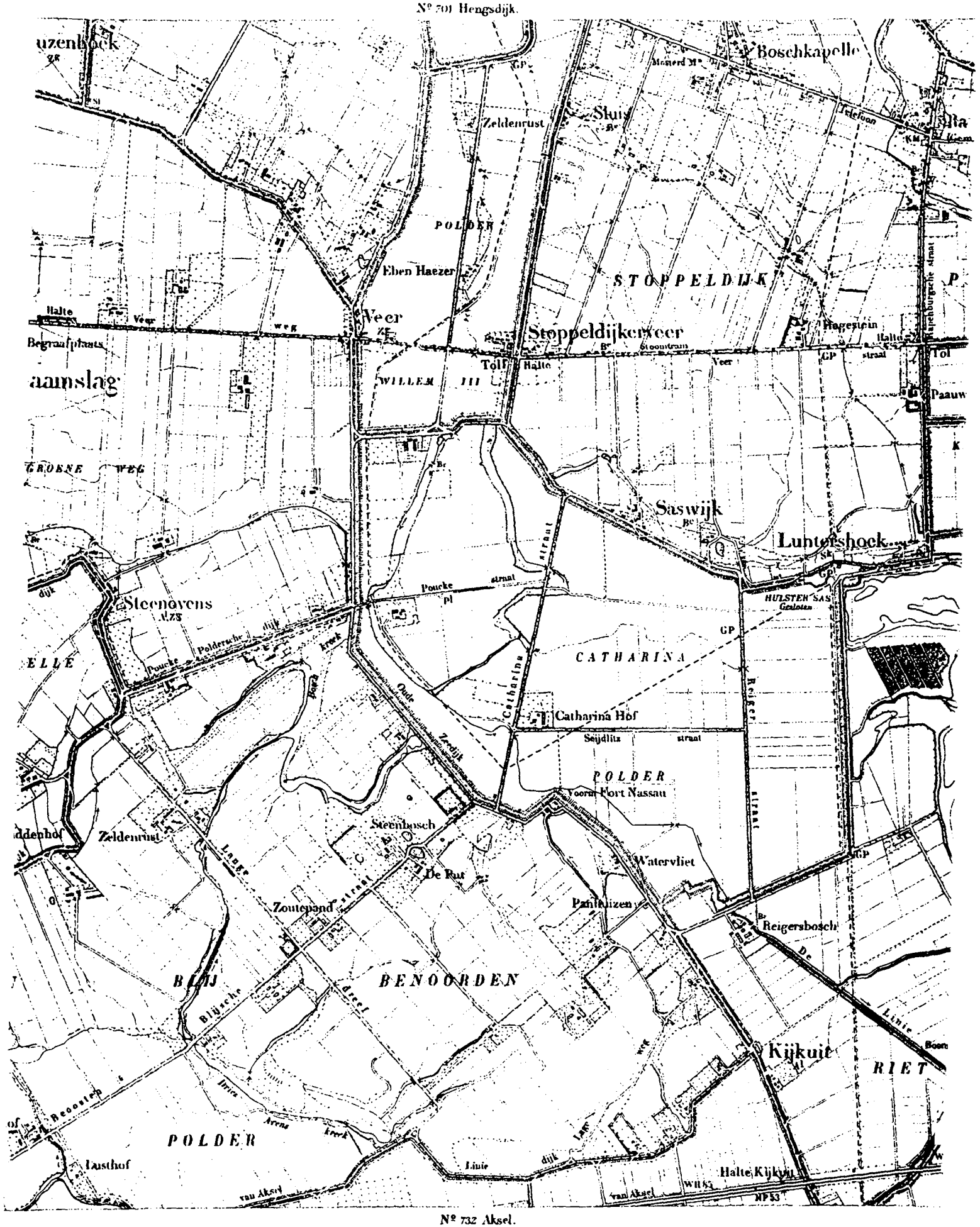
ZAAMSLAG.

Verkend in 1909. Ged. herzien in 1918.

Schaal 1:25000.

bijlage 3

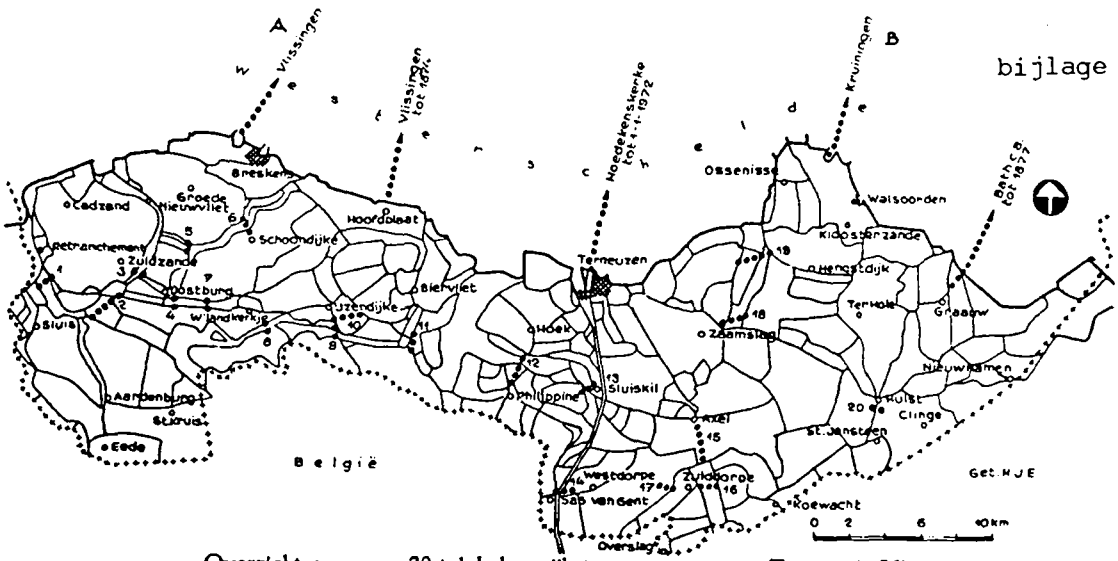
N° 731 Hengsdijk.



N° 732 Aksel.

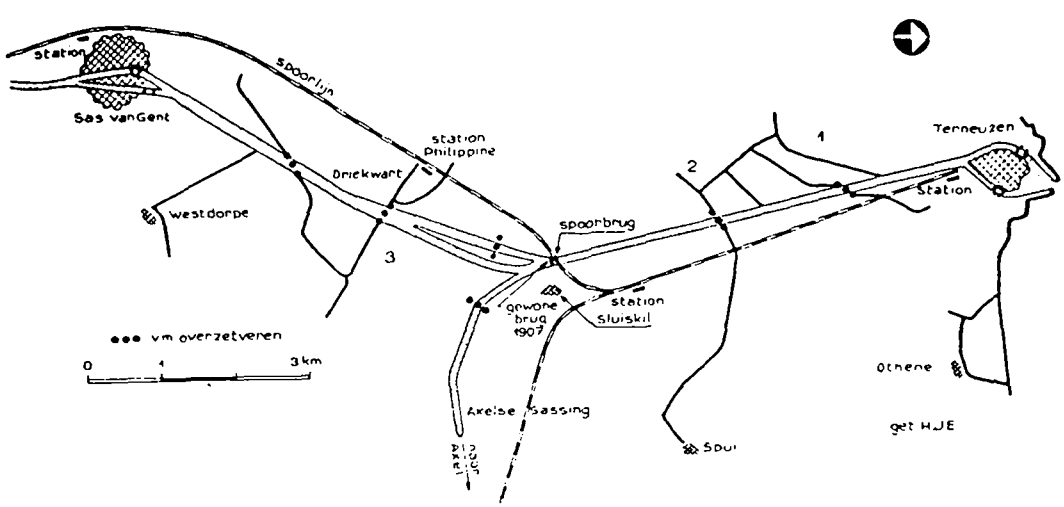
Schaal van 5000 Meter.

2250 2000 1750 1500 1250 1000 750 500 250 0



Overzicht van een 20-tal belangrijkste v.m. veren in Zeeuwsch Vlaanderen en van een 5-tal veren over de Westerschelde; thans worden alleen nog bij A en B moderne veerdiensten onderhouden.

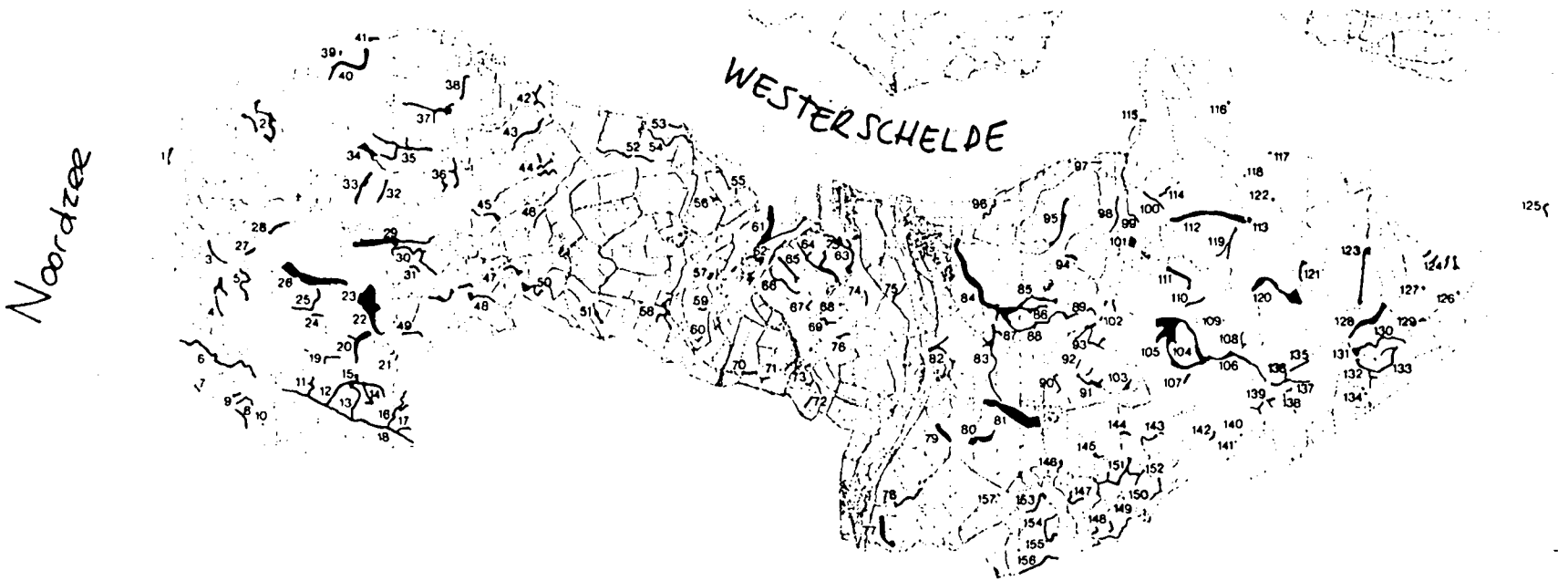
	plaats van het veer:	geul waar overgezet werd	duur van ... tot ...
	West Zeeuwsch Vlaanderen		
1	Sluis-Land van Cadzand v.v.	Zwin	1604-1845
2	Maagdenberg-Isabellapolder-Sluis	Coxysche Gat	1655-1794
3	Hans Vriese Schans-Land van Cadzand	Oostburgsche Vaart	1656-1767
4	Oostburg-Nievelt schans v.v.	Groote Gat	1617-1622
5	Groede-Scherpbier v.v.	Nieuwerhavensche Gat	1637-1739
6	Schoondijke-Groede	Nieuwerhavensche Gat	1651-1694
7	St Catelyne	Brugsche Vaart	1652
8	Turkeye-Oudeman	Passageule	1678-1683
9	IJzendijke-Jonkvrouwschans	Passageule	1604-1788
10	IJzendijke-Biervliet	Passageule	1654-1703
11	Biervliet-Clarapolder	Zuyd Diep	1648-1703
	Oost Zeeuwsch Vlaanderen		
12	Philippine-Mauritsfort	Kanaal van Axel	1599-1863
13	Nieuw Zevenaarpolder-Vogelschor	Kanaal van Axel	1706-1795
14	Westdorpe-Sas van Gent	Sasse Gat	1652-1738
15	Axel-Zuiddorpe	Kanaal van Axel	1649-1774
16	Zuiddorpe-Beoosten Blij Bezuidenpolder	Kanaal van Axel	1678-1706
17	Zuiddorpe-Canisvlietpolder	Kreek van Canisvliet	1679-1687
18	Stoppeldijk-Zaamslag	Hellegat	1650-1819
19	Kampen-Groote Huyssenspolder	Hellegat	1716
20	Hulst naar het zuiden	overstroomde Clingepolder	1673/75 en 1682/83.



Situatie van de v.m. pontveren (5 stuks) over het kanaal Terneuzen-Gent. Nr 1, 2 en 3 zijn het laatst opgeheven.

Kreken, kreekresten en welen in Zeeuwsch-Vlaanderen

Deze bijlage bevat een overzicht van alle kreken, kreekresten en welen in Zeeuwsch-Vlaanderen, die in het landschap nog herkenbaar zijn aan een specifieke begroeiing.



NAAM	NAAM	NAAM
1. Kreekrest Zwinpolder	55. Kreekresten Paulinapolder	109. Weel Patrijzenhoek
2. Strijdersgat/de Knokkert	56. Kreekrest Beukelspolder	110. Kreekrest Groot-Cambronpolder
3. Rietland uitwateringskanaal	57. Kreekrest "Koninginnehaven"	111. Het Koegat
4. Krabbekreek	58. Kreekrest "Pyramide"	112. West- of Grote Vogel
5. Aardenburgsche Haven	59. Hondegat	113. Oost- of Kleine Vogel
6. Stierskreek/Praatvliet	60. Kreekrest Angelinapolder	114. De Guil
7. Kreekrest Papenpolder	61. Westgeul	115. Kreekrest Hooglandpolder
8. Middelburgsche Kreek	62. Braakmankreek	116. Weel aan de Mariadijk
9. Kreekrest Oude Geulsche Watergang	63. Achterste Kreek Lovenpolder	117. Weel aan de Veerhoek

NAAM

10. Bleseput
11. Masjeskreek
12. Bleze
13. Valeiskreek
14. Uitlopers Groote Gat (St. Kruis)
15. Groote Gat (St. Kruis)
16. Kruiskreek
17. Blokkreek
18. Eekloosche Watergang
19. Kreekrest Boompolder
20. Sint Kruiskreek
21. Kreekresten Klein Boompolder
22. Passageule/de Plate
23. De Linieput
24. Kreekrest Lange Weg
25. Bonte Kof
26. De Lieter
27. Kreekrest Diomedepolder
28. Kreekrest Austerlitzpolder
29. Groote Gat (Oostburg)
30. Blontrok
31. Kreekrest "Klein Brabant"
32. Kreekrest Stampershoekpolder
33. De Reep/Henricusput
34. Marollenput/de Blikken
35. Nieuwerkerksche Kreek
36. Molenkreek (Schoondijke)
37. Baarzandsche Kreek
38. Boskreek
39. Kreekrest Clementspolder
40. Zwartegatsche Kreek
41. Zoete Kreek
42. Kreekrest Nummer Eén
43. Caternisse Kreek
44. Kreekresten "Plankenpoortje"
45. Kreekrest "Reigershoeve"
46. Bierkreek
47. Kreekresten Nieuwe Passageulepolder
48. Stroopuit
49. Kreekrest Brandkreekpolder
50. Kreekrest Groote-Oudemanspolder
51. Kreekrest Clarapolder
52. Kromme Watergang
53. Kreekrest bij Hoofdplaat
54. Plaskreek

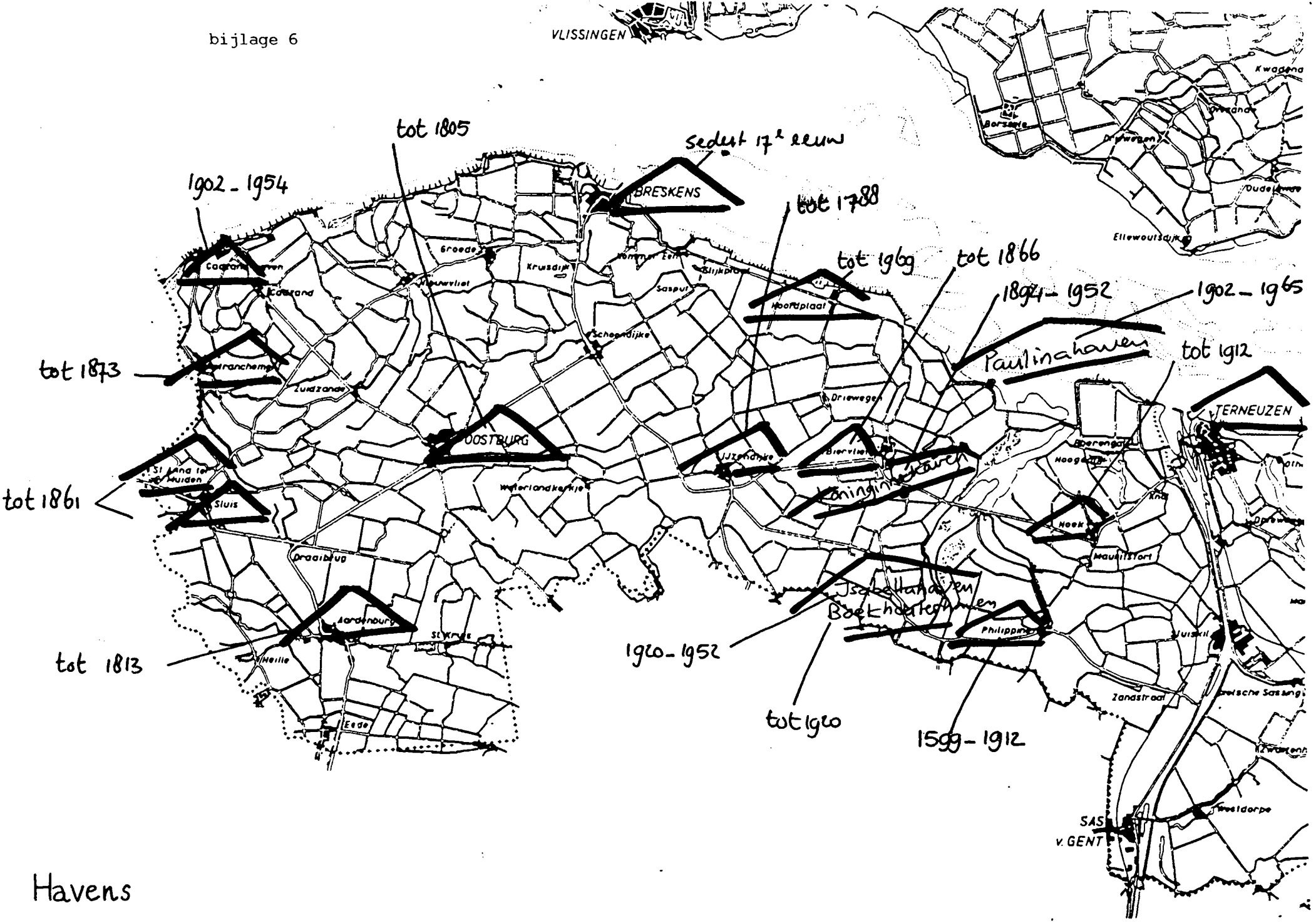
NAAM

64. Voorste Kreek Lovenpolder
65. Achterste Kreek Koudepolder
66. Voortste Kreek Koudepolder
67. Kreekrest bij Zandplaat
68. Valput (Mauritsfort)
69. De Nol (Mauritsfort)
70. Kreekrest Isabellahaven
71. Kreekrest Philippinepolder
72. Kreekrest St. Pieterspolder (noord)
73. Kreekrest St. Pieterspolder (zuid)
74. Blikken Weitje
75. Kreekrest Sluispolder
76. Kreekrest van Wuyckhuisepolder
77. Canisvlietsche Kreek
78. Molenkreek (Westdorpe)
79. Kreekrest Emmapolder
80. Zwartenhoekse Kreek
81. Axelsche Kreek
82. Kreekrest Nieuw-Zevenaarpolder
83. Bronkreek
84. Otheensche Kreek
85. Kreekrest bij "De Hoogte"
86. Kleine Dulper
87. Gat van Pinte
88. Groote Dulper
89. Kreekrest bij Steenovens
90. Vroegtij
91. Dries Arendskreek
92. 't Val
93. Boschkreek
94. Kreekrest "Hoek van de dijk"
95. Kreekrest Groote Huissenspolder
96. Kreekresten Margarethapolder
97. Kreekrest Eendrachtspolder
98. Kreekrest Van Lyndenpolder (Kreek van Dees)
99. Kreekrest "Copwijkhoeve"
100. Oude Haven
101. Ruischendegat
102. Kreekresten "Paviljoen"
103. Kreekrest bij Kijkuit
104. Groot Eiland
105. Den Auer
106. Oude Vaart
107. Zwanekreek
108. Kreekrest Hulster-Nieuwlandpolder

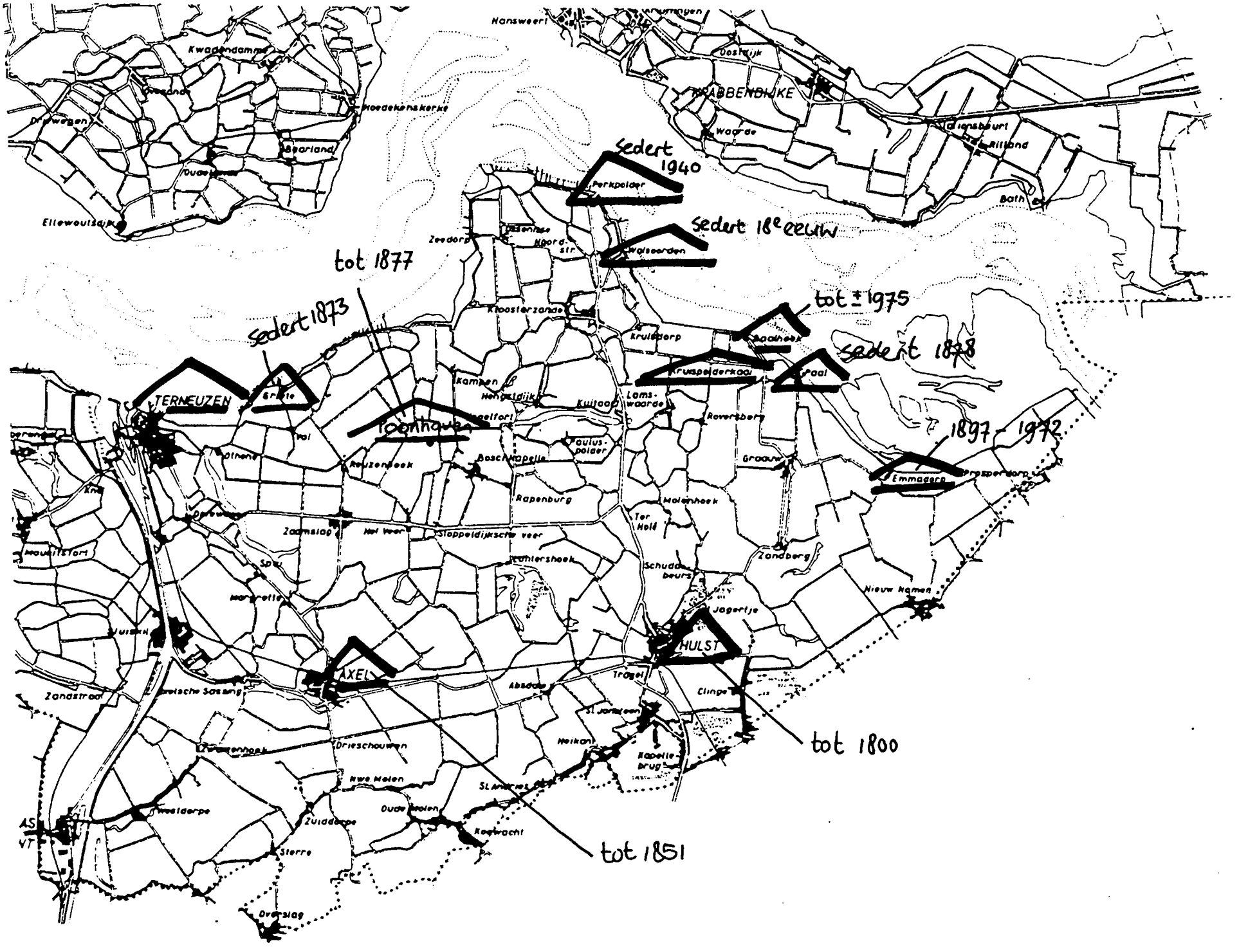
NAAM

118. Schapersweel
119. Kreekrest Ser-Pauluspolder
120. Polsvliet
121. Rottevliet
122. Het Weelken Lamswaarde
123. Graauwsche Kreek
124. Kreekresten Koningin Emmapolder
125. Kreekrest Hedwigepolder
126. Kreekrest Prosperpolder
127. Kreekrest Louisapolder
128. Vlaamsche Kreek
129. Kreekrest Saeftinghepolder
130. Kleine Kreek
131. Rottekreek
132. Zestigvoet
133. Vuilmuil
134. Kriekeputten e.l.
135. De Moerschans
136. Buitenvest Hulst
137. Berriekreek
138. Kreekresten Waterstaat/Gentse Vaart
139. Kreekresten Trageldijk
140. Grote Weel (Heikant)
141. Kleine Weel (Heikant)
142 Kapersgat
143. Karduinland
144. Kreekrest bij Tweede Verkorting
145. Konijneputten
146. Kreekrest Voormalig Fort St. Joseph
147. Kreekrest Nieuw-beoosten-Blij-bezuidenpolder
148. Kreekresten Karnemelkpolder
149. Perenboomgat
150. Boschkreek (Koewacht)
151. Groote Gat (Koewacht)
152. Kleine Gat
153. St. Elooiskreek
154. Kreekrest Zuiddorpepolder
155. Kreekrest "Rode Sluis"
156. Zoute Vaart
157. Ratteput

bijlage 6

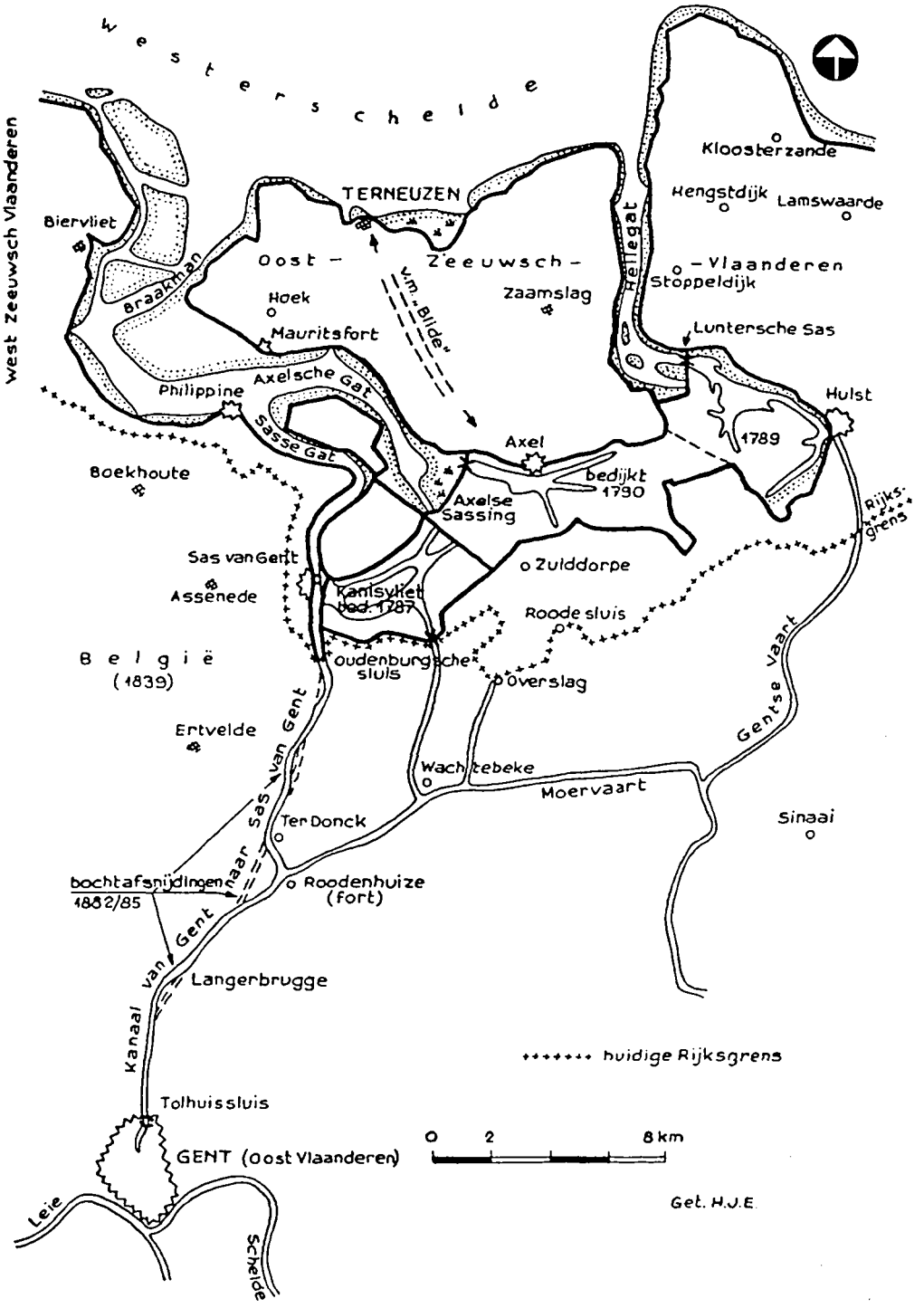


Havens

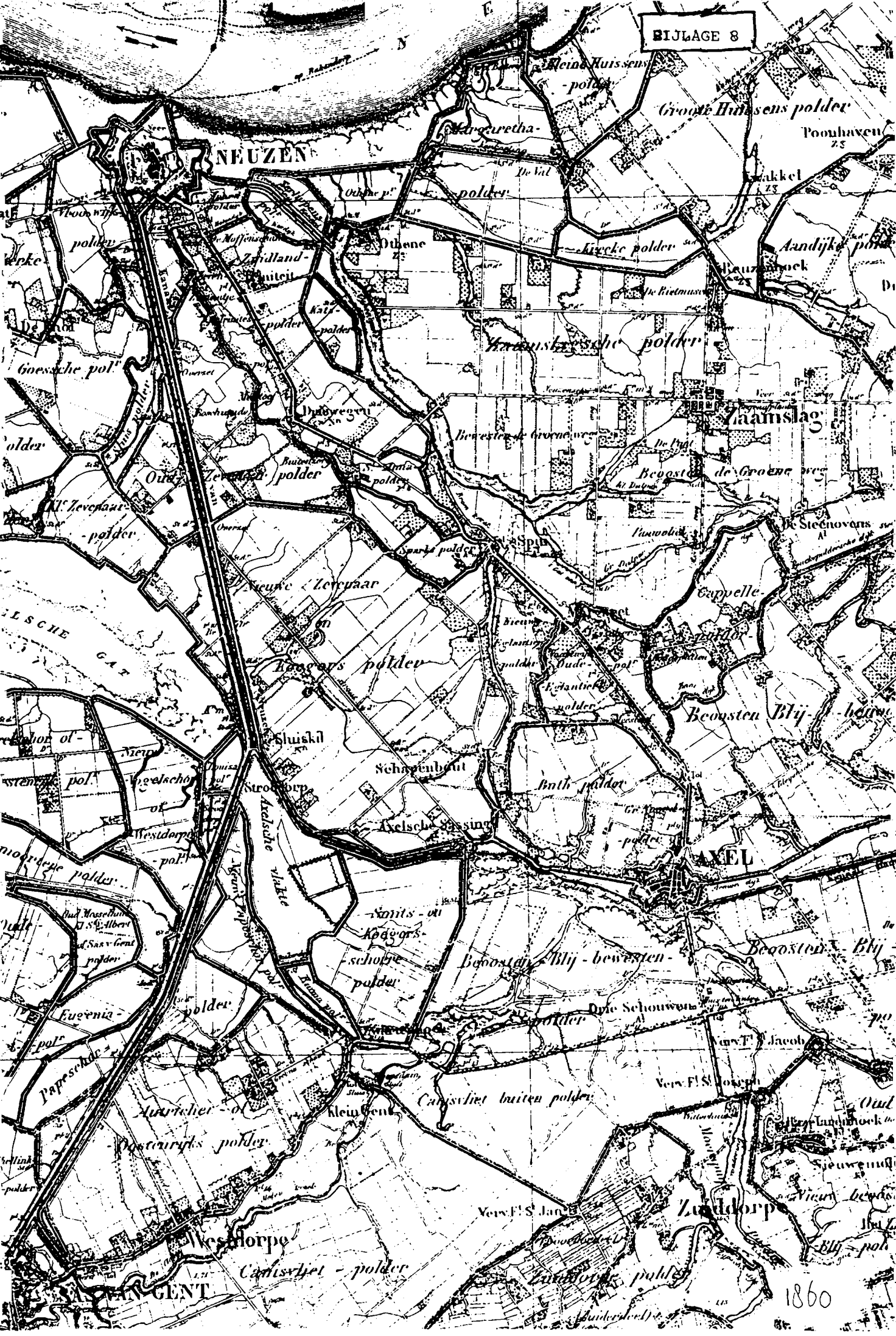


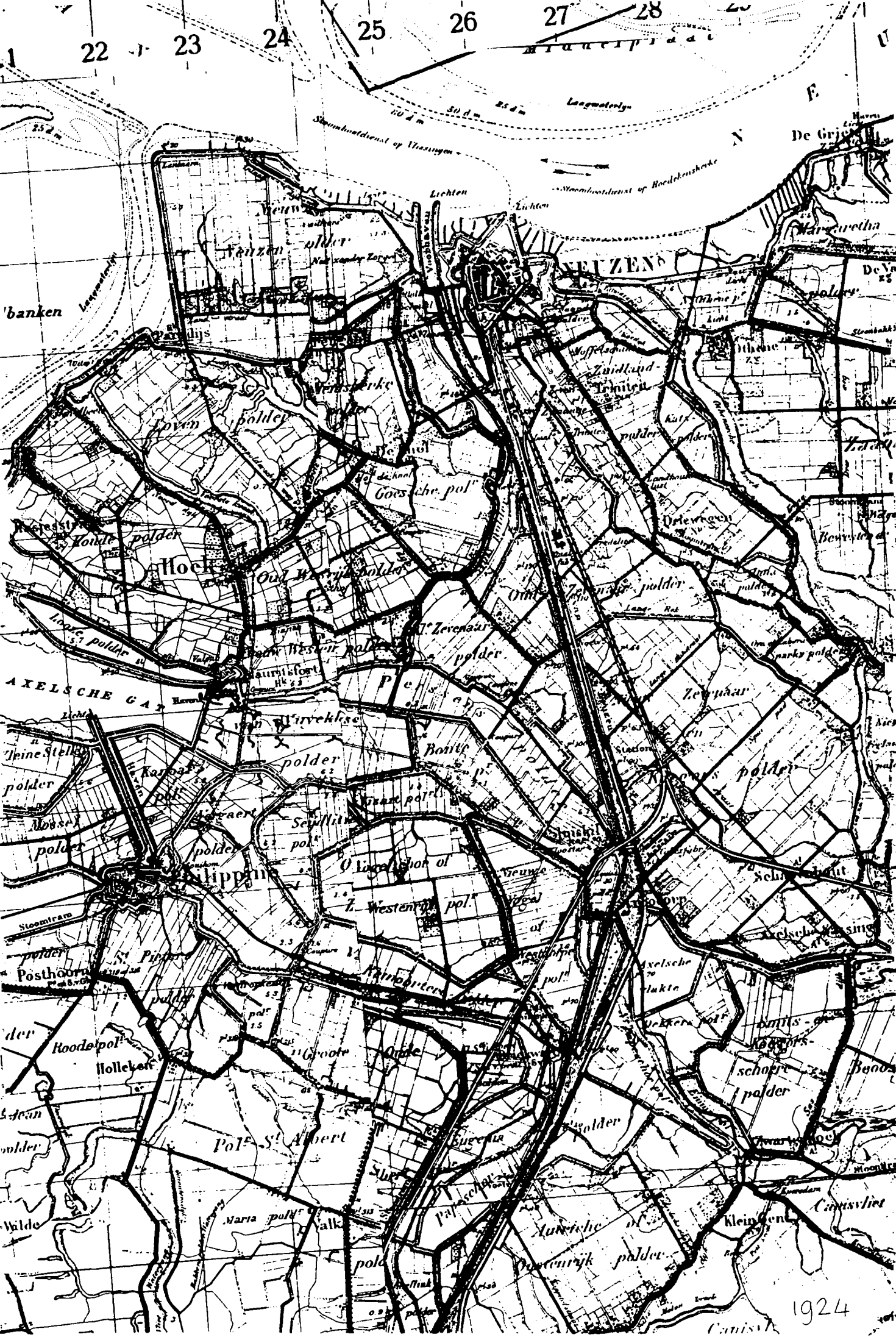
Hansweert
Kwadendamme
Hoedekenskerke
Bearland
Ellewoutsdijk
Dostdijk
KRABBENDIJKE
Waarde
Rilland
Bath
sedert 1940
Perkpolder
sedert 18e eeuw
Walsoorden
Zeedorp
tot 1877
sedert 1873
tot ± 1975
Kruisdorp
Kruispolderkaai
Paal
sedert 1878
TERNEUZEN
Kampen
Hengstdijk
Lamswaarde
Roversberg
Paulus-polder
Graauw
1897 - 1972
Emmadorp
Prosperdorp
Reuzenhoek
Bosch Kapelle
Rapenburg
Molenhoek
Ter Hole
Zaamslag
Stoppeldijksche veer
Zandberg
Schuddebeurs
Nieuw Namen
Jagertje
HULST
AXEL
Tragel
Clinge
Zandstraat
Absdale
St. Jansteen
Heikant
Kapelle-brug
tot 1800
Drieschouwen
Nwe Molen
St. Andries
Westdorpe
Zuiddorpe
Oude Molen
Koewacht
Sterre
tot 1851
Overslag

bijlage 7

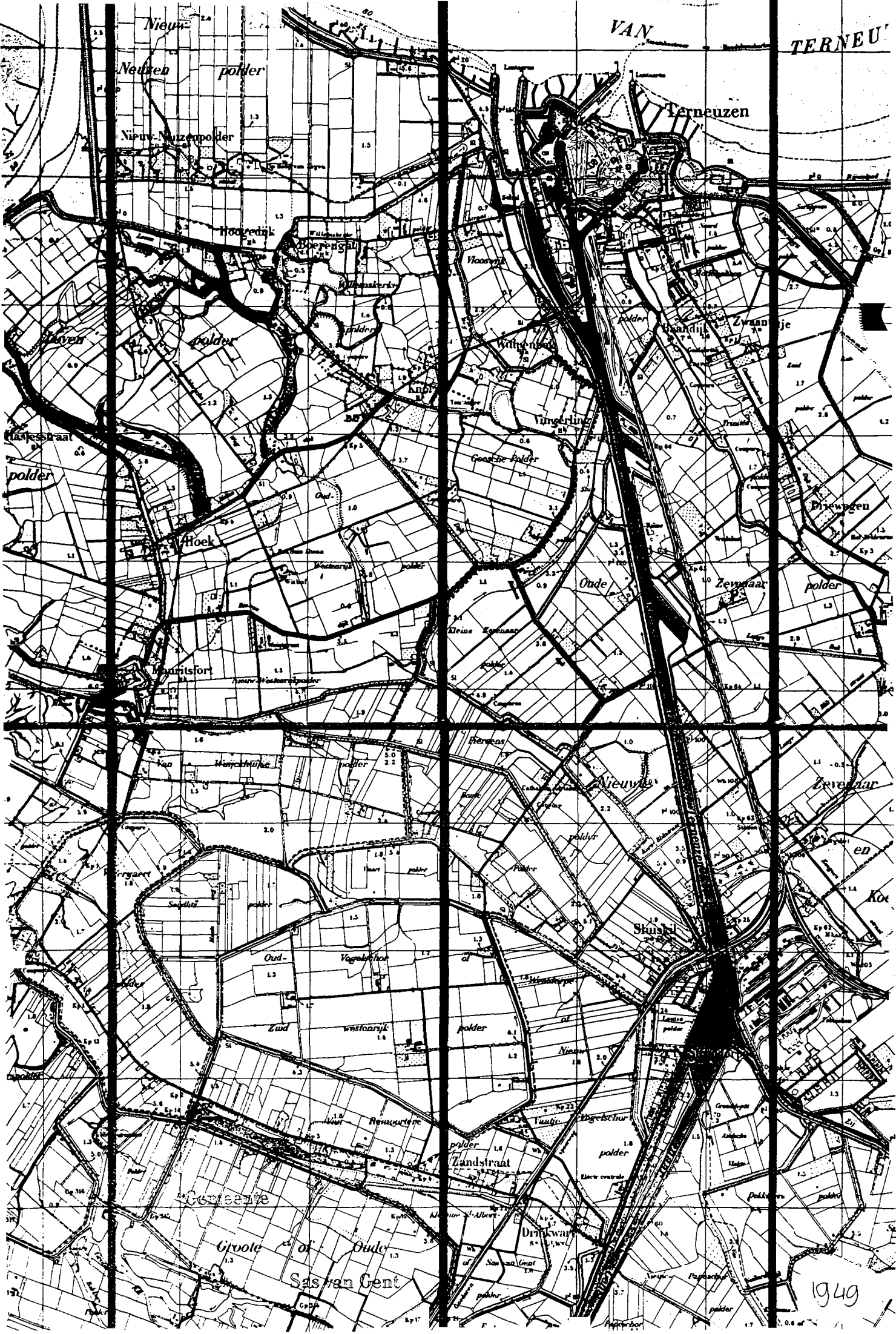


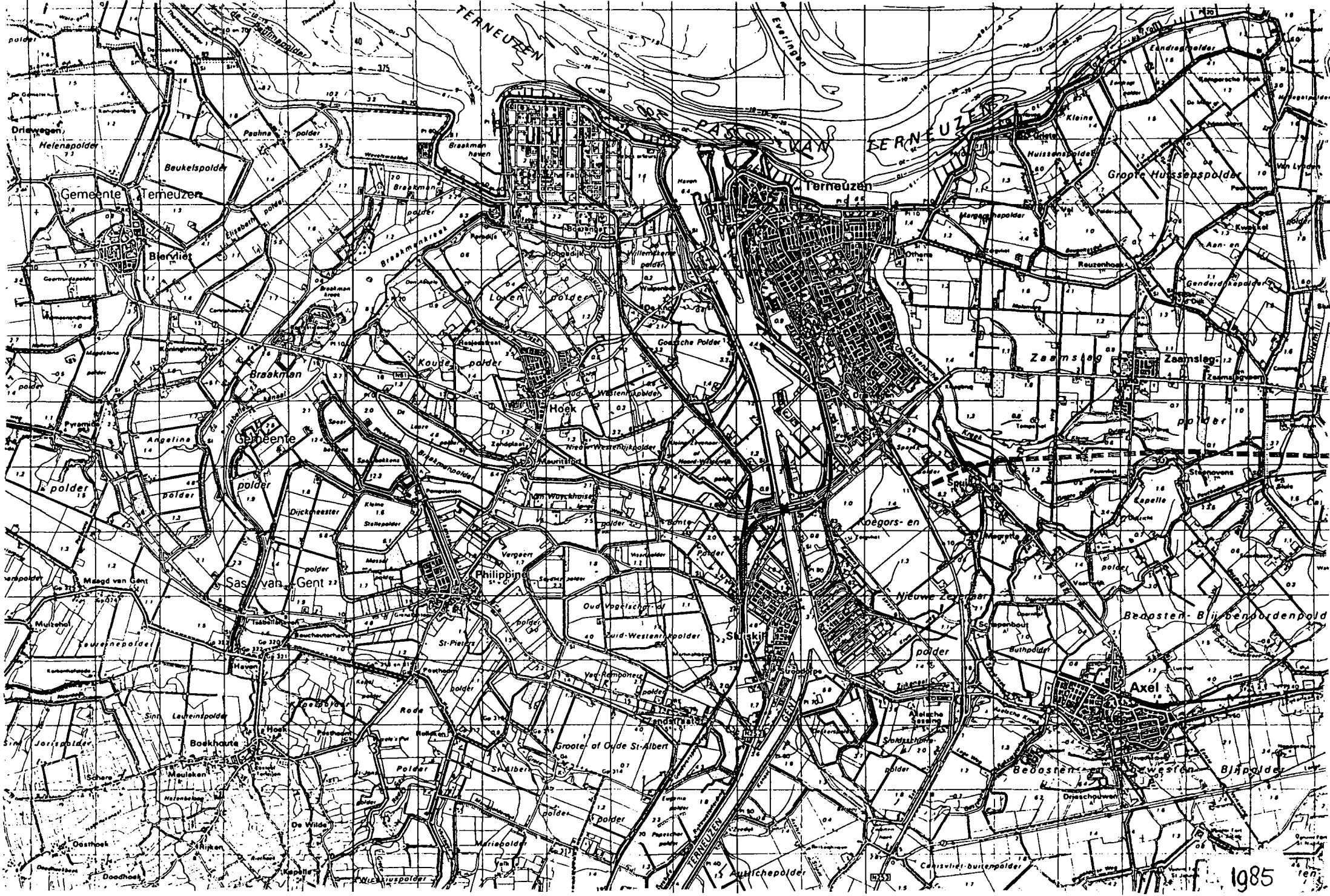
Situatie van de oude vaarwegen van de Westerschelde naar en van Gent.

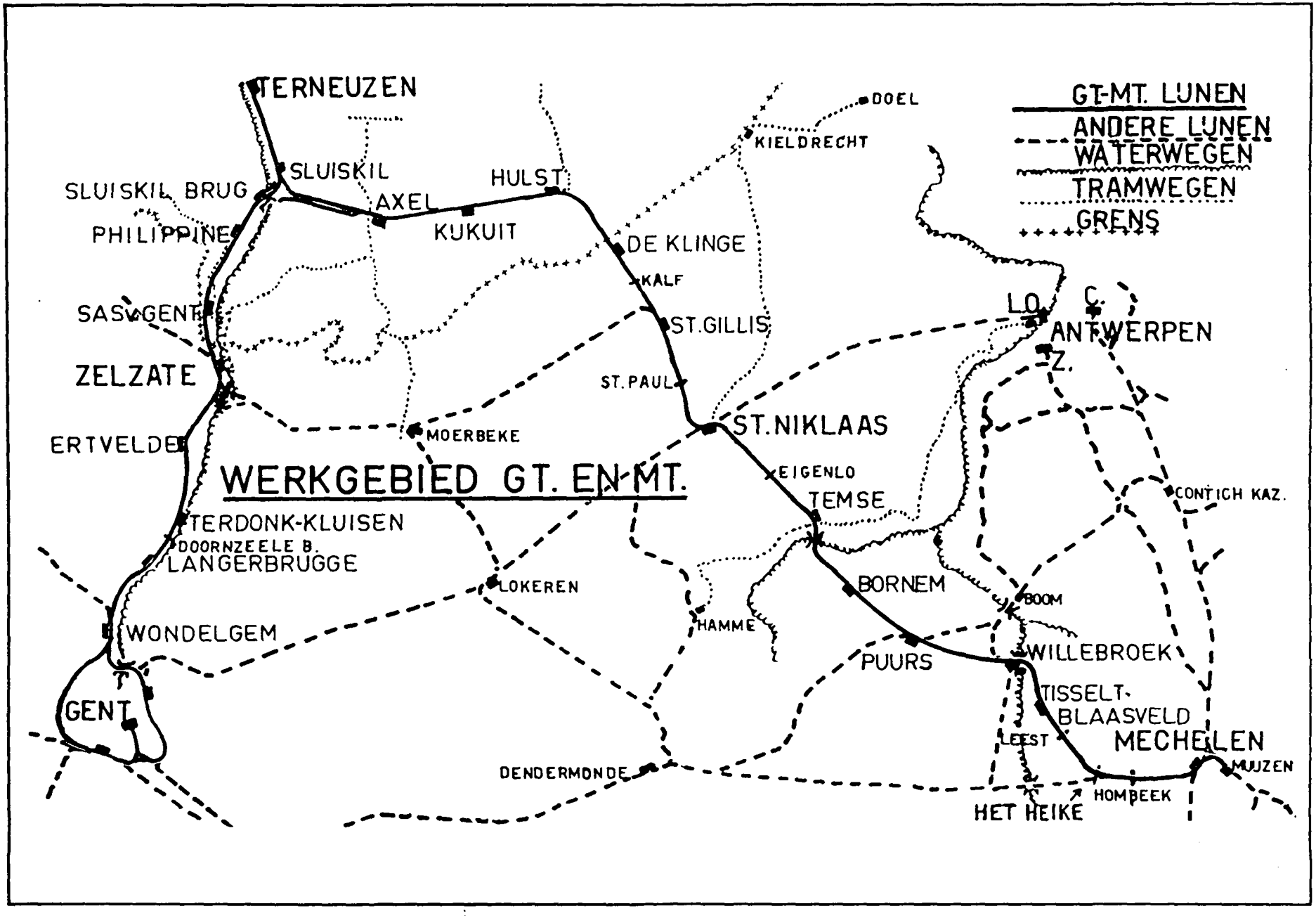

BIJLAGE 8
NEUZEN
Kleine Huissens polder
Groote Huissens polder
Poonhaven
Margaretha-polder
Othene
Kreeke polder
Aandijke polder
Zaamslagsche polder
Zaamslag
Goessche pol.
Oud Zevenaar polder
Klt. Zevenaar-polder
Nieuwe Zevenaar
Koegors polder
Sluiskil
Schapenbout
Axelsche Sassing
Axelsche vlakte
Buth polder
AXEL
Beoosten Blij-bewesten-polder
Drie Schouwen
Canisvliet buiten polder
Klein Gent
Westdorpe
Zuiddorpe
Canisvliet-polder
Zuiddorpe polder
Verv. Fl. St. Jacob
Verv. Fl. St. Joseph
Verv. Fl. St. Jan
Eugenia-polder
Papeschor
Westdorpe-pol.
Oud Mosselhuis
Sas v. Gent
1860

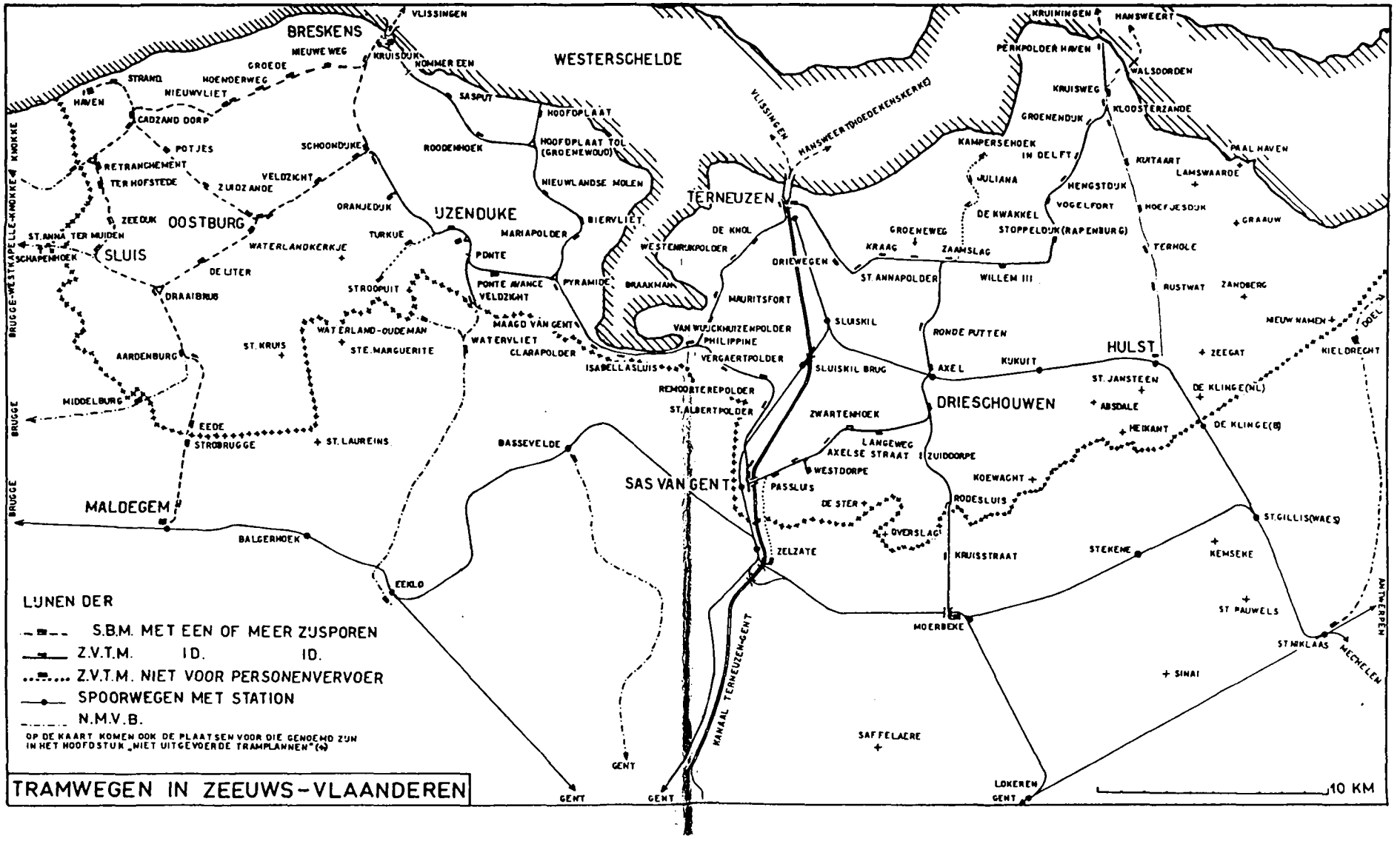


22
23
24
25
26
27
28
Lichten
Lichten
NEUZEN
Neuzen
Hoek
Oud Westrijk polder
Zevenaar polder
Zuidland-Trinitei
Goessche pol.
Drieweegen
Zevenaar
Bonte
Philippine
Posthoorn
Holleken
Roode pol.
Pol. St. Albert
Eugenia
Klein Gent
Canisvliet
Stoomtram
AXELSCHE GAT
1924

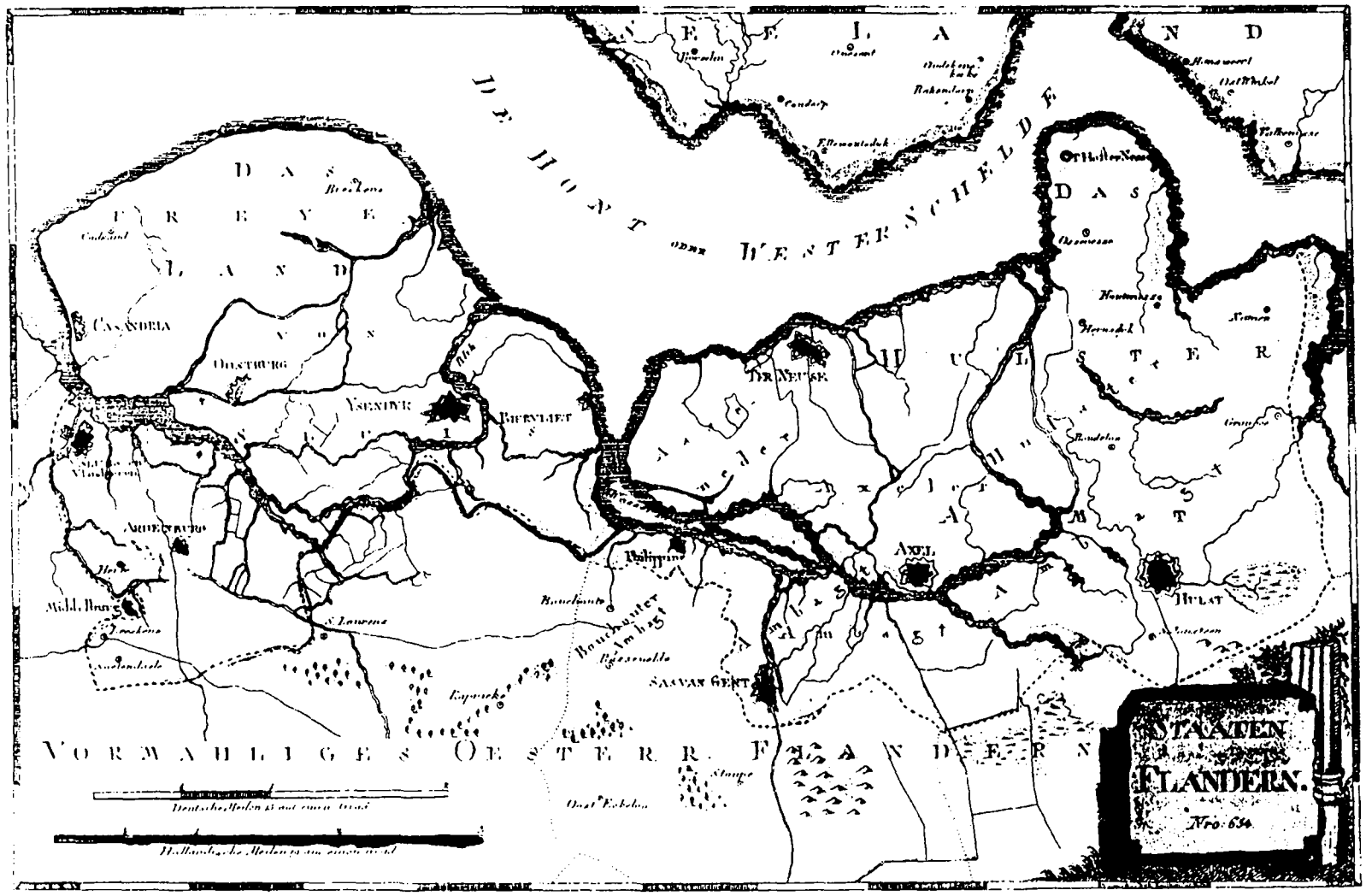

VAN
TERNEU
Terneuzen
Nieuw-Neuzen polder
Nieuw-Neuzenpolder
Hoogedijk
Boerengat
Vlooswijk
Willemskerke
polder
Zuiden
polder
Wulpenbak
Knol
Vingerling
Goosche Polder
Haslesstraat
polder
Hoek
Oud-
Westenrijk
polder
Oude
Zevenaar
polder
Driewegen
Mauritsfort
Nieuw-Westenrijkpolder
Van
Wuijckhuijse
polder
Nieuwe
Zevenaar
polder
Sluiskil
Oud-
Vogelschor
Zuid
westenrijk
polder
Zandstraat
Gemeente
Groote
of
Oude
Sas van Gent
Drinkwart
1949


TERNEUZEN
KOR PASSAGE VAN TERNEUZEN
Gemeente Terneuzen
Terneuzen
Biervliet
Braakman
Hoek
Gemeente
Sas van Gent
Philippine
Stoskip
Axel
Zaamslag
Groote Huissenspolder
Groote of Oude St-Albert
Boekhoute
Koegors- en
Nieuwe Zeedijk
Beoosten- Bij benoordenpold
Beoosten- en Bijpolder
Driewegen
Helenapolder
Beukelspolder
Laan polder
Kouje polder
Goesche Polder
Oude Westenhuispolder
Nieuwe Westenhuispolder
Mauritspolder
Dijckmeester
Vergeen
Oud Vogelschor- of
Zuid-Westen-polder
St-Pieters
Rode
Polder
Sint Laureinspolder
Jorispolder
Schare
Mouleken
De Wilde
Oosthoek
Rijken
Doodhoek
Kapelle
Wilfertuspolder
Mariepolder
Autichepolder
Canisvliet-buitenpolder
Stenovens
Spuikom
Buitenhaven
Scheepenbout
Buitenpolder
Zeedijk
Oude Haven
Nieuwe Haven
Sluisdijk
Oude Sluis
Nieuwe Sluis
Spuisluis
Kanaal
Spoorlijn
N61
N62
N253
1985


TERNEUZEN
SLUISKIL
SLUISKIL BRUG
PHILIPPINE
AXEL
HULST
KUKUIT
DE KLINGE
KALF
ST.GILLIS
ST.PAUL
SAS VGENT
ZELZATE
ERTVELDE
MOERBEKE
ST.NIKLAAS
EIGENLO
TEMSE
WERKGEBIED GT. EN MT.
TERDONK-KLUISEN
DOORNZEELE B.
LANGERBRUGGE
LOKEREN
HAMME
BORNEM
PUURS
WONDELGEM
GENT
DENDERMONDE
DOEL
KIELDRECHT
GT-MT. LUNEN
ANDERE LUNEN
WATERWEGEN
TRAMWEGEN
GRENS
LO
C.
ANTWERPEN
Z.
CONTICH KAZ.
BOOM
WILLEBROEK
TISSELT-
BLAASVELD
MECHELEN
LEEST
MUIZEN
HOMBEEK
HET HEIKE

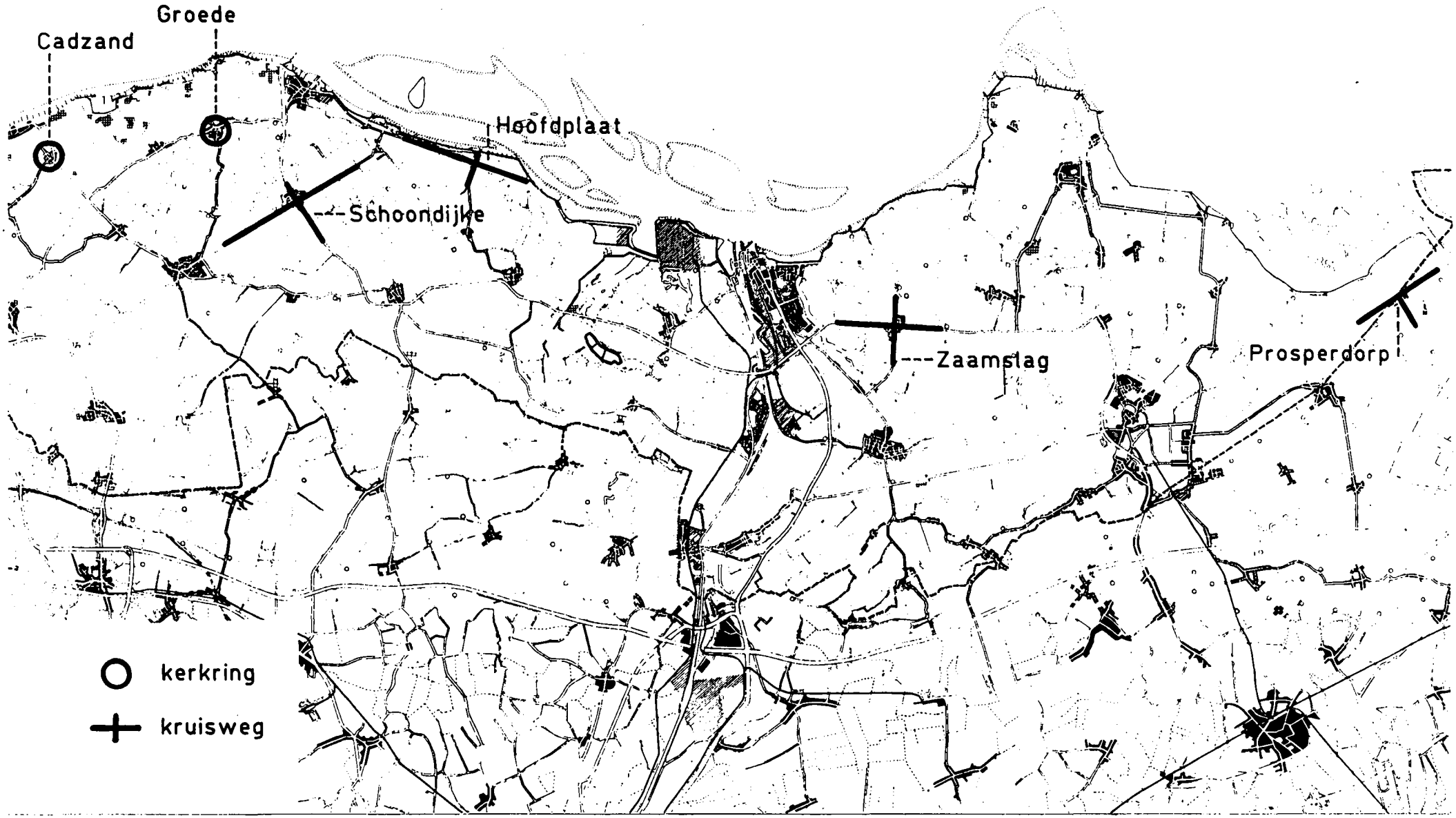

BRESKENS
VLISSINGEN
WESTERSCHELDE
KRUISDIJK
NUMMER EEN
SASPUT
HOOFDPLAAT
HOOFDPLAAT TOL (GROENEWOUD)
NIEUWLANDSE MOLEN
ROODENHOEK
SCHOONDIJKE
OOSTBURG
SLUIS
UZENDIJKE
TERNEUZEN
KRUININGEN
HANSWEERT
PERKPOLDER HAVEN
WALSOORDEN
KLOOSTERZANDE
KRUISWEG
GROENENDIJK
KAMPERSEHOEK
IN DELFT
JULIANA
MENGSTDIJK
VOGELFORT
DE KWAKKEL
STOPPELDIJK (RAPENBURG)
KUITAART
LAMSWAARDE
MAL HAVEN
HOEFIJESDIJK
GRAAUW
TERHOLE
RUSTWAT
ZANDBERG
NIEUW NAMEN
KIELDRECHT
ZEEGAT
HULST
DRIESCHOUWEN
ST. JANSTEEN
ABSDALE
DE KLINGE(NL)
DE KLINGE(B)
MEIKANT
KOEWACHT
RODESLUIS
ST.GILLIS(WAES)
STEKENE
KEMSEKE
ST PAUWELS
ST.NIKLAAS
SINAI
MECHELEN
AXEL
KUKUIT
RONDE PUTTEN
SLUISKIL
SLUISKIL BRUG
ZWARTENHOEK
LANGEWEG
AXELSE STRAAT
ZUIDDORPE
WESTDORPE
PASSLUIS
DE STER
OVERSLAG
ZELZATE
KRUISSTRAAT
MOERBEKE
LOKEREN
GENT
SAFFELAERE
KANAAL TERNEUZEN-GENT
DE KNOL
WESTENRIJKPOLDER
ORIEWEGEN
ST ANNAPOLDER
WILLEM III
KRAAG
ZAAMSLAG
GROENEWEG
MAURITSFORT
VAN WIJCKHUIZENPOLDER
PHILIPPINE
VERGAERTPOLDER
REMOORTEREPOLDER
ST.ALBERTPOLDER
ISABELLASLUIS
CLARAPOLDER
WATERVLIET
MAAGD VAN GENT
PONTE AVANCE
VELDZICHT
PONTE
PYRAMIDE
BRAAKMAN
MARIAPOLDER
BIERVLIET
TURKUE
STROOPUIT
WATERLAND-OUDEMAN
STE.MARGUERITE
ST.KRUIS
WATERLANDKERKJE
DE LITER
DRAAIBRUG
ZEEDIJK
ST.ANNA TER MUIDEN
SCHAPENHOEK
AARDENBURG
MIDDELBURG
EEDE
STROBRUGGE
ST.LAUREINS
MALDEGEM
BALGERHOEK
EEKLO
BASSEVELDE
SAS VAN GENT
GENT
GENT
GENT
RETRANCHEMENT
TER HOFSTEDE
ZUIDZANDE
VELDZICHT
ORANJEDIJK
CADZAND DORP
POTJES
STRAND
HAVEN
NIEUWVLIET
HOENDERWEG
GROEDE
MIEUWE WEG
KNOKKE
BRUGGE-WESTKAPELLE-KNOKKE
BRUGGE
BRUGGE
LIJNEN DER
S.B.M. MET EEN OF MEER ZIJSPOREN
Z.V.T.M. ID. ID.
Z.V.T.M. NIET VOOR PERSONENVERVOER
SPOORWEGEN MET STATION
N.M.V.B.
OP DE KAART KOMEN OOK DE PLAATSEN VOOR DIE GENOEMD ZIJN IN HET HOOFDSTUK „NIET UITGEVOERDE TRAMPLANNEN" (*)
TRAMWEGEN IN ZEEUWS-VLAANDEREN
10 KM

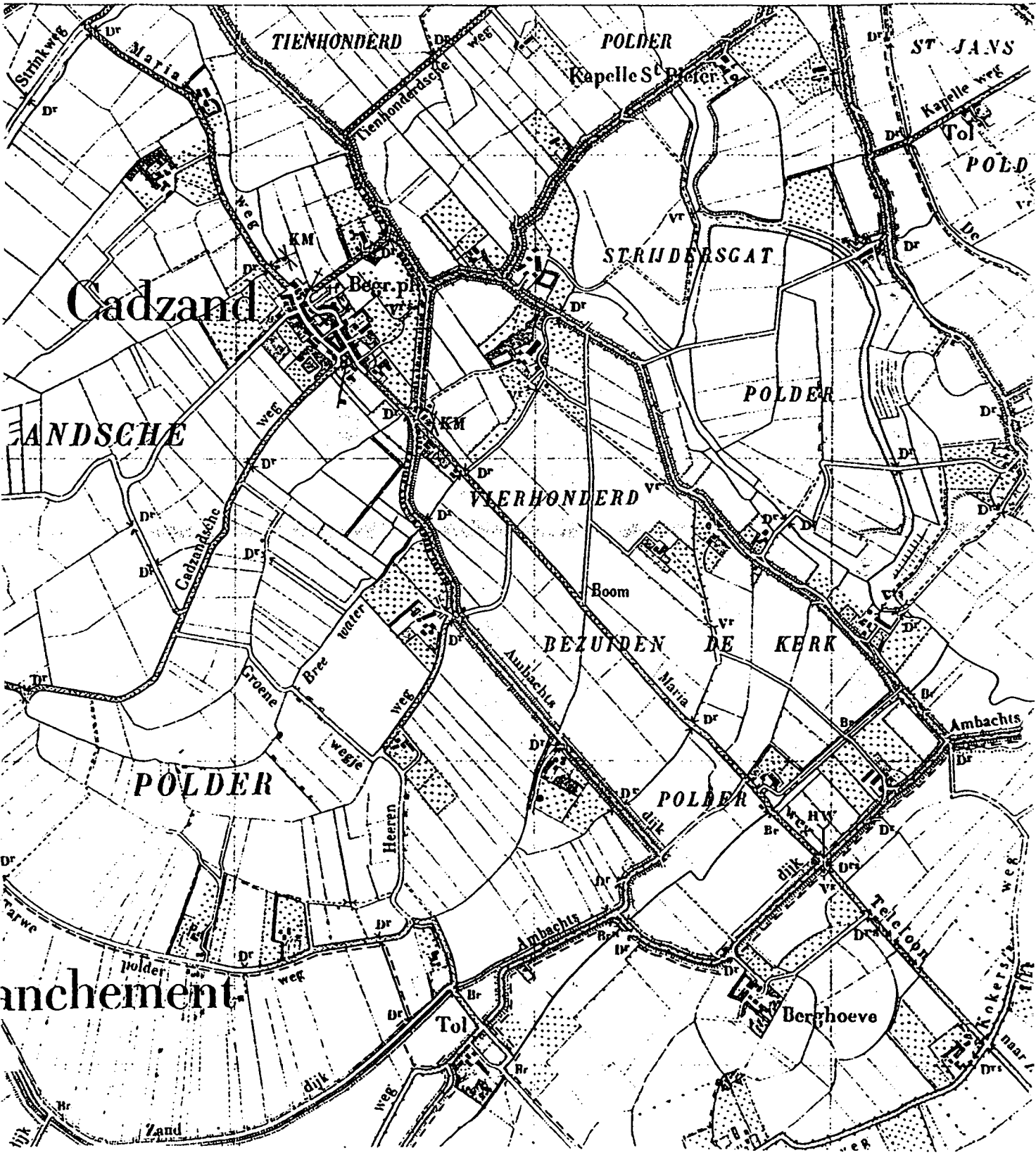
bijlage 11


STAATEN
FLANDERN.
Nro: 654.
DE HONT ODER WESTERSCHELDE
VORMAHLIGES OESTERR. FLANDERN
DAS FREYE LAND
DAS HULSTER AMT
CASANDRIA
OOSTBURG
YSENDYK
BIERVLIET
TER NEUSE
AXEL
HULST
SAS VAN GENT
Philippine
Bouchoute
Bouchouter Ambagt
Middelburg
S. Laurens
Kapuicke
Oost Eebelen
Stoupe
Deutsche Meilen 15 auf einen Grad
Hollandische Meilen 19 auf einen Grad

KERKRING- EN/OF KRUISWEGDORPEN

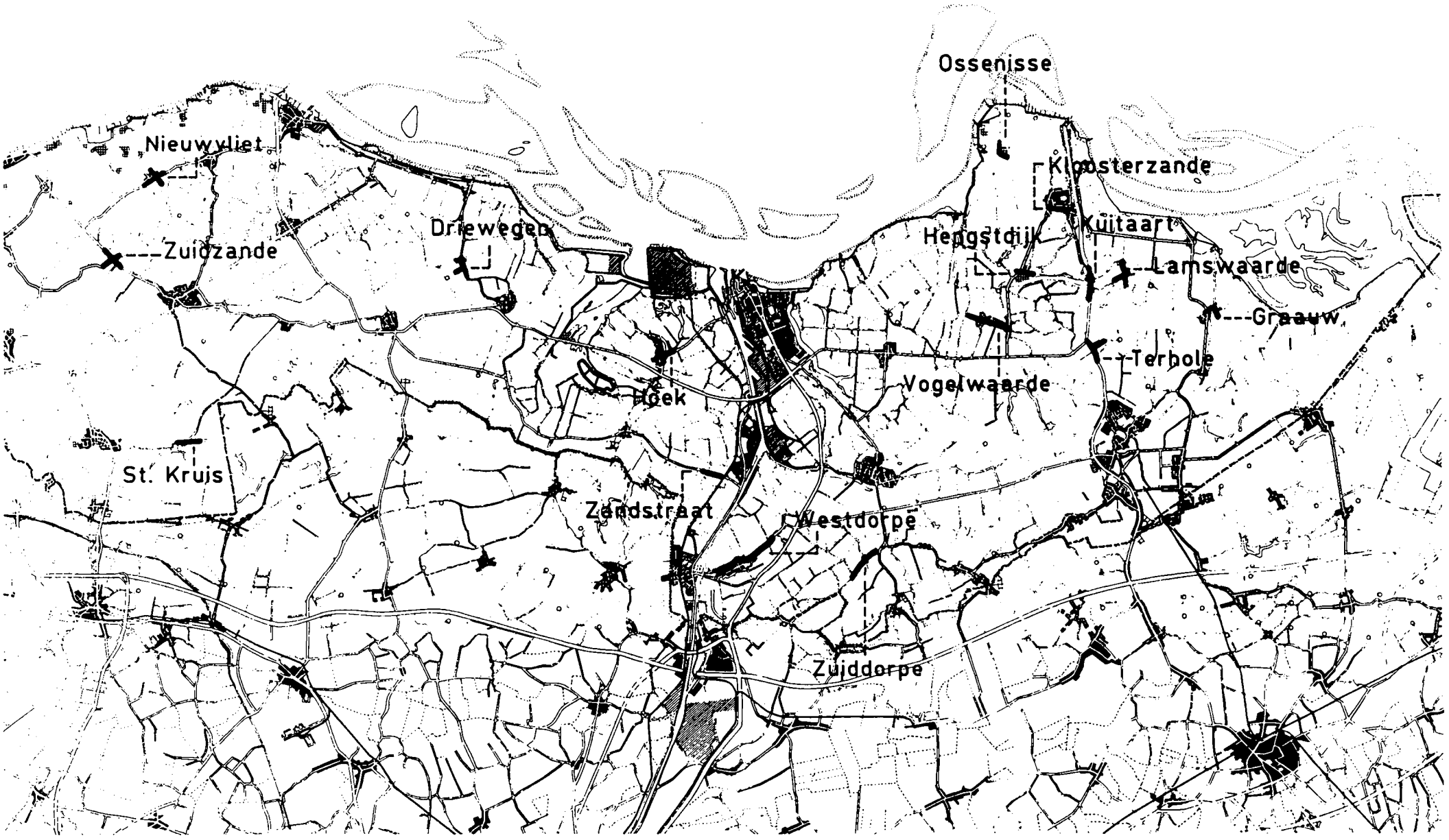
Bijlage 12




TIENHONDERD
POLDER
Kapelle St Pieter
ST JANS
Kapelle weg
Tol
POLD
Strinkweg
Maria
Tienhonderdsche weg
weg
KM
Begr.pl.
STRIJDERSGAT
Cadzand
POLDER
ANDSCHE
weg
KM
VIERHONDERD
Cadzandsche
Boom
BEZUIDEN DE KERK
Bree water
Groene
wegje
weg
Ambachts
Maria
Ambachts
POLDER
POLDER
Heeren
dijk
dijk
Telefoon
Tarwe
polder
weg
Ambachts
anchement
Tol
Berghoeve
Kokers
dijk
weg
Zand

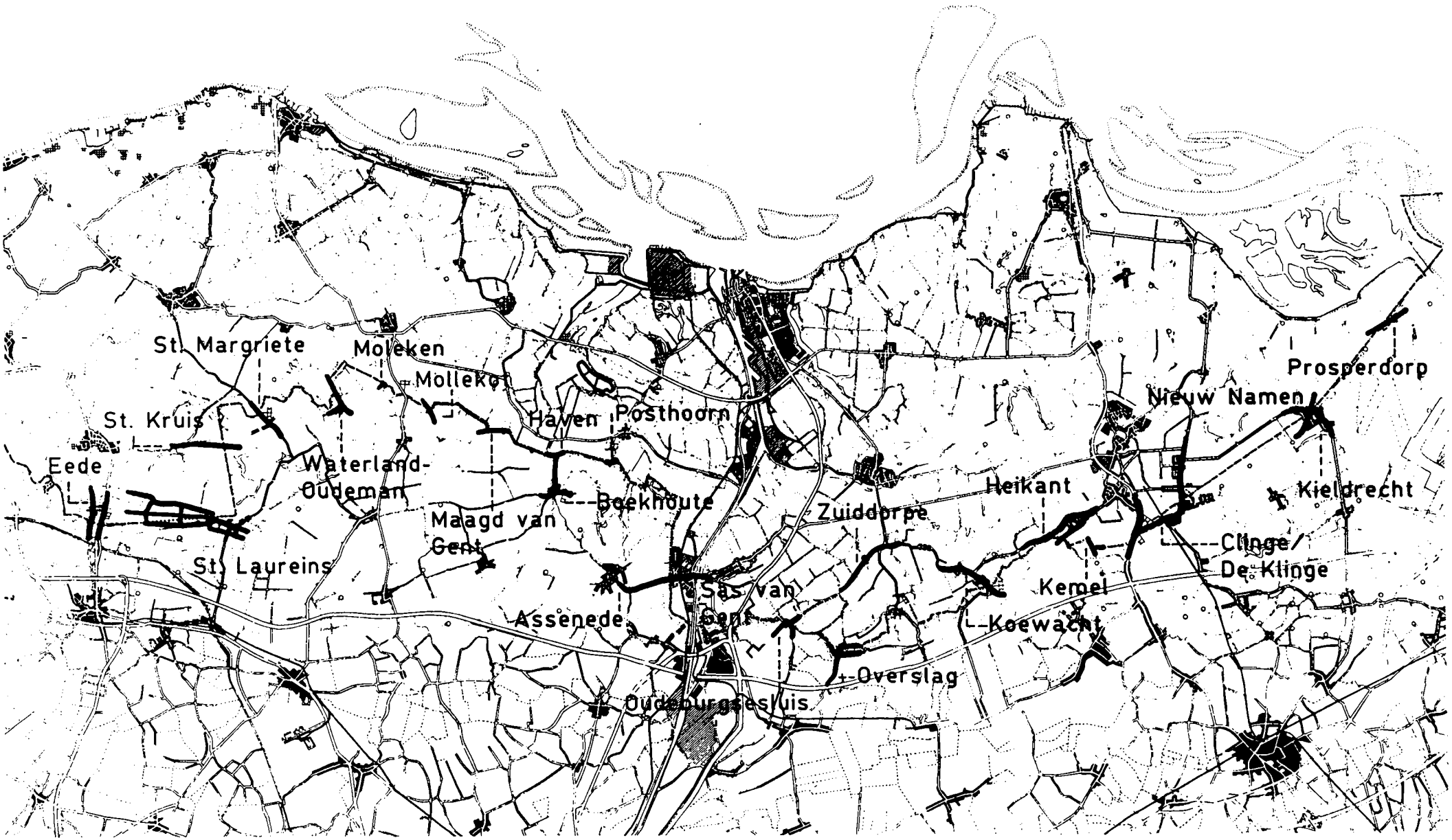
DIJK- EN/OF WEGDORPEN

Bijlage 14



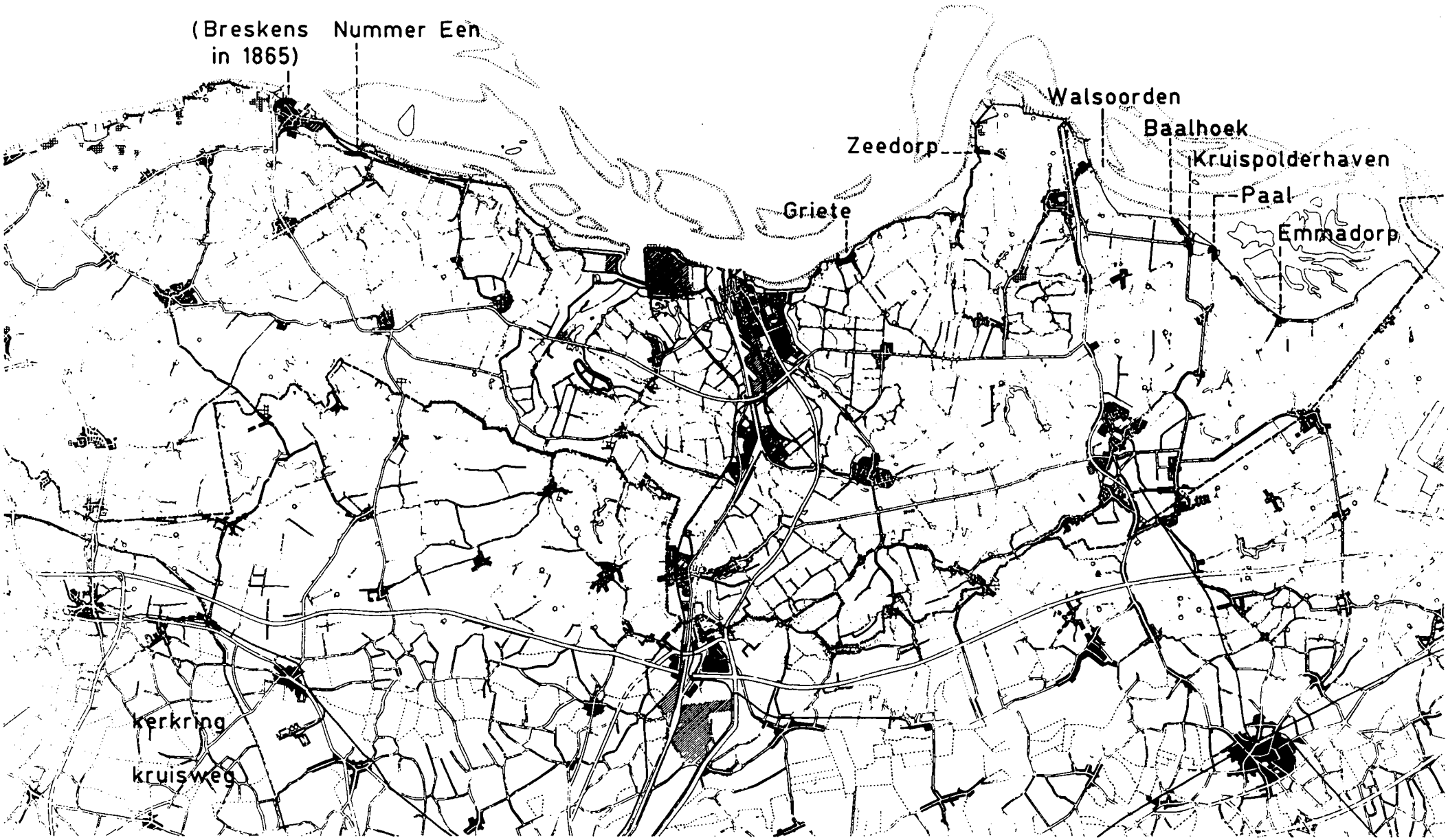
GRENSDORPEN

Bijlage 15



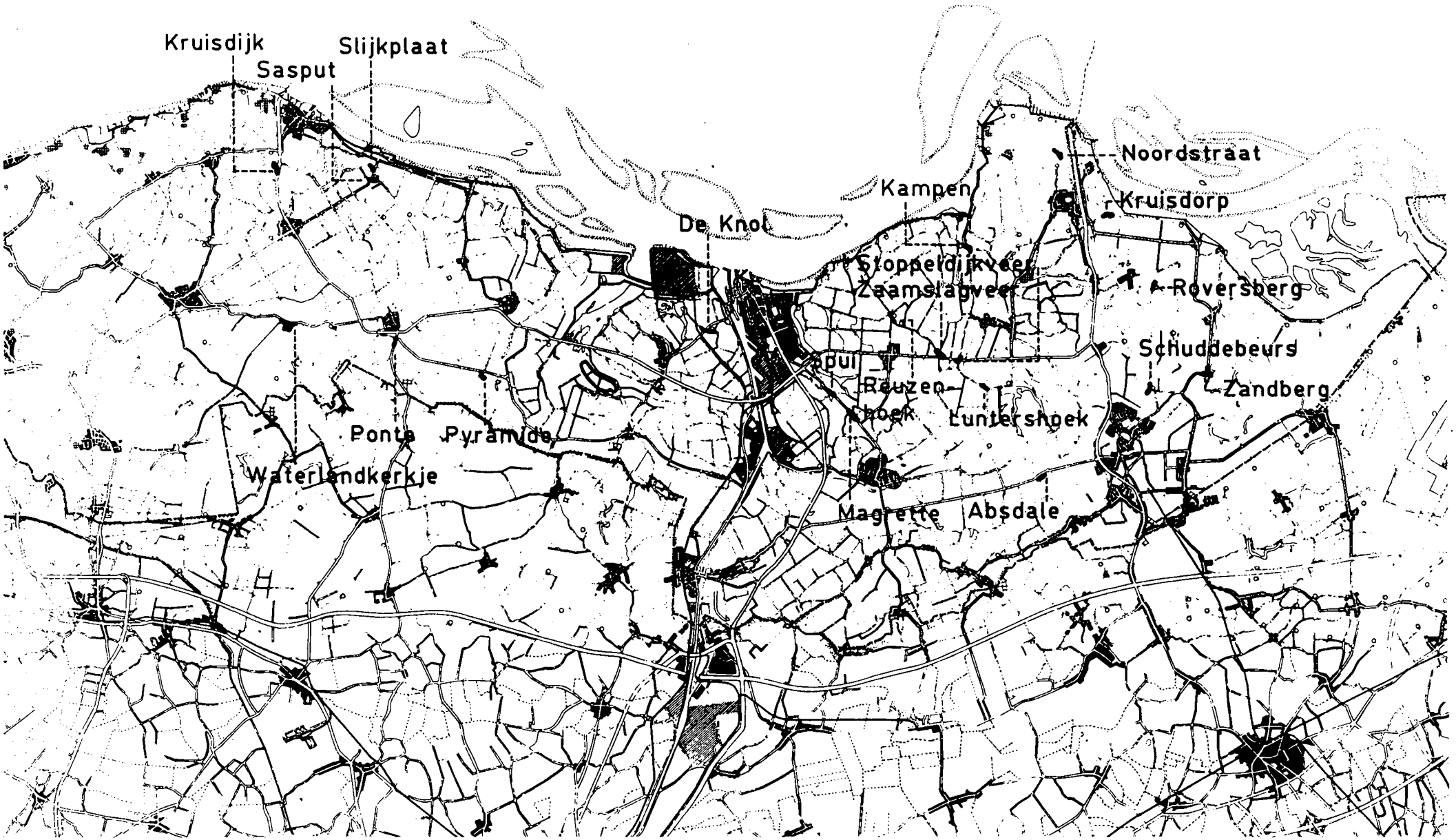
GEHUCHTEN LANGS DE ZEEDIJK

Bijlage 16



GEHUCHTEN ZONDER DUIDELIJKE RUIMTELIJKE STRUCTUUR

Bijlage 17



BESCHERMDE STADS- EN DORPSGEZICHTEN IN ZEELAND (STAND VAN ZAKEN JULI 1990)

Borssele
Brouwershaven
Colijnsplaat (in procedure)
Dreischor
Goes
Hulst
Kloetinge
Middelburg
Nisse
Noordgouwe (in procedure)
St. Anna ter Muiden
St. Maartensdijk
Tholen (in procedure)
Veere
Vlissingen
Wemeldinge
Zierikzee